THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.06
VE
1872

BIBLIOTHEK EISENBAHN-GESELLSCHAFT

# ZEITUNG

des

# Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

## Organ des Vereins.

## Zwölfter Jahrgang

## 1872.

(Erstes Semester.)

LEIPZIG,
DRUCK VON GIESECKE & DEVRIENT.

385.06
V E
1872

# SACHREGISTER

## der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

## I. Semester 1872.

I. Allgemeines. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten: 1. Technisches. 2. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte: a. Vereinsgebiet. b. Ausland. — 3. Post und Telegraphenwesen. 4. Schifffahrt. 5. Volkswirthschaftliches, Juristisches und Literatur.

NB. Die im officiellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, so weit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten. Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.

## I. Allgemeines.


Abrechnungshaus, siehe Deutsches.

Beamten-Verzeichniss. No. 44, Seite 433; 56, 545 und 66, 657.

Coursblatt vom $^{30}/_{12}$ 71: 2, 33; $^{31}/_{1}$ 72: 17, 174; $^{29}/_{2}$: 28, 269; $^{30}/_{3}$: 41, 396; $^{30}/_{4}$: 53, 521; $^{31}/_{5}$: 68, 680.

Deutscher Handelstag. Resolutionen betr. Reformen des Eisenbahnwesens. 22, 221.

„ Dessen Verhandlungen über die Eisenbahnfrage. 62, 607.

Deutsches Eisenbahn-Abrechnungshaus. Dessen Mitglieder. Vereinbarungen und Instruction. *2, 29.

Deutsches Reich. Bildung eines Eisenbahn-Bataillons. 1, 3.

„ Zum Reichs-Eisenbahngesetz. 6, 61.

„ Abänderungen des Betriebs-Reglements. 7, 70 und 19, 192.

„ Zusatz-Convention zum Deutsch-Franz. Friedensvertrage. 11, 111.

„ Commission für die Vorberathungen zur Beschickung der Wiener Weltausstellung. 26, 254.

„ Bahnpolizei-Reglement. 31, 306.

„ Errichtung einer grossen Eisenbahn-Centralstelle in Frankfurt a/M. beabsichtigt. 49, 489.

„ Berücksichtigung des militärischen Interesses bei Concessionirung neuer Bahnlinien. 70, 698.

Dividendenschätzungen pro 1871. 1, 4.

Einnahmen der Deutschen Eisenbahnen pro November 1871. 3, 42; December. 14, 153; Januar 1872. 25, 247 und 40, 387; Februar. 39, 377 und 67, 674; März. 51, 506; April. 65, 649.

Einnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen pro November 1871. 2, 33; December. 11, 113; Januar 1872. 25, 246; Februar. 39, 376; März. 51, 505; April. 66, 664.

Eisenbahnen, die und die Weltausstellungen. *59, 573.

Eisenbahn-Kranken- und Unterstützungs-Cassen. *71, 705.

Entladungsfristen der Eisenbahnen auf 6 Stunden festgesetzt. 55, 537.

Güter, überzählige und fehlende. 1, 10; 9, 85; 11, 115; 12, 117; 15, 162; 17, 176; 20, 201; 21, 205; 25, 249; 30, 281; 33, 317; 36, 341; 42, 401; 47, 461; 48, 479; 50, 497; 51, 507; 54, 533; 60, 581; 65, 644; 68, 681; 71, 707; 72, 717.

Güterbewegung. Erläuterungen zu der Broschüre: „Ueber Güterbewegung von H. Westphalen. No. *3, S. 40 und *29, 273.

Güterbewegung auf den Russischen Eisenbahnen in 1870. *6, 62.

Güterdienst. Zur Durchführung eines geordneten. 2, 30.

„ Die Verschleppung der Güter und das Central-Reclamations-Büreau. *5, 53.

„ Die Controle der Eisenbahnen im Localverkehr. *11, 110.

„ Signatur der Stückgüter. 40, 382.

„ Bezettelung und Beschreibung der Güterwagen. *54, 529.

„ Prämiirung der Güter-Expeditionen für prompte Ausführung ihres Dienstes. 19, 192.

Linksfahren auf der Altona-Kieler und Leipzig-Dresdner Bahn. 19, 190; auf der Kaiser Ferd. Nordbahn. 43, 429.

Maass- und Gewichtsordnung. 3, 39.

„ Die Berathungen der internationalen Commission für Maass und Gewicht in Paris. 53, 523.

„ Schriftzeichen für die abgekürzte Bezeichnung der Maasse und Gewichte. 10, 107 und 37, 358.

Militärisches. Ueber die Thätigkeit der Feldeisenbahn-Abtheilung 2. während des Krieges 1870/71. 16, 170.

„ Des chemins de fer en temps de guerre. Von A. de Formanoir. 23, 233.

„ Ermittelungen über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen im Kriege. 24, 237.

„ Beiträge zur Statistik des Betriebes auf den occupirten Französischen Bahnen im Kriege 1870/71. Von Früh. *41, 389.

Personenverkehr. Ueber die nothwendigen Aenderungen in der Handhabung desselben. 62, 608.

Pferde-Eisenbahnen. Die Betriebsresultate derselben in Deutschland, Oesterreich-Ungarn; in St. Petersburg und in Buenos Ayres. 65, 641.

Prämien. Siehe Güterdienst und Böhmische Nordbahn.

Rechtsfahren, das, der Eisenbahnen. 19, 190.

Rinderpest. Internationale Conferenz zur Erzielung eines gemeinsamen Vorgehens gegen dieselbe. 46, 456.

„ Verbot der Einfuhr von Vieh aus Oesterreich-Ungarn nach Preussen. 65, 642; do. Bayerns. 68, 680.

Statistik. Beiträge zur Handels- und Verkehrsstatistik des Deutschen Reichs und seiner Nachbarländer. Von R. Simson. No. *17, Seite 173.

„ der Preuss. E. pro 1870. *35, 333 u. *38, 365.

Tarife. Zusammensetzung der Gütertarif-Enquête. 1, 4; Conferenz: Tarif-Kategorien. 37, 358; Commissions-Gutachten. 37, 358.

„ Zur Reform der Tarife auf den Eisenbahnen. *3, 37 u. *4, 45; Berichtigung. 11, 112.

„ Die Differentialtarife der Eisenbahnen und die Stellung der Deutschen Reichsregierung, sowie des Deutschen Reichstags zu denselben. *7, 69; Sachverständige des Deutschen Handelstags. 16, 165.

„ Vortrag über die Reform des Eisenbahn-(Güter-) Tarifwesens. 73, 739.

Verkehrsstörungen. Commissionsanträge des Preuss. Abgeordnetenhauses. 4, 47.

Verkehrsstockungen auf Belgischen Bahnen. 42, 420.

Versicherungswesen für Eisenbahn-Frachtstücke. 2, 30.

Versicherung gegen die Haftpflicht der Eisenbahnen. 18, 185.

Wagengestellungsfrage. Cölner Conferenz. 37, 358; Wagen-Dispositions-Verbände gebildet. 55, 537.

Wagenentladungsfristen. Abkürzung derselben auf den Preuss. Bahnen. 7, 71.

„ Auf 6 Stunden festgestellt. 55, 537.

„ Abschläglicher Bescheid auf ein Gesuch um Verlängerung derselben. 73, 734.

Wagenmangel. Mittel dagegen (Einstellung von Personenzügen; Prämiirung der Güterexpeditionen für prompte Ausführung ihres Dienstes). 19, 192; unbeschäftigte Staatsbahnwagen. 67, 671.

Wiener Weltausstellung. Schleppbahn vom Staatsbahn-Bahnhof nach dem Ausstellungsgebäude, Baugenehmigung. 19, 193; Gemeinschaftliche Expositur aller Oesterr. Bahnen auf dem Ausstellungsplatze. 49, 493; Antrag Dr. Sochor's auf Vertretung des gesammten Eisenbahnwesens auf der Ausstellung. 31, 305; Erfolg dieses Antrags. 52, 516; Frachtermässigung für Gegenstände zur Wiener Weltausstellung. 10, 105; 31, 305; 37, 362; 73, 737.


280732

# II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

(Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.)

## 1. Technisches.


Achsbrüche auf den Vereinsbahnen in 1870. Berichtigung. No. 37, Seite 357.

Ammoniak als Motor. 13, 144.

Bahnhöfe. Personenhalle des Bahnhofs zu Agen. 45, 446.

Bremse. Barker's hydraulische Patent-Bremse. 3, 40.

Brücken. Ein Brand im Caisson der East-river-Brücke bei Newyork. 4, 50.

„ Hängebrücke über den Delaware bei Philadelphia. 7, 74.

„ Ueberführung einer Strasse über die Geleise des Niederschles.-Märk. Bahnhofs und Ostbahnhofs in Berlin. 16, 170.

„ Brücke über den Gorai-Fluss. 27, 262.

„ Brückenbau in America. 38, 371.

„ Die Mississippi-Bogenbrücke bei St. Louis. 53, 522.

„ Restaurationsarbeiten an der Weichselbücke bei Dirschau. 53, 522.

Communication zwischen England und dem Continent. Die verschiedenen Projecte. 16, 170 und 73, 740.

Communication zwischen den Reisenden und dem Fahrpersonal. Resultate der desh. Versuche in Preussen. *11, 109.

Eisenbahn-Material. Fabrication, Prüfung und Uebernahme desselben. 68, 680.

Eisenbahnzüge, Americanische. 43, 431.

Locomotiven. System Wetli. 8, 81.

„ Umwandlung der geradlinigen Bewegung durch Anwendung von Gelenkverbindungen in eine kreisförmige. 38, 371.

„ Versuche zur Feststellung der Zugkraft einer doppelten Bogie Fairlie Locomotive. 64, 634. (siehe auch 43, 439).

Oberbau-Systeme, neue für Pferdebahnen. 4, 50.

„ Vorträge über Eisenbahn-Oberbau von Dr. E. Winkler. 14, 152.

Personenwagen. Apparat zur Abkühlung der Luft in derselben. 63, 621.

„ Zur Ventilationsfrage. 67, 673.

„ Aenderung des Verschlusses von doppelthürigen Coulissenwagen angeordnet. 70, 670.

Petroleum-Wagen von W. Gray. 27, 262.

Plomben. Preisausschreiben Russ. Eisenbahnen, betr. Erfindung eines Apparates für Plomben. 39, 379.

Pneumatische Depeschenbeförderung. Das Kreislauf-System. 23, 232.

Reise-Notizen über den Bau und Betrieb der Americanischen Eisenbahnen. Von Fölsch. *20, 197.

Schalengussräder von Ganz & Comp. in Ofen. 11, 112.

Schienen. Einfluss des mechanischen Puddelns auf die Fabricationskosten der Eisenbahnschienen. 73, 740.

Schmalspurige Eisenbahnen. Stimmen über solche. Von v. Nördling. 1, 6.

„ Die schmalspurige Eisenbahn Lambach-Gmunden. 23, 232.

„ Die proj. secundären Eisenbahnen der Provinz Bari in Süd-Italien. *31, 301.

„ Engspurige Eisenbahnen und deren Fahrzeuge. 43, 429.

„ Viehwagen für engste Spuren. 45, 446.

Signale. Grundzüge einer einheitl. Signalisirung der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. 19, 193.

Stopfbüchsen-Packung aus Asbest. 32, 313.

Traject. Seiltraject von Müller. 58, 569.

Tunnels. Der Durchbruch des Mont-Cenis-Tunnels. 8, 80.

Tunnels. Kosten der schwierigsten Eisenbahntunnels. No. 23, Seite 232.

„ Der Tunnel unter der Stadt Genua. 32, 313.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung vom $^{12}/_{12}$ 71: 1, 6; $^{9}/_{1}$ 72: 16, 169; $^{13}/_{2}$: 38, 371; $^{12}/_{3}$: 40, 386; $^{9}/_{4}$: 53, 522; $^{14}/_{5}$: 73, 739.

Viaduct. Der Varrugas-Viaduct. 59, 575.


## 2. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte.

### a. Inland.


Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Dementi von Börsengerüchten. No. 13, Seite 142.

„ Geschäftsbericht pro 1871. 61, 599.

Albrechtsbahn. Schwellenlieferung ausgeschrieben. 7, 74.

„ Concession ertheilt. 22, 224.

„ Statuten genehmigt; Constituirung der Gesellschaft. 25, 246.

„ Verhandlungen mit der Staatsregierung in Betreff der Geldbeschaffung. 31, 306; Syndicat 35, 335.

„ Militärisch-technische Begehung der Linie Lemberg-Stryi. 46, 457.

„ Bau bevorstehend. 49, 493.

„ Verlegung des Beskid-Tunnels beantragt. 52, 517.

„ Offertausschreibung für die Ausführung des Unter- und Oberbaues. 55, 541.

„ Bahnnetz, Prospect zur Emission des Anlagecapitals. 58, 569.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Wiedereröffnung des Donau-Trajects zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd. 18, 181 u. 29, 273.

„ Ministerielle Antwort auf eine Interpellation wegen der Dampffähre bei Erdöd. 22, 226.

„ Rechnungsabschluss pro 1871. 70, 700.

„ Generalversammlung 73, 737.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn. Probefahrt; Kohlenzweigbahnen. 16, 167.

„ Zahlung der Bauzinsen. 25, 245.

„ Betriebseröffnung, Fahrplan. 71, 710 und 73, 733.

Altona-Kieler Eisenbahn. Concession für Neumünster-Segeberg-Oldesloe. 43, 426.

„ Privilegium wegen Emission von Prioritäts-Obligationen. 49, 460.

„ Dividende pro 1871. 47, 474.

„ Einlad. zur Generalversammlung. 60, 594; Verlauf derselben. 70, 698.

„ Geschäftsbericht pro 1871. 65, 642.

„ Wahl des Directors Geske. 69, 695.

Angermünde-Schwedter Eisenbahn. Constituirende Generalversammlung. 13, 142.

„ Concession ertheilt. 58, 566.

Arader Strassenbahn. Betriebsergebnisse pro 1871. 65, 642

Arad-Temesvarer Eisenbahn. Generalversammlung. 73, 737.

Arlbergbahn (Innsbruck Bludenz). Conferenz. 25, 246.

„ Gesetzentwurf eingebracht. 37, 361; aus demselben 46, 455. Technischer Bericht der General-Inspection mit Karten. 58, 567; Experten-Erklärung. 64, 632.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Erwerb der Concession für die Bielathalbahn. 24, 240.

„ Im Bau begriffene und projectirte Schleppbahnen. 40, 385 und 43, 429.

„ Kohlentransporte in 1871. 16, 169.

„ Emission neuer Priorit.-Oblig. 40, 383.

„ Eröffnung des 2. Geleises Karbitz-Mariaschein. 52, 517.

„ Fahrplan vom $^{1}/_{5}$ 72. 52, 519.

„ Generalversammlung. 69, 690.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Statistik des Braunkohlenverkehrs in 1871. No. 73, Seite 741.

Badische Eisenbahnen. Organisation der Eisenbahnbetriebsverwaltung. 3, 39; Leitung des Eisenbahnbaues. 53, 521.

„ Die im Bau befindl. Bahnlinien. 48, 477.

„ Gesetze über Eisenbahn-Neubauten. 49, 491.

„ Frequenz und Einnahmen in 1871. 73, 736.

Bayerische Eisenbahn-Projecte. Coburg-Schweinfurt. 16, 167.

„ Fichtelgebirgsbahn Terrainverhältnisse. 2, 32; Concession nachgesucht. 13, 144; Kammerverhandlungen. 48, 478 und 52, 515.

„ Würzburg-Weikersheim und Würzburg-Miltenberg. Comitébildung. 10, 104.

Bayerische Eisenbahnen. Neues Betriebsreglement. 13, 144.

Bayerische Ostbahnen. Die im Bau befindl. Bahnlinien nach dem 1871er Geschäftsbericht. 66, 663. (siehe auch 62, 609).

„ Beschluss des Landtags-Ausschusses in Betreff der projectirten Bahnlinien Mühldorf-Straubing und Mühldorf-Vilshofen. 3, 40 und 55, 539.

„ Gesetzentwurf, betr. Bau der Bahnen Mühldorf-Landau, Landau-Zwiesel-Grenze resp. Landau-Plattling-Landshut und einer Bahn von der Mühldorf-Landauer Linie durch das Rotthal. 37, 360; von der Abg.-Kammer genehmigt. 43, 427. Vorarbeiten. 76, 765.

„ Weiden-Pilsen. Vorarbeiten gestattet. 19, 192.

„ Neukirchen-Weiden. Vorarbeiten. 55, 539.

„ Nürnberg-Neumarkt-Regensburg. Stand der Bauarbeiten an der Donaubrücke bei Prüfing. 19, 192 und 29, 275. do. der Donaubrücke bei Mariaort. 76, 765.

„ Vicinalbahn Wiesau-Tirschenreuth. Baubeginn bevorstehend, Baucapital. 37, 360. Baufortschritte. 76, 765.

„ Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 66, 663.

„ Retourbillets. 29, 275.

„ Tarifermässigung für Böhmische Braunkohlen. 76, 765.

Bayerische Staatseisenbahnen. Donaubahn (Augsburg-Ingolstadt-Regensburg). Brückenbau bei Regensburg. 16, 167. Baufortschritte. 48, 478; 62, 610 und 76, 765.

„ Ebenhausen-Meiningen. Bau begonnen. 64, 631.

„ Gemünden-Elm. Bahnhofsverhältnisse. 24, 240; eröffnet. 50, 501.

„ Isarthalbahn (Thalkirchen-Tölz). 52, 515.

„ Lindau-Oesterr. Grenze. Baufortschritte. 16, 167.

„ München-Buchloe-Memmingen. 29, 275; Baufortschritte auf der Strecke München-Buchloe. 76, 765.

„ Nürnberg-Ansbach-Crailsheim. Bausectionen. 19, 192.

„ „ Detailprojectirung. 48, 478.

„ „ Terrainschwierigkeiten. 73, 735.

„ Landtagsbeschlüsse bezüglich des Baues der Bahn Nürnberg-Hersbruck-Neuhaus-Kirchenlaibach durch das Fichtelgebirge in der Richtung nach Hof mit Zweigbahn nach Eger. 48, 478 und 52, 515.

„ Vicinalbahn Rothenburg a. T.-Stein-

achen. Detailproject ministeriell genehmigt. No. 48, Seite 478.

Bayerische Staatseisenbahn. Vincinal Rothenburg a. T.-Steinach. Bahnrichtung und Länge. 52, 515.

„ Vincinalbahn Schwaben-Erding. Schienenlegen. 13, 144.

„ Zweigbahn Saal-Kelheim. Länge. 29,275.

„ Projectirte Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Würzburg und dem Mainfluss nebst Anlage eines Stadthafens. Kostenbeitrag der Stadt Würzburg. 10, 104.

„ Umbau des Bahnhofs München. 10, 104.

„ Centralbahnhof bei Ingolstadt. 23, 230; Rangirbahnhof daselbst. 52, 515; fortificatorische Bauten. 73, 735.

„ Bahnhofbau in Regensburg. 23, 230.

„ Geldbewilligungen zur Vervollständigung der Staatsb. und der Bodensee-Trajectanstalt, Vermehrung der Betriebsmittel u. s. w. 52, 515.

„ Centralwerkstätte beim Thiergarten eröffnet. 3, 40.

„ Organisation der General-Direction. 3, 40.

„ Besoldungsstatus der Verkehrs-Anstalten. 10, 104.

„ Betriebs-Nachweisung pro 1870. 37, 360.

„ Auf der Strecke Hof-Aschaffenburg beförderte Militärtransporte. 29, 275.

„ Retourbillets. 29, 275.

„ Vermehrung des Fahrmaterials. 43, 427.

„ Eröffnung der Vicinalb. Siegelsdorf-Langenzenn. 61, 597 und 66, 662.

„ Legung des 2. Geleises auf der Strecke Marktschorgast-Oberkotzau. 66, 662.

„ do. auf der Strecke Aschaffenburg-Kahl; Errichtung einer Station zwischen Laufach und Aschaffenburg etc. 73, 735.

Bebra-Hanauer Eisenbahn. Herstellung des 2. Geleises auf den noch eingeleisigen Strecken. 1, 4.

„ Eröffnung der Elm-Gemündener Zweigbahn. 50, 501; Länge und Stationen etc. 51, 505; Fahrplan. 53, 526; Technische Notizen. 55, 539.

„ Bebra-Friedland und Zwgb. Niederhohne-Eschwege. Baubeginn bevorstehend. 34, 326.

„ Beschreibung der im Bau befindl. Linien: Bebra-Friedland, Niederhohne-Eschwege und Hanau-Offenbach-Frankfurt. 59, 575.

Belgard-Neustettin-Posen. Concessionsgesuch. 70, 698.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Generalversammlungs-Protocoll von $^{7}/_{12}$ 71. 2, 31.

„ Die im Bau resp. in Bauvorbereitung befindlichen Linien. 68, 678 und 69, 689.

„ Concession für eine Abkürzungsbahn von Bochum nach Essen, sowie einer Verbindungsbahn von Essen nach Werden a. d. Ruhr. 43, 426.

„ Haiger-Dillenburg-Homburg. Terrainuntersuchung. 73, 734.

„ Lenne-Lahn-Bahn. Petition des Comité an das Preuss. Abgeordnetenhaus. 13, 111.

„ Eingabe der Handelskammer an das Handelsministerium, betr. Erweiterung der zu engen Bahnhöfe, insbesondere des Elberfelder. 1, 4.

„ Eröffnung der Strecke Mülheim a/Rh.-Deutz für Personenverkehr: Fahrplan. 2, 35 und 3, 37; für Güterverkehr. 14, 149.

„ Eröffnung der Ruhrthalbahnstrecke Düsseldorf-Kupferdreh. 14, 149; do. der Strecke Meschede-Bestwig-Nuttlar. 69, 693 und 70, 697.

„ Denkschrift von Zechenvertretern etc. 7, 72; Aufforderung an sämmtl. Zechen etc., ihren Bedarf an Transportwagen anzugeben. 19, 191.

„ Neue Priorit.-Oblig. VII. Serie. 24, 238.

„ Dividende pro 1871. 56. 555.

„ Zinsenzahlung. 71, 712.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Falkenberg-Wittenberg. Baubeginn bevorstehend. No. 16, Seite 166.

„ Lichterfelde-Potsdam. Bahnrichtung. 24, 238; Bahnhofbau bevorstehend, dessen Baukosten. 43, 426; Generalversammlungs-Beschluss. 46, 454.

„ Projectirte Bahn Jüterbog-Röderau-Dresden. 34, 325 u. 34, 327; Gl.-Vers.-Beschluss. 46, 454.

„ Einladung zur ausserordl. Gl.-Versl. am $^{5}/_{4}$ 72. 29, 277; Verlauf derselben. 43, 426.

„ Einladung zur ausserordl. Gl.-Vers. am $^{12}/_{4}$ 72: 32, 314; Beschlüsse derselben. 46, 454.

„ Einladung zur ordentl. Gl.-Vers. am $^{29}/_{4}$: 33, 322; Verlauf und Beschlüsse derselben. 55, 537.

„ Umbau des Berliner Bahnhofs. 34, 327.

„ Aus dem 1871er Geschäftsbericht. 52, 513.

„ Dividende pro 1870. 36, 354.

„ Ausgabe von Dividendenscheinen. 30, 298.

„ Ausgelooste Prioritäts-Obligationen. 35, 336.

„ Zinsenzahlung. 68, 686.

„ Tarifsätze für Salz. 23, 235.

„ Gesellschaftsvorstände. 56, 555.

Berlin-Dresdner Eisenbahn. Baucapital, Bauzeit. 49, 490.

Berliner Continental-Pferdebahn. Letzte Einzahlung. 8, 82.

Berlin-Erfurter Eisenbahn. Vorarbeiten auf Preuss. Gebiet gestattet. 34, 325; do. auf Anhaltischem Gebiet. 52, 514; Vermessungen. 76, 762.

Berliner Nordbahn. Baubeginn; Cautionshinterlegung. 1, 4.

„ Aus der Concession. 4, 47.

„ Constituirung des Verwaltungsraths. 10, 104.

„ Bahnrichtung, Länge, Baucapital. 13, 142.

„ Repartition der Zeichnungen auf die Stamm-Prioritäts-Actien. 19, 191.

„ Circular der Direction. 22, 223.

„ Feststellung der Trace. 31, 304.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. E. Besckow. Betriebsresultate pro 1871. 65, 641. Siehe dagegen Grosse Berliner Pferdeb.-Ges.

Berliner Verbindungsbahn. Eröffnung des Personenverkehrs; billige Fahrpreise. 1, 3 und 6; Baukosten. 4, 47.

Berlin-Frankfurter Eisenbahn. Aus den Denkschriften der Berlin-Potsd.-Magdeb. und Hess. Ludwigsbahn-Verwaltungen. 27, 258.

„ Uebereinkommen des Comités mit der Hess. Ludwigs- und Berlin-Potsd.-Magdeburger Bahn. 31, 303.

„ Antwort des Preuss. Handelsministers auf eine Interpellation des Abgeordnetenhauses. 37, 358.

„ Abzweigung bei Potsdam. 46, 454.

„ Generalversammlung der Zweigcomités. 55, 538.

„ Staatsbahnbau beabsichtigt. 73, 735.

„ Die vom Staat in Anssicht genommene Linie. 76, 762.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Die im Bau befindlichen Bahnlinien. 27, 259.

„ Görlitz-Reichenberg. Terrain-Erwerbung, Projecte der Ueberschreitung der Niederschlesisch-Märk. E. bei Görlitz. 34, 326; Staatsvertrag. 64, 633 u. 67, 669; Niveauübergang „auf Widerruf" abgelehnt. 73, 735; Projecte der Bahn-Unterführung genehmigt. 76, 763.

„ Bau der Zweigbahn Weisswasser-Muskau nahezu vollendet. 76, 763.

„ Löbau-Weisswasser. Vorarbeiten auf Preuss. Gebiet gestattet. 4, 48.

„ Staatsvertrag, betr. Lübbenau-Camenz-Radeberg. 28, 265.

„ Fahrplan von $^{1}/_{6}$ 72. 62, 618.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Concession Mecklenburgs für Hagenow-Oldesloe. 10, 103; Vorconcession Preussens. 25, 245; auf der Tagesordnung der ausserordl. Gl.-Vers. am $^{11}/_{3}$: No. 18, S. 186; Beschlüsse. 34, 325.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Gesuch um Entbindung von der Erbauung der Linie Hagenow-Oldesloe gegen Ausführung der Linie Oldesloe-Segeberg. 61, 597.

„ Wittenberge-Lüneburg-Geestemünde. Bekanntmachung der Landdrostei Lüneburg. 22, 222; Antrag der Harburger Handelskammer. 31, 304; Bau von Lüneburg nach Geestemünde von der Gl.-Vers. beschlossen. 34, 325; Kreuzungspunct mit der Paris-Hamburger Bahn bei Buchholz. 73, 735.

„ Dividende pro 1871. 31, 304.

„ Aus dem 1871er Geschäftsberichte. 61, 598.

„ Generalversammlung. 67, 669.

„ Verhandlungen, betr. Erwerb der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn. 46, 453; 61, 598 und 67, 670; Verkaufs-Genehmigung der Lübeckischen Bürgerschaft. 70, 699.

„ Erwerb der Mecklenburgischen Eisenbahn beabsichtigt. 52, 514.

Berlin-Kieler Eisenbahn. Concession in Aussicht gestellt. 52, 514.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Anlage eines kleinen Hafens am Güterbahnhofe zu Berlin. 4, 47.

„ Berlin-Frankfurt a/M. 13, 142; Gl.-Vers.-Beschlüsse. 22, 223; Denkschrift. 27, 258. (Weiteres siehe unter Berlin-Frankfurt).

„ Concession für Biederitz-Zerbst. Statutnachtrag. 10, 104; General-Versammlungs-Beschluss. 22, 223.

„ Eröffnung der Strecken Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Jerxheim für Güterverkehr. 76, 765.

„ Verwaltungsrathsbeschlüsse, betr. Convertirung 5 % Prioritäts-Oblig., Ausgabe neuer Actien und Priorit.-Oblig. 7, 72; Gl.-Vers.-Beschluss. 22, 223; Kündigung der Oblig. 39, 378; Privilegium zur Ausgabe neuer $4^{1}/_{2}$ % Prioritäts-Obligationen. 43, 426; Conversion. 55, 538.

„ Dividende pro 1871. 39, 378.

„ Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 76, 762.

Berlin-Stargardt. Comitébeschlüsse. 49, 490.

„ Vorarbeiten. 70, 698.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Bauplan für Umresp. Neubau des Berliner Bahnhofs. 4, 47.

„ Neue projectirte Linien. 18, 185; Deshalbiger Bericht an die ausserord. Gl.-Vers. am $^{17}/_{3}$ 72. 28, 266.

„ Aus der Denkschrift über das Project Swinemünde-Ducherow mit Zweigbahnen. 48, 478; Anträge der Direction an die Gl.-Vers. 49, 490; Verlauf und Beschlüsse der Gl.-Vers. 52, 514.

„ Dividende pro 1871. 24, 238.

„ Geschäftsbericht pro 1871. 64, 630.

„ Generalversammlung. 67, 669.

Berlin-Wrietzen-Weitzacker-Tempelburg. Vorarbeiten gestattet. 16, 167; Bahnrichtung. 19, 191.

Bockwaer Kohleneisenbahn. Geschäftsbericht pro 1871. 54, 531.

Böhmische Erzgebirgsbahn. Eine technische Skizze von Rziha. *39, 373.

Böhmische Nordbahn. Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für Schandau-Sebnitz-Grenze (Wölmsdorf), Bautzen-Camenz und Bautzen-Grenze nachgesucht. 49, 491.

„ Baugenehmigung für Rumburg-Schluckenau. 52, 517.

„ Einladung zur Generalversammlung. 50, 501; Beschlüsse derselben. 69, 690.

„ Dividende pro 1871. 68, 686.

„ Fahrplan vom $^{1}/_{6}$ 72. 62, 612.

„ Prämien für Entdeckung von Anbrüchen bei Leit- und Kuppelstangen etc. 73, 738.

Böhmische Westbahn. Central-Direction in Wien. 24, 237.

Böhmische Westbahn. Eröffnung der Schleppbahn von Zdic zur Zuckerfabrik von Machâček und Urban genehmigt. No. 31, Seite 305.
„ Anschlüsse der Prager Verbindungsbahn. 52, 517.
„ Bericht über Elementarschäden. 70, 700.
Braunau-Strasswalchen. Baubeginn bevorstehend. 40, 384.
„ Concession. 61, 601; publicirt. 69, 690.
Braunschweigische Eisenbahnen. Concession für Braunschweig-Grenze (in der Richtung auf Hildesheim). 37, 359.
„ Project Langelsheim-Clausthal. 46, 453.
„ Directer Personenverkehr zwischen Berlin und Paris. 52, 514.
Bremen-Bielefeld-Paderborn-Marburg. Centralcomité (in Berlin) und 3 Districts-Comité's gebildet. 22, 222.
„ Vorarbeiten gestattet. 46, 453.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die neuen Bahnprojecte derselben. 7, 71 und 72; die dazu erforderlichen Gelder. 18, 181; Geldbeschaffungs-Vertrag mit der Darmstädter Bank. 22, 222; Concessionsbedingungen. 22, 223; Rothenburg-Swinemünde concessionirt. 46, 453; Concession publicirt. 49, 490; Privilegium wegen Ausgabe von Prioritäts-Obligationen. 52, 514.
„ Prospect betr. Ausgabe neuer Actien Lit. B. 61, 598.
„ Betriebsergebnisse pro 1871. 34, 326; nach dem Geschäftsberichte. 61, 598.
Breslau-Warschauer Eisenbahn. Aufforderung zur Leistung rückständiger Einzahlungen auf Actien. 8, 82.
„ Eröffnung der Strecke Wartenberg-Kempen. 25, 245; der Strecke Kempen-Wilhelmsbrück. 65, 641.
„ Aufnahme in den Verein D. E.-Vw. 37, 357.
„ Bescheid des Preussischen Handelsministers, betr. Fortsetzung der Bahn nach Wirruszow. 70, 698.
„ Bericht an die Generalversammlung betr. Geldbeschaffung. 76, 764.
Brünner-Tramway-Gesellschaft. Betriebsergebnisse pro 1870. 65, 642.
Brünn-Rossitzer Eisenbahn. Betriebsresultate pro 1871. 64, 633.
Buschtêhrader Eisenbahn. Neue Projecte. 22, 225 und 43, 428.
„ Vorconcession für Rakonitz-Jechnitz, Jechnitz-Falkenau und Falkenau-Graslitz-Grenze bei Klingenthal nachgesucht. 58, 569.
„ Ausschussbericht betr. Krima-Reizenhain. 69, 690.
„ Die im Bau befindlichen Linien. 27, 260.
„ Flügelbahn Smichow-Hostiwic im Bau vollendet. 69, 691.
„ Eröffnung der Strecke Komotau-Weipert für den Frachtenverkehr. 53, 525.
„ Station Welchau-Wickwitz. 45, 445.
„ Erweiterung der Station Bubna genehmigt. 35, 334.
„ Fahrplan vom 1/6 72. 59, 578.
„ Betriebsstörungen durch Elementarereignisse. 70, 700.
„ Ausgelooste Actien. 72, 731.
Camenz-Kohlfurt. Project. 24, 238.
Chemnitz-Aue-Adorf etc. Geldbeschaffung. 10, 103.
„ Deputations-Vorschläge der 2. Kammer. 24, 239.
„ Verzicht der Chemnitz-Würschnitzer Bahn auf ihr Vorzugsrecht bezüglich der Strecke Lugau-Stollberg. 45, 445.
Chemnitz-Komotauer (Flöhathal-) Eisenbahn. Concession; Bauunternehmer. 1, 4.
„ Bahnbeschreibung. 43, 427; Richtungslinie. 70, 735.
„ Concession ertheilt. 49, 491.
„ Zweite Einzahlung. 62, 610.
Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Tagesordnung der Gl.-Vers. No. 27, Seite 263; Gl.-Vers.-Beschlüsse. 45, 445.
„ Geschäftsbericht pro 1871. 38, 369.
Coblenz-Lüttich. Bahnrichtung; Grundcapital. 73, 734.
Conitz-Graudenz. Vorarbeiten. 70, 698.
Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 61, 599.
Cottbus-Schwielochsee'r Eisenbahn. Jahresbericht pro 1871. 66, 662.
Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn. Betriebsergebnisse pro 1870/71. 11, 111; nach dem Geschäftsbericht, Generalversammlung. 67, 670.
„ Eröffnung der Strecke Hüls-Kempen etc. 19, 191.
„ Fahrplan vom 18/2. 24, 242.
„ Emission von Priorit.-Oblig. 31, 304.
„ Vorarbeiten für Mörs-Wesel gestattet; Ausbau der Linien Hüls-Mörs und Grefrath-Straelen bevorstehend. 70, 698.
„ Aufnahme in den Verein D. E.-Vw. 73, 733.
Creuzburg-Posen. Petition der städtischen Corporationen von Posen an das Handelsministerium. 24, 237.
„ Concession in Aussicht. 40, 381.
Cuxhafener Dampfschiff-, Eisenbahn- und Hafenbau-Gesellschaft. Annahme der Consortial-Propositionen Seitens des Hamburger Senats; Subvention Hamburgs. 37, 359.
„ Anträge der städtischen Collegien zu Stade. 46, 453.
„ Einleitungen zum Baubeginn auf der Bahnstrecke Harburg-Stade. 52, 515.
„ Constituirung der Gesellschaft. 55, 538.
„ Eintrag ins Berliner Handelsregister; Prospect zur Actienzeichnung. 58, 565.
„ Concession Preussens; Anträge des Hamburger Senats an die Bürgerschaft. 76, 761.
Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn. Verkauf derselben an ein Oesterr. Consortium; Fortführung der Bahn nach Böhmen einer- und Landau a/I. andererseits. 19, 192.
„ Generalversammlung. 66, 662.
Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Berlin. Verwaltungsorganismus. 10, 102; Stand deren Unternehmungen. 76, 762.
Deutsch-Französischer Eisenbahnverkehr. Deshalbige Conferenz. 22, 222.
„ Angabe des wirkl. Herkunftsorts in den Frachtbriefen bei Gütersendungen nach Frankreich. 38, 370 und 73, 733.
Deutsch-Oesterreichisch-Russischer Verkehr. Neuer Tarif. 22, 226.
Donau-Drau-Eisenbahn. Baufortschritte. 10, 107; Probefahrt. 52, 517.
Dortmund-Enscheder Eisenbahn. Concession ertheilt. 49, 490; publicirt. 64, 631.
Dresden-Altenburger Eisenbahn. Vorarbeiten gestattet. 13, 142.
„ Verhandlungen, betr. Ausdehnung des Projects auf Altenburg-Weimar. 16, 166.
„ Antrag der Sächs. 2. Kammer. 45, 445.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Stand der Förderarbeiten an den Schachten und der Bauarbeiten auf der Osseg-Komotauer Bahn. 5, 58.
„ Aenderung der Namen der Stationen Dux und Teplitz in: Dux-Liptitz und Teplitz-Waldthor. 13, 141.
„ Subscription auf Actien. 16, 169.
„ Uebertragung der Concession der Bielathalbahn an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 24, 240.
„ Geschäftsbericht pro 1871 und Generalversammlung. 66, 662.
„ Zahlung der Obligations- u. Actien-Zinsen. 69, 693.
Dux-Bodenbacher Eisenbahnen. Prüfung der Verbindung mit der Oesterr. Staatsbahn in Bodenbach. No. 73, Seite 738.
Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn. Politische Begehung beantragt. 40, 384; beendet. 69, 691.
Ebersbach-Herrnhut-Görlitz. Vorarbeiten auf Sächs. Gebiet gestattet. 73, 735.
Eisenbahnbau-Gesellschaft Plessner & Comp. zu Berlin. Die von derselben projectirten etc. Bahnlinien. 28, 267; Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 55, 539.
Elsass-Lothringische Eisenbahnen. Firma deren Verwaltung. 1, 3.
„ Aus dem Etat pro 1873. 46, 453.
„ Ankauf der Bahn Colmar-Münster. 46, 453.
„ Uebernahme der Bahn Saarburg-Saargemünd. 49, 491.
„ Project Mühlhausen-Müllheim. 49, 491.
„ Gotthardbahn-Subvention. 49, 491.
„ Gesetzentwurf, betr. Bau neuer Bahnen etc. 55, 537; vom Reichstag angenommen. 70, 697.
„ Station Wittelsheim für Frachtgutverkehr eröffnet. 57, 557.
„ Personalien. 23, 230.
„ Fahrplan vom 1/6 72. 65, 651.
„ Französische Formalien für den Güterverkehr nach und über Frankreich. 73, 733.
Erfurt-Hof. Concession nachgesucht mit Antrag auf staatliche Zinsgarantie. 19, 191.
„ Stand des Projects. 28, 267.
„ Concessionszusicherung Bayern's; Baukosten. 73, 735.
Erfurt-Magdeburg. Bahnrichtung. 22, 222.
Flöhathalbahn siehe Chemnitz-Komotau.
Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Directe Güterverkehre. 16, 167.
„ Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 64, 631.
Frankfurt a/O.-Leipzig. Concessionszusicherung für die Preuss. Strecke. 29, 275.
„ Antrag der Sächs. 2. Kammer. 45, 445.
Freiberg-Geithain. Concession nachgesucht; Bahnlänge und Baucapital. 45, 445.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. Günstige Transport-Aussichten. 22, 225.
„ Betriebsergebnisse in 1871. 61, 600.
Fulda-Meininger Eisenbahn-Project. Conferenz des Comité mit dem Oberpräsidenten in Cassel. 13, 142; Stand des Projects. 34, 327.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. Vorarbeiten für Lemberg-Tomaszow vollendet. 14, 151; Concessionswerber. 22, 225.
„ Verbindungsgeleise zu dem neuen Lagerhaus der Landesbank in Lemberg. 7, 74.
„ Beschwerden Galiz. Händler wegen Verheimlichung von Guthaben aus Calculfehlern unbegründet. 7, 74, und 16, 169; 19, 194 und 22, 225.
„ Neuer Tarif und Meilenzeiger. 19, 194.
„ Schnellzüge Krakau-Lemberg und Lemberg-Brody-Zloczow resp. Krakau-Podwoloczyska. 49, 493 und 55, 541.
„ Rechnungsabschluss pro 1871. 55, 540.
„ Generalversammlung. 58, 568.
„ Geschäftsbericht pro 1871. 75, 755.
„ Specialtarif für Getreide etc. 61, 601.
Gera-Weimar. Vertrag zwischen den betheiligten Staatsregierungen und einem Bank-Consortium. 22, 222.
„ Staatssubventionen. 28, 267.
„ Concession und Staatsvertrag. 76, 763.
Glatz-Reinerz-Nachod. Vorconcessionen nachgesucht. 43, 427.
Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. Project Itzehoe-Heide. Bahnrichtung und Baukosten. 4, 48; Uebereinkommen mit dem Comité. 75, 754.
„ Geschäftsbericht pro 1871. 75, 753.
Gössnitz-Geraer Eisenbahn. Geschäftsbericht pro 1871. 76, 763.

Gotha - Ohrdruf - Schmalkalden. Project. No. 73, Seite 734.

Graz-Köflacher Eisenbahn. Beschreibung der Strecke Lieboch-Wies. 27, 260.

„ Ausserord. Generalversammlung am 4/4. 43, 428; ordentl. Generalversammlung. 69, 690.

Grimmenthal-Suhl gesichert; Baucapital. 34, 337.

Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. Geschichtliche Notizen; projectirte Linien etc. 53, 521 und 67, 671.

„ Bericht des Aufsichtsraths an die Generalversammlung. 69, 694; Verlauf der letzteren. 73, 735.

Grosse internationale Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Berlin. Eintrag ins Handelsregister. 37, 359; Berichtigung. 46, 454.

Gütersloh-Lippstadt-Warstein-Meschede. Baugenehmigung. 49, 490.

Hainichen-Rossweiner Eisenbahn. Constituirende Generalversammlung. 24, 239.

„ Concession und Expropr.-Verordn. publicirt. 73, 735.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. Concession Preussens für Eilenburg-Leipzig. 61, 599.

„ Aufnahme in den Verein D. E.-Vw. 3, 39.

„ Verlegung der Ober-Betriebs-Inspection nach Cottbus. 8, 80.

„ Eröffnung der Strecke Cottbus-Forst. 25, 245; Fahrplan. 26, 265.

„ do. der Strecke Falkenberg-Eilenburg, Fahrplan. 48, 485.

„ do. der Strecke Eilenburg-Halle und Abkommen mit der Magdeburg-Leipziger Bahn wegen Mitbenutzung des Bahnhofs in Halle. 75, 753.

Hamburger Pferde-Eisenbahn. Betriebsergebnisse pro 1871. 65, 641.

Hamburg-Kopenhagen. Vorarbeiten auf Deutschem Gebiet gestattet. 1, 4; Dänische Deputation in Berlin. 19, 191; Dampffähren zw. Fehmarn und Laaland (Rödby) und zw. Dragöe und Malmoe sowie Bahnbau Kopenhagen-Dragöe projectirt. 22, 222; Berathungen resp. Beschluss des Dänischen Volksthings. 31, 303 und 40, 381.

Hamm-Hameln. Vorarbeiten gestattet. 22, 222.

Hamm-Zütphen resp. Amsterdam. Interessenten-Versammlung. 37, 359.

Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Bahnpolizeiliche Prüfung der Specialprojecte bei Ringelheim der Linie Löhne-Vienenburg. 10, 104.

„ Concession für die Seesen-Derenburger Zweigbahn Seitens Braunschweig's versagt. 67, 669.

„ Vorarbeiten für Wennigsen-Lehrte gestattet. 76, 763.

„ Die Stammactien und Stamm-Prioritäts-Actien. 43, 426.

„ Eröffnung der Strecken Hannover-Hameln und Weetzen-Barsinghausen; Fahrplan. 44, 441.

„ Verhandlungen wegen Verschmelzung mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. 61, 597; auf der Tagesordnung der Generalversammlung. 76, 763.

„ Aufnahme in den Verein D. E.-Vw. 67, 669.

„ Fahrplan vom 15/6. 69, 693.

Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Tarifnachtrag III. 65, 643.

Hannover-Hamburg-Bremen-Amsterdam-Rotterdamer Eisenbahn-Project. Länge, Richtung und Bedeutung der projectirten Bahn. 34, 326.

Hannoversche Staatseisenbahn. Leihen fremder Locomotiven und Wagen. 1, 4.

„ Ausbau des 2. Geleises Bremen-Geestemünde-Bremerhafen. 25, 245.

„ Fahrplan vom 1/6 72. 59, 577.

Harz-Gürtelbahn. Vorarbeiten; Bauplan. No. 19, Seite 190.

Herrnhut-Rietschen. Bahnrichtung, Länge. 34, 326.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Neue Projecte auf der Tagesordnung der ausserordentl. Gl.-Vers. am 20/2 72. 11, 112; Promemoria des Verw.-Raths und Beschlüsse der Gl.-Vers. 22, 223 und 27, 259.

„ Vertrag, betr. Verkauf der Taunusbahn an den Preuss. Staat. 32, 309.

„ Generalversammlung. 49, 491.

„ Bilanz ult. 1871. 52, 514.

„ Geschäftsbericht pro 1871. 66, 661.

Homburger Eisenbahn. Fahrplan vom 1/4 72. 35, 338; vom 1/6. 63, 622.

„ Dividende pro 1871. 40, 387.

„ Geschäftsbericht pro 1871. 46, 457.

Kaiser Ferdinands Nordbahn. Erweiterung des Wiener Bahnhofs von der Stadtgemeinde genehmigt. 19, 193; Baubewilligung. 37, 361.

„ Erweiterung verschiedener Bahnhöfe etc. 28, 269 und 46, 457; 52, 517.

„ Vereinbarung mit der Donauregulirungs-Commission wegen Eintheilung der gegenseitigen Arbeiten bei der Donauregulirung und dem Bau der Donaubrücke. 19, 193; Bauplan der Donaubrücke genehmigt. 28. 269.

„ Streit mit der Stadt Wien wegen der Zahl von Durchlässen auf der Strecke vom Wiener Bahnhofe bis zur neuen Brücke. 69, 691.

„ Prüfung der neuen Oderbrücke auf der Strecke Pohl-Zauchtl. 52, 517.

„ Baugenehmigung für eine Bahn vom Nordbahnhof nach dem Ausstellungsgebäude. 28, 269.

„ Umlegung der Bahn zwischen Petrowitz und Pruchna. 31, 305.

„ Arbeiter-Wohnhäuser zu Floridsdorf. 37, 361; zu Olmütz. 52, 517.

„ Zweites Geleis Hullein-Prerau. 70, 700.

„ Eröffnung der Haltestellen: Bernhardsthal. 52, 517; Libiac. 73, 733.

„ Generalversammlung. 61, 600.

„ Wiedereinführung der Courszettel. 14, 150.

„ Aufstellung von Normal-Ladeprofilen in mehreren Stationen. 14, 150.

„ Vermehrung der Kohlenwagen; Rothschildsche Stiftungen für verdiente Zugbeamte 25, 245.

„ Linksfahren der Züge. 43, 429.

„ Optische Signalvorrichtungen zum Geben sog. Quittungs- und Deckungssignale. 69, 691.

„ Ermässigte Fahrpreise zwischen Wien und Prag. 45, 446.

Kaiser Franz Josef-Bahn. Eröffnung der Flügelbahn Absdorf-Krems. 5, 58 u. 6, 61; do. der Strecke Pilsen-Eger. 11, 113.

„ Herstellung der stabilen Donaubrücke bei Tulln vergeben. 19, 193.

„ Directer Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zw. Wien und Prag. 8, 83.

„ Verkauf von Actien durch die Creditanstalt. 16, 169 und 19, 193.

„ Tour- und Retourkarten zwischen Wien und Prag. 22, 225.

„ Neuer Fahrplan. 61, 601.

Kaiserin Elisabeth Bahn. Stand der Bauarbeiten auf der Strecke St. Valentin-Sumerau-Budweis. 14, 150.

„ „ Vorkehrungen für einen directen Uebergang der Bahngüter auf die Wasserstrasse und umgekehrt bei Mauthausen. 52, 517.

„ Umgestaltung der Lambach-Gmundener Bahn auf die normale Spurweite und Fortsetzung der Bahn bis Ebensee. 19, 193; Tracirungsarbeiten begonnen. 37, 362; Beschreibung der schmalspurigen Strecke Lambach-Gmunden. 23, 232.

Kaiserin Elisabeth Bahn. Eröffnung der Zweigbahn Penzing-Kaiserebersdorf. No. 53, Seite 521.

„ Tagesordnung der ausserord. Gl.-Vers. am 2/3 72. 16, 168; Verlauf derselben. 31, 305; Beschlüsse der anderweiten ausserordentl. Gl.-Vers. am 2/4. 46, 457.

„ Beschlüsse der ord. Gl.-Vers. 61, 600.

„ Ueberplattung von Schienen. 28, 269.

„ Frachterhöhung für Kohlentransporte der Traunthaler-Kohlengewerkschaft. 52, 517.

„ Tour- und Retourbillets von Wien nach Eger, Carlsbad und Franzensbad via Passau. 55, 541.

„ Auskunftsertheilungen im Stadtbüreau durch einen besonderen Beamten; Ausgabe von Fahrkarten am Tage vor der Benutzung etc. 70, 700.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Eröffnung der Strecke Iglo-Abos. 33, 322; Länge und Stationen etc. 37, 357 und 362.

„ Fahrpreisermässigung für Arbeiter. 52, 517.

Köln-Mindener Eisenbahn. Vorarbeiten für Alsfeld-Hersfeld gestattet. 3, 39.

„ Neue Projecte auf der Tagesordnung der ausserord. Gl.-Vers. am 20/2 72. 8, 82; Gl.-Vers.-Beschlüsse. 22, 223.

„ Schwierigkeiten in Betreff des Baues einer Rheinbrücke bei Ruhrort beseitigt. 46, 454.

„ Langendreer-Kastrop. Vermessungen. 73, 734.

„ Eröffnung der Strecke Altenessen-Essen. 65, 641.

„ Gedanken über eine Fusion mit der Rheinischen Bahn. 7, 72.

„ Tagesordnung der Generalversammlung. 64, 631.

Königsberg-Warschau. Resolution der Königsberger Kaufmannschaft. 40, 382.

Kronprinz Rudolfsbahn. Concession für Villach-Tarvis publicirt. 1, 5; Brückenbauunternehmer. 16, 168; Interpellations-Beantwortung des Handelsministers. 70, 699.

„ Projectirte Verbindung mit Wien. 40, 384.

„ Weyer-Rottenmann. Frachtenbeförderung mit den Schotterzügen. 16, 168; Stand der Bauarbeiten im März. 31, 304; im April. 43, 429; im Mai. 64, 633.

Leipziger Pferdeeisenbahn. Bahnlinien, Fahrpreise und Eröffnungstermin. 58, 567.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Baubeginn auf der Nossen-Freiberger Zweigbahn. 13, 144; Concession ertheilt. 34, 328.

„ Aufbesserung der Beamtengehalte. 24, 239.

„ Geschäftsbericht pro 1871. 34, 327.

„ Dividendenzahlung. 37, 363.

„ Ordendl. Generalversammlung. 45, 445.

„ Besprechung der Tagesordnung der ausserordentl. Gl.-Vers. am 2/7: 76, 764.

„ IV. Wagenclasse. 58, 567.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn. Erste Einzahlung. 19, 195.

„ Constituirende Generalversammlung. 29, 275.

„ Concession und Staatsvertrag publicirt. 65, 643.

„ Emission der Stammprioritäten; Begehung der Trace. 73, 735.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Lemberg-Stryi-Munkacs. Geldbeschaffung. 10, 106; Graf Borkowski's Concession für Stryi-Munkacs zurückgelegt. 25, 246 und 27, 261.

„ Anschluss an die Russischen Eisenbahnen. 27, 261 und 31, 306.

„ Subvention. 22, 224.

„ Brand des Lemberger Bahnhofs. 25, 246.

„ Streitigkeiten mit der Rumänischen Regierung. 37, 362; Berichtigung. 38, 372.

„ Generalversammlung. 55, 540.

„ Ueber die Hebung der Ertragsfähigkeit der Bahn. 61, 601.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Neuer Meilenzeiger. No. 52, Seite 517.
„ Neue Fahrordnung vom 15/6. 70, 701.
Lemförde-Bergheim. Concession Lippe's. 1, 3; do. Preussen's. 67, 670.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Ungünstiges Resultat der Bahnrevision. 16, 169; Betriebs-Eröffnung. 62, 605.
Lissa-Kalisch siehe Oberschlesische Eisenb.
Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth.) Dividende. 20, 200.
„ Betriebsergebnisse pro 1871. 22, 226.
„ Sommer-Fahrordnung. 38, 372.
Lübeck-Büchener Eisenbahn. Ausgelooste Prioritäts-Obligationen. 2, 35 u. 74, 751.
„ Dividende pro 1871. 37, 363.
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn. Bahnlänge, Baucapital etc. 10, 106.
Luxemburgische Eisenbahn siehe unter Ausland.
Mährische Grenzbahn. Bahnnetz. 25, 245.
„ Handelsministerielle Genehmigung der Constituirung der Gesellschaft. 46, 455.
„ Constituirende Gl.-Vers. 49, 492.
„ Gesammtcapital. 70, 700.
Mährisch-Schlesische Centralbahn. Anlage eines eigenen Bahnhofs in Troppau. 28, 269.
„ Weiterbau von Hennersdorf nach Preussen. 67, 671.
Märkisch-Posener Eisenbahn. Vorarbeiten für Bentschen-Schneidemühl begonnen. 22, 223.
„ Eintrag der neuen Verwaltungsräthe ins Handelsregister. 10, 104.
„ Bericht, betr. Reorganisation der Verwaltung. 26, 253; Generalvers.-Beschlüsse. 34, 327.
„ Fahrplan vom 1/5. 45, 448.
„ Bilanz vom 31/12 71. 52, 513.
Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn. Eröffnung der Strecke Arenshausen-Münden, resp. des directen Anschlusses nach Cassel. 31, 304.
„ „ Ueber die Stellung der Actionäre der Halle-Casseler Bahn zu dem mit Magdeburg-Halberstadt abgeschlossenen Fusionsvertrage. 32, 311.
„ Aus dem mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn abgeschlossenen Fusionsvertrage. 13, 142; Tagesordnung der ausserordentl. Gl.-Vers. am 7/3. 18, 186; Denkschrift des Directoriums. 28, 266; Gl.-Vers.-Beschlüsse. 31, 304; Wortlaut des Vertrags. 32, 311.
„ Aus dem 1871er Geschäftsbericht. 73, 734.
„ Halten von Zügen auf Station Schkeuditz. 75, 753.
„ Zweites Geleise der Halle-Casseler Bahn. 76, 763.
Magdeburg-Dresdener Eisenbahn-Project. 54, 531.
„ Details über die Bahnlinie. 61, 599.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Stand der Bauarbeiten auf der Strecke Cönnern-Halle. 76, 763.
„ Concession für eine Zweigbahn nach Charlottenburg. 31, 304.
„ Langwedel-Uelzen. Stand der Bauarbeiten, Baukosten. 22, 222.
„ Gesetzentwurf und Vertrag, betreff. die Harzbahn Langelsheim-Clausthal. 32, 309.
„ Eröffnung der Strecke Heudeber-Wernigerode, Fahrplan. 53, 525 und 64, 629.
„ Aus dem mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn abgeschlossenen Fusionsvertrage. 13, 142; Wortlaut desselben. 32, 311.
„ Verhandlungen wegen Betriebsübernahme der Hannover-Altenbekener Bahn. 61, 597; auf der Tagesordnung der Generalversammlung. 76, 763.
„ Berlin-Cölner Schnellzüge. 28, 267.
„ Ausgelooste Magdeburg-Wittenberg'sche Priorit.-Oblig. und Actien. 12, 139.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Dividende pro 1871. No. 71, Seite 712.
„ Fahrplan vom 1/6 72. 62, 616; do. für Frose-Ballenstedt. 67, 674.
Main-Neckar-Eisenbahn. Fahrplan vom 1/6 72. 62, 611.
„ Rechnungsabschluss pro 1871. 67, 670.
Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn. Deren Bedeutung für den directen Verkehr. 10, 103.
„ Eintragung ins Handelsregister; Direction; Caution hinterlegt. 29, 275.
„ Emission von Actien und Prioritäts-Obligationen. 43, 426.
„ Staatsvertrag, Concession etc.; Begehung der Trace. 54, 531.
„ Bahnlänge, Baucapital etc. 56, 553.
„ Erster Spatenstich. 73, 735.
„ Zweite Einzahlung. 73, 742.
Meiningen'sche Eisenbahn-Projecte. 34, 327.
Mitteldeutsche Ost-West-Bahn. Projectirtes Bahnnetz. 16, 166; 34, 327.
Moselbahn. Staatsbahnbau beschlossen. Vermessungen. 19, 190; Bauvorbereitungen. 46, 454.
Münchener Pferdebahn. Consortium gebildet. 67, 671.
Münster-Enscheder Eisenbahn. Constituirende Generalversammlung. 28, 265.
„ Concession publicirt. 37, 358.
„ Subscription auf Stamm-Prioritäten. 43, 426.
Mürzzuschlag-Sigmundsherberg mit Zweigbahn Terz-Aschbach. Concession ertheilt. 40, 384; 43, 428 und 61, 601; Bedingungen des Kriegsministeriums. 58, 568.
Muldenthalbahn (Glauchau-Wurzen). Erste Einzahlung erfolgt. 29, 275.
„ Constituirende Generalversammlung. 34, 328.
„ Deputationsbericht der 2. Kammer. 38, 370.
„ Concession ertheilt. 61, 599; publicirt. 65, 643.
Nassauische Eisenbahn. Uebernahme der Taunusbahn mit Zweigbahn. 61, 597.
Neisse-Brieger Eisenbahn. Generalversammlungsbeschluss, betr. Kündigung von Prioritäts-Obligationen. 34, 326.
Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Zulassung der Prioritäten I., II. und III. Emission zur Bestellung von Dienstcautionen etc. 16, 165.
„ Station Stralau. 51, 505.
Niederschlesische Zweigeisenbahn. Eröffnung der Strecke Sagan-Sorau. 1, 4 und 15, 157.
„ Concession für Glogau-Hansdorf-Rietschen-Bautzen nachgesucht. 24, 238.
„ Uebernahme des Betriebs einer Flügelbahn bei Sprottau. 26, 253.
„ Verkauf der Bahn an die Oberschlesische Eisenbahn: Anträge an die Generalversammlung. 55, 538; Gl.-Vers.-Beschlüsse. 64, 630.
„ Fahrplan vom 1/6 72. 63, 622.
„ Geschäftsbericht pro 1871. 64, 630.
Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Kündigung desselben. 58, 567.
Norddeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband gegründet; directe Tarife. 31, 305.
Nossen-Lommatzsch-Riesa mit Elbbrücke zu Riesa. Vorarbeiten gestattet. 38, 369.
Nürnberg-Fürther Pferdebahn. Consortium gebildet. 52, 515; Linie, Caution. 67, 671.
Oberhessische Eisenbahnen. Einsetzung einer Direction. 55, 537; Generalversammlung. 55, 539; Aus dem 1871er Geschäftsberichte. 58, 567; Haltestelle „an der Mücke" eröffnet. 64, 629.
Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn. Geschäftsbericht. 54, 531.
Oberlausitzer Eisenbahn. Feststellung der Trace. 16, 166; Beschreibung der Bahn. 24, 239.
Oberschlesische Eisenbahn. Lissa-Kalisch. Vorarbeiten gestattet. No. 7, Seite 72; 37, 359; Weitere Ausdehnung des Projects. 55, 539.
„ Tagesordnung der ausserord. Gl.-Vers. am 26/6. 67, 670; Bericht an dieselbe. 76, 764.
„ Eröffnungstermine für Breslau-Wildenschwert. 58, 566.
„ Eröffnung der Bahnstrecke Karf-Beuthen; Fahrplan. 39, 378; Länge. 43, 425.
„ do. der Linie Posen-Bromberg. 67, 674.
„ Betriebsergebnisse pro 1871. 40, 381.
„ Aenderung des Verschlusses doppelthüriger Coulissenwagen angeordnet. 70, 698.
„ Obsiegendes Erkenntniss 2. Instanz gegen Kais. Ferd. Nordbahn, wegen unbefugter Wagenbenutzung. 76, 764.
Oedenburg-Pressburg-Tyrnau-Sillein concessionirt. 27, 261.
Oels-Gnesen. In Aussicht genommene Weiterführung der Bahn. 28, 265.
„ Constituirende Generalversammlung; Bauvertrag mit der Baugesellschaft Plessner & Comp. 61, 598.
„ Concession ertheilt. 70, 698.
Oesterreichische Eisenbahn-Projecte. Sicherzustellende neue Linien. 1, 5 und 37, 361; Projectirte strategisch wichtige Linien. 7, 73.
„ Projectirte Bergbahn von Nussberg auf das Plateau des Kahlenbergs. 34, 329; Militärisch-technische Revision des Projects. 49, 493; Construction der Bahn und Leistungsfähigkeit derselben. 52, 516; Grunderwerb begonnen; Bahnlänge, Steigung, Maschinen, Bauunternehmer. 64, 633.
„ Projectirte Bergbahn von Timmelkam auf den Schafberg. 34, 329.
„ Bozen-Meran. Aus dem Gesetzentwurf. 43, 428; Technisch-militärische Revision beendet. 61, 601.
„ Verzicht der Concessionswerber für Chotzen-Braunau auf staatl. Unterstützung. 70, 700.
„ Dalmatinische Eisenbahnprojecte. 25, 245; Ministerielle Erklärung. 28, 268; Terrainaufnahmen für Spalato-Dernis-Knin-Pridubic vollendet. 49, 493 u. 73, 738.
„ Donau-Uferbahn. Project vorgelegt. 37, 361.
„ Dux-Pirna. Gesetzvorlage eingebracht. 69, 690.
„ Galizische Eisenbahn-Projecte. 28, 269 und 70, 701.
„ „ Vorarbeiten der Westgalizischen Linie Sucha-Krakau. 58, 569.
„ „ Tarnow-Leluchow. Aenderungen in der Regierungsvorlage. 40, 383.
„ „ Eperies-Tarnow. Bauunternehmer. 14, 151; Oesterr. Gesetzentwurf. 31, 305; Beschluss des Abgeordnetenhaus-Ausschusses. 61, 600.
„ „ Projectirte Verschmelzung von Husiatin-Bielitz-Bialin mit der Dniester-, 1. Ungar.-Galizischen und Tarnow-Leluchower Bahn. 79, 701.
„ Klostergrab-Böhm.-Sächs. Grenze-Pirna. Gesetzentwurf im Abgeordnetenhause eingebracht. 70, 699.
„ Liebenau-Kuschwarda-Passau. 35, 335; Aus dem Gesetzentwurfe. 37, 361 und 43, 428.
„ Concession für Lissa (in Böhm.)-Ričam nachgesucht. 19, 194.
„ Mlatz-Karlsbad-Johann-Georgenstadt. (Böhm.-Sächs. Grenze). Aus dem Gesetzentwurf. 43, 428 und 61, 600.
„ Project einer schmalsp. Bahn von Oswiecim nach Neumarkt und von da nach Poprad. 25, 246.
„ Gesetzvorlage für Pilsen-Klattau-Eisenstein-Bayer. Grenze. 69, 690.

Oesterreichische Eisenbahn-Projecte. Concession für St. Pölten-Mariazell nachgesucht. No. 16, Seite 168.
„ Studien über die Predil- und die Laak-Bahn. 14, 151; Kampf um diverse Linien. 16, 168; Skizze des General-Längenprofil, Situationsplan etc. der Laak-Triester Linie eingereicht. 25, 245; Gesetzentwurf über die Predilbahn Tarvis-Triest. 37, 361 u. 49, 492; Broschüren. 64, 632.
„ Rottenmann-Wels. Ministerielle Beantwortung einer Interpellation über die Ausführbarkeit dieses Projects. 22, 224.
„ Gesuch mehrerer Gemeinden gegen schmalspurige Anlage der Salzkammergutbahn. 58, 568; Schmale oder breite Spurweite? 70, 699.
„ Steyr-Wels-Kremsmünster-Kirchdorf mit Zweigbahn. Concession nachgesucht. 52, 517.
„ Triest-Pola. Gesetzvorlage in Aussicht gestellt. 25, 246.
„ Troppau-Trentschin. 69, 691.
„ Wiener-Canalbahn. Bahnbegehung; Stationen und Baucapital. 73, 737.
„ Concession für eine Locomotivbahn auf der Gürtelstrasse in Wien. Projectirtes Bahnnetz. 24, 241 und 34, 329; Project vorgelegt. 64, 633.
„ Concession für unterirdische (Tunnel-) Bahnen in Wien (Prater-Hiezing und Südbahnhof-Döbling) nachgesucht. 31, 305 und 46, 456.
„ Wien-Pressburg. Detailproject. 13, 145. Divergirende Projecte. 61, 600.
Oesterreichische Eisenbahnen zu Ende 1871. 43, 428.
„ Das Bahnnetz Ende 1871. Anschlüsse an ausländische Bahnen. 46, 455.
„ Industriebahnen. 46, 455.
„ In 1871 eröffnete Bahnlinien. 7, 73; 10, 101.
„ In 1872 eröffnete resp. noch zu eröffnende Bahnlinien. 49, 492.
„ Verkehrsentwickelung auf den Kohlenbahnen. 35, 335.
„ Budget des Handelsministeriums. 1, 5.
„ Wochensoireen beim Handelsminister. 22, 224.
„ Umorganisirung der General-Inspection. 7, 73; 22, 224; 31, 305.
„ Das in Eisenbahn- und Dampfschiff-Actien und Prioritäten angelegte Nominal-Capital. 5, 57.
„ Ausländischer Markt Oesterr. Bahnpapiere. 24, 240.
„ Nachtragscredit für Subventionen und Dotationen pro 1871. 1, 5; 5, 56.
„ Aus dem Landtage über die pro 1871 zu gewährenden Zuschüsse. 22, 224; Schlussbericht und Antrag des Finanz-Ausschusses. 24, 240; 34, 328; Normale. 70, 699.
„ Bankgewinne bei Beschaffung der Capitalien für Eisenbahnen. 37, 361 und 40, 383.
„ Vorschlag, betr. Controlirung der Baukosten und der Geldbeschaffung. 61, 600.
„ Die Ausrüstungsgegenstände der Fahrbetriebsmittel sind aus dem Baufonds zu bestreiten. 49, 493.
„ Anfertigung und Auflage einer Eisenbahnkarte von Central-Europa. 58, 567.
„ Principien für Ertheilung von Vorconcessionen. 10, 104.
„ Normen für neue Bahnconcessionen. 13, 146.
„ Neues Expropriationsgesetz. 37, 360 und 69, 690.
„ Ertheilung des Expropriationsrechts für Bergbahnen abgelehnt. 61, 600.
„ Einreichung monatlicher Baufortschrittsberichte angeordnet. 70, 699.
„ Einsendung von Situationsplänen der Werkstättenanlagen. 43, 428.
„ Verkauf der für Bahnzwecke entbehrlichen Staats-Grundstücke. 43, 428.
Oesterreichische Eisenbahnen, Behandlung der Wegübergänge und Parallelwege. No. 40, Seite 493.
„ Berathungen zwischen den Oesterr.-Ungar. Regierungen, den Bahnverwaltungen und dem Handelsstande über das neue Betr.-Reglement. 52, 516.
„ Abhilfe von Uebelständen im zollpflichtigen Eisenbahnverkehr. 13, 145.
„ Zollverfahren bei Zuckerausfuhr. 24, 240.
„ Gesuch um Gestattung des zollamtlichen Verschlusses der Eisenbahnwaggons mittelst Drahtschnüren und Plomben statt Schlösser. 34, 329.
„ Neue Steuerobjecte der Bahnen; Gehaltsabzüge für den Pensionsfonds sind steuerfrei. 58, 568.
„ Eingabe an den Reichsrath wegen Aufhebung des Legalisirungszwanges. 24, 241.
„ Grundzüge einer einheitl. Signalisirung für die Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen ausgegeben. 19, 193 und 22, 224; dem Ministerium überreicht. 40, 384; Vorstellung gegen die Einführung einer einheitlichen Signalisirung. 58, 568 und 64, 633.
„ Aufstellung optischer Signalvorrichtungen auf dem Wiener Bahnhofe der Kaiser Ferd. Nord. zum Ertheilen sog. Quittungs- und Deckungssignale. 69, 691.
„ Aufhebung der provis. Abrechnung. 5, 57.
„ Conferenzbeschluss, betr. Ausgleich der Forderungen an die Deutschen Bahnen aus Anlass der Benutzung der Wagen Oesterr.-Ungar. Eisenb. während des Krieges. 7, 73 und 10, 106.
„ Wöchentliche Veröffentlichung der Getreideverkehrs-Ausweise. 10, 105.
„ Statistisches Departement des Handelsministeriums. 40, 385.
„ Formularmässige Ausweise der Bahnbediensteten und Namhaftmachung der strafweise entlassenen. 55, 540.
„ Dreimal jährliche Einsendung der statistischen Nachweisungen. 70, 699.
„ Signatur der Stückgüter. 5, 57.
„ Aus dem Generalbericht der Enquête ans Handelsministerium. 1, 5; Nächträgl. Proteste gegen Zulassung von Specialtarifen für Wien. 22, 224 und 24, 241.
„ Beschwerde über die hohe Tarifirung des Holzes. 19, 193.
„ Bau grosser Lagerhäuser am Südbahnhofe zu Wien. 25, 245.
„ Viehtransportwagen nach dem Reid'schen System. 14, 150; Versuchstransporte. 22, 224 und 37, 361; Verbesserung des Reid'schen Viehtransportwagens angeordnet. 73, 737.
„ Desinficiren der Wagen 34, 329 u. 43, 429.
„ Tarife für Viehtransporte. 37, 361; Samson's Wagen zu Viehtransporten. 46, 456.
„ Desinfection aller der Fäulniss unterliegenden Transportgegenstände. 52, 516.
„ Statut-Entwurf des Central-Reclamations-Büreaus vorgelegt. 10, 105; Besprechung desselben. *14, 149 u. *19, 189; Conferenzbeschlüsse. 24, 241; Annahme des Statuts. 31, 305; 34, 329 u. 40, 384.
„ Beschlüsse der Reclamations-Commission (Haftung für das den natürl. Calo übersteigende Manco, desgl. für Fehlspedition ganzer Wagenladungen etc.) 46, 457.
„ do. betr. a) schnelle Erledigung der Reclamationen und b) Versicherung der rechtzeitigen Lieferung. 58, 568.
„ 100ste Reclamationsconferenz (in Pest). 70, 700.
„ Taxe für die Schiedsrichter in Eisenbahn-Streitigkeiten. 7, 74 und 16, 168. 24, 241; Statut für kaufmännische Schiedsgerichte. 40, 384; Aeusserung der Wiener Handels-Gewerbekammer über das Statut. 58, 568.
„ Klagen über die Betriebsleitung der Wiener Verbindungsbahn. 7, 74.
Oesterreichische Eisenbahnen. Pfändung von Gütern, welche mit Nachnahme belastet sind. No. 19, Seite 193.
„ Obergerichtl. Entscheidung, betr. bösliche Handlungsweise. 69, 690.
„ Gesetz über Bahnfrevel republicirt. 73, 737.
„ Vorschriften zur Begegnung von Anständen bei Truppen-Transporten. 5, 56.
„ Reglement über Feldeisenbahnen. 10, 105.
„ Verwendung der Feldeisenbahn-Abtheilungen im Frieden und Deckung der Kosten. 28, 268.
„ Umarbeitung neuer Fahrordnungen mit Rücksicht auf die militär. Bedürfnisse. 10, 105; 16, 168.
„ Militär-Verladungs-Stationen etc. 16, 168.
„ Modell eines transportablen Geleissystems zum Zweck der Verladung von Militär und Kriegsmaterial. 28, 268.
„ Gesuch um Freigabe der im executiven Dienst verwendeten Bahnbeamten von den Waffenübungen. 43, 428.
„ Adaptirung der Frachtwagen für Militärtransporte. 43, 428.
„ Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für den Militärtransport. 55, 540.
„ Militär. Weisungen bei Neubauten und Reconstructionen von Brücken. 70, 699.
„ Verspätungen der Personen- und Postzüge pro Sept., Octbr. und Nov. 1871. 10, 105.
„ Heizung der Personenwagen mit Kohle. 24, 241; Besprechung der verschiedensten Heizsysteme. 64, 633 u. 70, 700.
„ Verein wechselseitiger Versicherung der Dampfkessel: Beitritt der Ferd. Nordb. 5, 57.
„ Die Locomotivkesselproben in 1871. 22, 224.
„ Verein für die gemeinsame Tragung der Entschädigung für Eisenbahnunfälle constituirt. 13, 146; Mitglieder. 10, 105.
„ Betreten der Bahnhöfe etc. Seitens der Angehörigen der Bahnbediensteten. 19, 193.
„ Verhandlungen wegen Regelung der Freikarten. 49, 493.
„ Prüfungen des Eisenbahncursus 70, 700.
„ Gesetz, betr. Anstellung ausgedienter Unterofficiere im Bahndienst. 73, 737.
„ Maassregeln gegen die Strikes der Bahnarbeiter. 58, 568.
„ Bahnhof-Postambulanz-Direction in Wien. 10, 105.
„ Brief-Markenverkauf Seitens der ambulanten Postbüreaus. 40, 383.
„ Grosses Eisenbahngeschäft. 19, 193.
„ Actiengesellschaft für Wagenverleihung, 10, 105; Fusion der beiden Actiengesellschaften für Wagenausleihe. 35, 335.
„ Meteorologische Beobachtungsstationen. 13, 145.
„ Ministerialerlass, betr. die Banulegung der Wälder. 52, 516.
Oesterreichische Nordwestbahn. Eröffnung der Flügelbahnen Wostromiersch-Jitschin und Trautenau-Freiheit. 1, 1; der Strecke Wien-Jedlersee. 68, 677.
„ Stand der Bauarbeiten auf der Verbindungsbahn Zellerndorf-Sigmundsherberg. 7, 74.
„ Baufortschritte auf Bahnhof Wien und der Donaubrücke etc. 37, 361 und 61, 601.
„ Stationen der Flügelbahn Lissa-Prag 31, 305; Politische Begehung der Strecke Lissa-Chwala, 58, 569.
„ Elbethalbahn. Aenderung in der Anlage der Station Leitmeritz; Baubewilligung für Nimburg-Wegstädtl. 73, 738.
„ Neue Projecte. 61, 601.
„ Zweite Einzahlung. 1, 7.
„ Vereinfachung des Güterdienstes. 10, 106.
„ Proposition, betr. Vereinfachung des Verkehrs auf der Strecke Wien-Floridsdorf. 58, 569.
„ Staatszuschüsse. 22, 224.
„ Capitalvermehrung. 69, 691.

Oesterreichische Nordwestbahn. Courierzüge von Wien nach Berlin und Dresden. No. 64, Seite 633.
„ Anwendung von Schiebemaschinen auf Strecken mit starker Steigung. 37, 361.
Oesterreichische Staatseisenbahn. Kikinda-Belgrad mit Donaubrücke bei Belgrad. 5, 57; Verhandlungen mit der Theissbahn. 10, 106.
„ Uebereinkommen mit der Theissbahn wegen des Baues und Betriebs der Linien Temesvár-Orsova und Arad-Temesvár. 10, 106; Vertrag wegen Temesvár-Orsova mit der Ungar. Regierung. 14, 151.
„ Bau einer Zweiglinie zum Ausstellungsgebäude. 14, 150; Baugenehmigung 19, 193.
„ Genehmigung des Projects zur Verbindung der Staatsbahn mit der Ferd. Nordbahn bei Süssenbrunn. 52, 517.
„ Project Wildenschwert-Nachod-Braunau etc. 70, 700.
„ Vertrag über den Ausbau und Betrieb der Rumänischen Bahnen. 40, 384.
„ Ablösung von $^2/_5$ der Gründer-Tantième. 5, 57.
„ Ausübung des Vorzugsrechts auf neue Actien. 22, 225.
„ Dritte Einzahlung auf die neuen Actien. 64, 635.
„ Bilanz pro 1871. 52, 517; Rechnungs-Abschluss. 55, 540.
„ Einladung zur ausserord. und ordentl. General-Versammlung. 42, 421; Verlauf und Beschlüsse derselben. 56, 553.
„ Dividende pro 1871. 65, 653.
„ Ausgelooste Obligationen. 15, 160.
„ Erhöhung der Staatsgarantie für die Kosten des 2. Geleises beantragt. 43, 429.
„ Eröffnung der Stationen Topkowitz-Kartitz und Lukawetz. 65, 643; Bubna und Udvard. 73, 738.
„ Aufhebung der Beschränkung bezüglich der Wagenbeladung. 40, 384.
„ Ermässigte Personen-Fahrpreise zwischen Wien und Prag. 45, 446.
„ Eil- und Frachtgutverkehr nach mit der Staatsbahn nicht in ununterbrochener Schienenverbindung stehenden Stationen. 52, 517.
„ Verw.-Raths-Präsident Doblhof †. 49, 493.
„ Wahl des Verw.-Raths-Präsidenten Wodianer. 70, 700.
Oesterreichische Südbahn. Verhandlungen mit der Ungar. Regierung wegen Abtretung der Strecke Agram-Carlstadt. 4, 49; 5, 57.
„ Commission zur Feststellung der Ungar. Strecken der Südbahn. 70, 700.
„ Zahlungsmodus der dem Staate schuldigen Ablösungssumme. 5, 57.
„ Betriebsübernahme der Leoben-Vordernberger Bahn. 62, 605.
„ Verbindungsbahn Marburg-Pettau. Eröffnung der Curve Kranichsfeld-Sternthal für den Lastenverkehr. 37, 361.
„ Begehung der Meraner Bahn. 52, 517; vollendet. 61, 601.
„ Zweites Geleise Judenburg-Graz. 69, 691.
„ Einladung zur Generalversammlung. 39, 378; Verlauf derselben. 55, 540.
„ Einnahmen des Italienischen Netzes. 49, 494.
„ Geschäftsbericht pro 1871. 75, 754.
„ Schülerkarten. 28, 269.
„ Passiren fremder Wagen über Brenner und Semmering. 8, 80.
„ Abkürzung der lagerzinsfreien Zeit der Güter auf Station Matzleinsdorf. 16, 168.
„ Abgabe von Eilgütern in der Wiener Central-Markthalle. 16, 168.
„ Einlösung von Bons und Coupons. 23, 234.
„ Hülfswagen für Unfälle. 43, 429.
Oesterreich-Ungarische Eisenbahn- und Strassenbau-Gesellschaft concessionirt. 52, 516.
Oldenburgische Eisenbahnen. Die im Bau begriffenen u. projectirten Linien. 24, 240.
Oldenburgische Eisenbahnen. Project Osnabrück-Quakenbrück. No. 34, Seite 326.
„ Fahrplan vom $^1/_6$ 72. 60, 594.
Oppeln-Neisse. Concession bevorstehend. Annahme von Schachtmeistern. 4, 47.
„ Technische Vorarbeiten. 76, 764.
Ostdeutsch-Moskauer Eisenbahn-Verband. Directer Güterverkehr. 46, 454.
Ostpreussische Südbahn. Staatsvertrag zw. Preussen und Russland wegen Bau von Lyck nach Brest-Litewsk über Bialistock bis zur Preussischen Grenze bei Grajewo einer- und von Lyck bis zur Russ. Grenze andererseits. 13, 143.
„ Generalversammlung. 67, 670.
„ Aus dem 1871er Geschäftsbericht. 70, 698.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Bahnhofserweiterungen. 52, 517.
„ Generalversammlung. 73, 737.
Pester Strassen-Eisenbahn. Betriebsergebnisse pro 1871. 65, 641.
Pester Waggon-Leihgesellschaft. Constituirende Generalversammlung. 43, 428.
Pfälzische Eisenbahnen. Einladung zur ausserordentl. Generalversammlung am $^{28}/_2$ 72. 9, 99; Verhandlungen und Beschlüsse der Generalversammlung. 28, 266.
„ Stand der Bauarbeiten auf der Linie Germersheim-Landau. 24, 240 und 29, 276; Betriebseröffnung. 62, 610.
„ Die im Bau begriffenen Linien. 29, 275.
„ Projectirte Bahnen. 43, 427.
„ Gesetzentwurf, betr. Vervollständigung des Bahnnetzes in der Pfalz. 48, 478.
„ Einladung zur ordentl. Generalversammlung. 35, 336; Beschlüsse. 52, 514.
„ Aus dem 1871er Geschäftsberichte. 52, 514.
„ Dividende pro 1871. 55, 542.
„ Aufbesserung der Beamtengehalte. 73, 736.
„ Subvention der Gotthardbahn. 76, 765.
Pilsen-Klattau-Eibenstein. Gesetzentwurf im Oesterr. Abgeordnetenhause eingebracht. 70, 699.
„ Begehung der Linie. 73, 737.
Pilsen-Priesener Eisenbahn. Prospect einer Anleihe. 27, 260.
„ Veränderte Bahnhofsanlage in Saaz. 37, 362.
„ Baubewilligung für Bahnhof Saaz etc. 73, 738.
„ Ueber den Stand der Bauarbeiten und die durch Hochwasser entstandenen Beschädigungen. 75, 753.
Pommersche Centralbahn. Bauarbeiten. 34, 326.
„ Einzahlung auf die Actien. 52, 518.
Posen-Slupce. Concession Preussens zugesagt und Bau der Fortsetzung Slupce-Kutno Russischerseits genehmigt. 64, 631; Bahnrichtung. 67, 670.
Prag-Duxer Eisenbahn. Stand der Bauarbeiten. 75, 753.
„ Concession Sachsens für Dux-Freiberg ertheilt. 52, 517.
„ Verhandlungen wegen Fortsetzung der Bahn von Brüx nach der Grenze bei Mulde (Freiberg). 55, 541 und 73, 735; Gesetzentwurf im Oesterr. Abgeordnetenhaus eingebracht. 70, 699.
Pressburg-Tyrnau-Szereder Pferdebahn. Projectirte Fortsetzung nach Uezbegh und Kreuzbahn Komorn-Galantha-Szered-Tyrnau-Göding-Brünn. 14, 151.
„ Concession für Oedenburg-Pressburg-Tyrnau-Sillein ertheilt. 27, 261; do. für Lundenburg-Pressburg. 55, 541.
„ Generalversammlung. 27, 261.
„ Ergebniss der Liquidation. 55, 541.
Preussische Eisenbahn-Projecte. Gesetzentwurf, betr. Erweiterung der Staatsbahnen etc. vom Abgeordnetenhaus genehmigt. 16, 166; Wortlaut des Gesetzentwurfs und der Motive. *18, 181.
„ Wegfall der Beschränkungen der Entwickelung von Eisenbahnverbindungen zwischen Ostpreussen und Posen einer- und Russisch-Polen andererseits. 16, 166.
Preussische Eisenbahn-Projecte. Gesetzentwurf, betr. Erwerbung der Taunusbahn; Bewilligung eines Staatszuschusses zum Bau der Harzbahn, sowie Legung des 2. Geleises auf Hannov. Staatsbahn- und Ostbahnstrecken. No. 28, S. 267; dessen Wortlaut. 32, 309; Berathungen des Abgeordneten- u. Herrenhauses. 37, 358.
Preussische Eisenbahnen. Die im Bau begriffenen resp. concessionirten und zum Bau vorbereiteten Bahnlinien. 64, 629 u. *68, 677.
„ Statistik pro 1870. *35, 333; *38, 365 u. 40, 386.
„ Einnahmen im Dec. 1871. 13, 141; im Febr. 37, 358; März. 52, 513; April. 64, 629.
„ Etats-Berathungen im Abgeordnetenhause. 7, 72 und 10, 102.
„ Verzeichniss der bei der Preuss. Bank beleihbaren Effecten. 22, 221.
„ Ueberwachung der verschiedenen Zweige des Betriebsdienstes. 7, 71.
„ Reformen der Staatsbahnverwaltung in Aussicht. 10, 102.
„ Resultate der angestellten Versuche mit Einrichtung einer telegr. Verbindung in den Bahnzügen zwischen den Reisenden und dem Fahrpersonal. *11, 109.
„ Abzeichen der Zugführer. 43, 427.
„ Ministerialverfügung, betr. Wagengestellung. 10, 102; Wagendispositions-Verbände. 55, 537.
„ Kündigung der mit Lebensversicherungs-Gesellschaften abgeschlossenen Verträge über die Versicherung der Reisenden gegen Eisenbahnunfälle. 19, 192.
„ Ministerialverfügung, betr. Abkürzung der Entladungsfristen für Frachtgüter. 7, 71; dieselbe auf 6 Stunden festgestellt. 55, 537 und 73, 734.
„ Ministerialverfügung, betr. Behandlung von Ersatzansprüchen wegen Verlust, Beschädigung oder verzögerter Beförderung von Frachtgütern. 13, 141.
„ Ministerial-Rescript, betr. Ermässigung der Personengeldtarife. 70, 699; Zustimmende Antwort der Kgl. Eisenb.-Directionen. 76, 761.
„ Fahrgeld-Ermässigung für die Besucher der Wiener Weltausstellung. 46, 453.
„ Einschärfung der Vorschrift: von bevorstehenden Fahrplanänderungen der Postverwaltung rechtzeitig Mittheilung zu machen. 16, 167.
Preussische Ostbahn. Eröffnung der Strecken Flatow-Conitz, Mocker-Jablonowo und Gerdauen-Rothfliess. 14, 149.
„ Baubericht über die noch im Bau befindl. Strecken. 40, 382.
„ Voraussichtliche Zeit der Betriebseröffnung der Zweigbahn Petershagen-Rüdersdorf. 65, 643.
„ Restaurationsarbeiten der Weichselbrücke bei Dirschau. 53, 522.
„ Fahrplan für Danzig-Neufahrwasser vom $^{19}/_5$ 72. 50, 501.
„ Fahrplan für Berlin-Bromberg und Mocker-Jablonowo vom $^1/_7$. 75, 758.
Raab-Oedenburg-Ebenfurth. Concession Oesterreichs. 27, 261; 43, 428.
„ Verhandlung der Eisenbahn-Commission des Ungar. Unterhauses. 43, 428.
Rechte Oderuferbahn. Eröffnung der Haltestelle Mochbern für Personen- und Gepäckverkehr. 12, 113.
„ Bilanz pr. 31. Decbr. 1871. 52, 514.
„ Einladung zur Generalversammlung. 64, 635; Verlauf derselben und Geschäftsbericht pro 1871. 76, 764.
Rechte Weichsel-Uferbahn (Graudenz-Culm-Thorn). 70, 698.
Rheinische Eisenbahn. Die im Bau begriffenen und projectirten Bahnen. 37, 359. Beschaffung des dazu nöthigen Capitals. 43, 426.
„ Düsseldorf-Barmen. Antrag von

Handelskammern auf Concessionirung. No. 1, S. 4; 4, 48 und 16, 165; Vorarbeiten gestattet. 22, 222.
Rheinische Eisenbahn. Concession für Herstellung einer Dampffähre bei Neuwied. 10, 104.
„ Eröffnung der Secundärbahn Stolberg-Alsdorf, Fahrplan etc. 1, 8; 2, 29.
„ do. der Zweigbahn Ehrang-Quint; Fahrplan. 37, 363; Länge etc. 43, 425
„ do. der Zweigbahn Friedrich-Wilhelmshütte-Siegburg. 53, 521.
„ Fahrplan vom 1/6 72. 63, 625.
„ Vereinbarung mit der Berg.-Märk. Eisenb., betr. Transport von Rohproducten; deshalbiger Tarif. 22, 222.
„ Einladung zur Generalversammlung. 47, 474; Beschlüsse der letzteren. 67, 670.
„ Bilanz pro 1871. 70, 698.
Rheinischer Eisenbahn-Verband. Betriebsresultate pro 1871. 56, 553.
Rhein-Nahe-Eisenbahn. Zinsenzahlung. 5, 59 u. 75, 758.
„ Dementi von Börsengerüchten. 37, 358.
„ Ausserordentl. Generalversammlung am 24/5. 64, 631.
„ Antrag des Actionärs Cerf an die ordentl. Generalversammlung am 27/6. 67, 670.
Saaleisenbahn. Dritte Einzahlung. 1, 7.
„ Baubeginn. Subscription auf Stammprioritäten, 10, 103; Ueberzeichnung. 13, 142.
„ Beschreibung der Bahn. 38, 371 u. 53, 521.
„ Generalversammlung. 61, 598.
„ Erster Geschäftsbericht. 76, 763.
Saal-Unstrut-Eisenbahn. Concession zugesichert. 4, 48.
„ Prospect zur Emission von Stamm-Prioritäts-Actien. 34, 326.
„ Concession publicirt. 37, 358 u. 76, 763.
„ Beschreibung der Bahn. 58, 567.
Sächsisches Eisenbahnnetz. Entwickelung und Stand desselben in 1869/1870. *23, 229; Nachtrag zum Eisenbahndecret; Berichte der Finanzdeputation der 2. Kammer. 34, 328 und 38, 370.
Sächsische Staatseisenbahnen. Landtagsverhandlungen. 24, 238.
„ Staatsvertrag mit Preussen, betr. Radeberg-Camenz-Lübbenau. 28, 265.
„ Die im Bau befindl. Linien. 46, 454.
„ Betriebs-Uebersicht pro 1870. 57, 559.
„ Einnahmen in 1871. 31, 306 u. 76, 765.
„ Eröffnung der Chemnitz-Leipziger Bahn mit Zweigbahnen. 38, 370 und 40, 387; Fahrplan. 41, 398; Länge etc. 43, 425; Kunstbauten. 49, 491.
„ Eröffnung und Betriebsübernahme der Altenburg-Zeitzer Bahn, Fahrplan. 71, 710 und 73, 733; Tarif. 72, 731.
„ Güterstation Lauter. 35, 338.
„ Betriebsreglement. 36, 354.
„ Fahrplanänderungen. 40, 387; vom 1/5. 51, 510; vom 1/6. 64, 638.
„ Bahnwärterwohnungen. 54, 531.
Sächsisch-Thüringische Eisenbahn. (Wolfsgefährt-Weischlitz). Erste Einzahlung. 31, 306.
„ Constituirung der Gesellschaft; Eintrag ins Handelsregister; Aufsichtsrath. 38, 369.
„ Staatsvertrag, Concession und Expropriations-Verordnung. 65, 643 u. 76, 763.
„ Vorarbeiten für Weischlitz-Hof gestattet. 73, 735.
„ Emission von Prioritäts-Stammactien. 76, 763.
Sächsisch-Westfälischer Eisenbahn-Verband. XV. Tarifnachtrag. 35, 338.
Schleswigsche Eisenbahnen. Geschäftsbericht pro 1871. 65, 643.
Schmalkalden-Wernshausen. 34, 327.
„ Concession publicirt. 73, 734.
Schwarzabahn (Schwarza-Eisfeld.) Bahnlinie, Rentabilitätsmomente. 13, 142.
Siebenbürger Eisenbahn. Bedeutung des projectirten Weiterbaues von Petroszeny an die Rumänische Bahn nächst Krajova. 28, 269.
Siebenbürger Eisenbahn. Verhandlungen in Betreff der Feststellung der Walachischen Bahnanschlüsse. No. 61, Seite 600.
„ Ersatzansprüche der Bauunternehmer; Besichtigung der Bahn zum ewigen Gedächtniss. 14, 152.
„ Arad-Szöregh. 27, 261.
„ Mangel an Betriebsmitteln. 10, 107.
„ Verhandlungen wegen Uebernahme der Kohlenwerke in Vajda-Hunyad und dem Zsilthale. 58, 568.
„ Generalversammlung. 69, 691.
Stuttgarter Pferde-Eisenbahn. Betriebsergebnisse pro 1871. 65, 641.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einleitungen zum Baubeginn der Strecke Reichenberg-Görlitz. 10, 106.
„ „ Concessions-Verhandlungen. 43, 429; Concession publicirt. 61, 600; Staatsvertrag. 64, 633 u. 67, 669.
„ Staatszuschuss pro 1871. 14, 151; 22, 224 und 61, 601.
„ Prüfung der neuen Fachwerkbrücken auf der Strecke Schwadowitz-Königshain. 22, 225.
„ Eröffnung der Haltestelle Steblova für Personen-, Gepäck- u. Eilgutverkehr. 67, 677.
„ Personengeldtarife. 34, 334.
„ Generalversammlung. 55, 540.
„ Geschäftsbericht pro 1871. 56, 554.
Taunuseisenbahn. Gesetzentwurf, betr. Ankauf der Taunusb. Seitens des Preuss. Staats. 32, 309; Generalversammlung. 58, 566.
„ Uebergang in Besitz des Preuss. Staates, resp. Vereinigung mit der Naussauischen Bahn. 61, 597.
Theissbahn. Uebereinkommen mit der Oesterr. Staatsbahn wegen Ausbaues der Linie Temesvar-Orsova. 10, 106; Vertrag mit der Ungar. Regierung. 14, 151; auf der Tagesordnung der ausserordentlichen Generalversammlung am 10/3. 18, 186; Gl.-Vers.-Beschlüsse. 37, 362; Angebote zur Uebernahme der Geldbeschaffung. 40, 383; Vorarbeiten angeordnet. 73, 738.
„ Flügelbahn Szarvas-Oroshaza. Länge und Baukosten. 22, 226.
„ Trennung des commerziellen vom technischen Dienste. 34, 329.
„ Schlussbilanz pro 1871. 49, 493.
„ Haltestation Csobád eröffnet. 56, 554.
Thüringische Eisenbahn. Die im Bau befindlichen und projectirten Linien. 34, 327.
„ Fortführung der Gera-Eichichter Bahn nach Sonneberg. 34, 327 u. 52, 514; Staatsvertrag zwischen Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt. 64, 631.
„ Geschäftsbericht pro 1870. 6, 66.
„ Agitation für deren Ankauf durch den Staat. 16, 166.
„ Ausgelooste Prioritäts-Obligationen. 45, 448.
„ Zinsenzahlung. 5, 59; 6, 67; 73, 752.
„ Aufforderung zur Einzahlung auf die Actien lit. C. 73, 742.
Tislit-Insterburger Eisenbahn. Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871 67, 670.
Tilsit-Memeler Bahn mit fester Brücke über die Weichsel bei Memel. Unentgeltliche Hergabe des Terrains Seitens des Tilsiter Kreises. 19, 191.
„ Baubeginn bevorstehend. 45, 446; erfolgt. 73, 734.
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. Einladung zur Generalversammlung. 49, 495.
„ Generalversammlung. 69, 691.
„ Dividenden- und Zinsenzahlung. 60, 693.
„ Ausgelooste Prioritäts-Obligationen. 55, 543.
„ Wien-Berliner Schnell- resp. Courierzüge. 58, 569 u. 66, 664.
Ungarische Eisenbahn-Projecte. Das grosse Eisenbahngeschäft als abgethan zu betrachten. 4, 48; 10, 107; 22, 225; Geldbeschaffungsvertrag. 27, 261.
„ Gesetzentwürfe über (10) neue Bahnen. 34, Seite 329; genehmigte: No. 13, Seite 145 u. 14, 151; publicirte. 37, 361.
Ungarische Eisenbahn-Projecte. Vicinalbahnnetz projectirt. 69, 691.
„ Kikinda-Pancsova und Temesvar-Orsova als Nothstandsbauten in Angriff zu nehmen. 49, 493 u. 58, 567.
„ Arad-Szegedin. Vorarbeiten gestattet. 14, 151; Geldbeschaffung. 46, 456.
„ Project Oedenburg-Pressburg-Trentschin bis zur Kaschau-Oderberger Bahn. 46, 456; 58. 567.
„ Ofen-Uj-Szöny-Wien. Eingabe der Ofener Commune. 4, 49.
„ Semlin-Ofen-Wien concessionirt. 22, 226.
„ Project Pest-Neusatz. Länge, Kosten etc. 46, 456.
„ Ministerielle Antwort auf eine Interpellation wegen des Anschlusses der Ungar. an die Wallachischen Bahnen. 22, 226.
„ Verkehrsstatistik. 22, 226.
„ Statistische Tabellen. 69, 690.
„ Einführung der Ungar. Sprache in den Verkehrsdienst. 22, 226; 37, 361 u. 362; 70, 700.
„ Zulassung von Eisenb.-Priorit.-Obligationen zu Cautionsleistungen. 64, 632.
„ Normalpläne für Betriebsmittel. 5, 57.
„ Jährlicher Ausweis über Schalengussräder. 31, 305.
„ Expropriation einer, einem in Concurs gerathenen Bauunternehmer gehörigen Schottergrube 10, 105.
„ Nachtragsforderungen von Bauunternehmern. 24, 241.
„ Gleichförmige Zusammenstellung und Veröffentlichung über Journal-Einnahmen und Ausgaben angeordnet. 10, 105.
„ Den Anträgen auf Aenderung der Fahrordnung ist ein Tableau über die militär. Benützbarkeit der Bahn beizugeben. Ernennung Bevollmächtigter der Bahnen zur Centralleitung für Militär-Transporte. 1, 5.
„ Abstempelung der Militärpässe. 16, 168.
„ Jede Verkehrsstörung dem Handelsminister anzuzeigen. 1, 5.
„ Conferenz wegen Bestimmung einer gleichmässigen Gebühr für die der Post zu stellenden Wagen. 16, 168.
„ Frachtermässigung für Gegenstände zur Wiener Ausstellung. 37, 362.
„ Exposé des Handelsministeriums über seine 5jährige Thätigkeit. 61, 600.
Ungarische Nordostbahn. Eröffnung der Strecke von Sator-Alja-Ujhely nach Legenye-Mihalyi. 5, 53.
„ do. der Strecke Szathmar-Bustyahaza. 74, 745.
„ Ausgleich mit dem Bauunternehmer der Nyiregyhaza-Ungvarer Bahn. 14, 152.
Ungarische Nordwestbahn. Compensationsansprüche der Concessionäre an die Regierung. 4, 49.
„ Uebernahme der Bahn durch die Unionbank. 14, 150.
„ Geltendmachung des Vorzugsrechts auf die Linien Trentschin-Sillein und Trentschin-Wlarapass. 28, 269.
Ungarische Ostbahn. Fahrplan vom 1/1 72: 1, 10.
„ Memorandum des Verwaltungsraths in Betreff des nicht ausreichenden Capitals. 5, 58.
„ Interpellation des Communicationsministers im Landtage. 46, 456.
„ Eröffnung der Strecke Tövis-Mediasch. 54, 532 und 57, 557.
„ do. der Station Brátka. 59, 573.
„ Generalversammlung. 70, 700.
„ Schreiben des Ungar. Finanzministers, betr. Zinsgarantie. 73, 737.
Ungarische Staatseisenbahnen. Haltestelle Bozjakovina eröffnet. 24, 237.
„ Bezeichnung der Collis, welche mit Declaration des Interesses der rechtzeitigen

Lieferzeit aufgegeben, und der solche Colli enthaltenden Wagen mit rothen Zetteln. No. 52, Seite 516.
Ungarische Westbahn. Klagen über Baustand; Streitpuncte mit den Bauunternehmern; Gute Einnahmen. 7, 74.
„ Interpellation des Oesterr. Handelsministeriums wegen der Verzögerung des Beginns in und um Graz. 16, 168; Antwort des Ministers. 22, 224.
Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Eröffnung der Strecke Legenye-Mihalyi-Homonna. 1, 1 u. 7.
„ do. der Strecke Przemysl-Chyrow. 57, 562 und 62, 605.
„ Aufnahme in den Verein D. E.-Vw. 5, 56.
„ Nachträgliche Forderungen der Bauunternehmer. 19, 194.
„ Erster Einnahme-Ausweis. 22, 225.
„ Gesetzentwurf, betr. Staatsgarantie. 43, 428.
„ Einladung zur Generalversammlung. 71, 711.
Unstrut-Eisenbahn. Länge, Baucapital, Stationen etc. 54, 531.
„ Aufforderung zur Einzahlung auf Actien. 73, 742.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Dessen Gebiet am 1/1 72. *1, 2.
„ In 1871 eröffnete Bahnstrecken. 7, 71 und 73; 10, 101.
„ Definitive Annahme der von der Berliner Gl.-Vers. gefassten Beschlüsse. 3, 38.
„ Zur Maass- und Gewichts-Ordnung. 3, 39; 37, 357.
„ Aufnahme neuer Mitglieder, und zwar der:
1) Breslau-Warschauer Eisenbahn. 37, 357.
2) Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft. 73, 733.
3) Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. 3, 39.
4) Hannover-Altenbekener E. 67, 669.
5) Ungar.-Galizischen Eisenbahn. 5, 56.
Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche. Tragung der Entschädigungen für Eisenbahn-Unfälle. 49, 489.
Vorarlberger Eisenbahn. Staatsvertrag zwischen Oesterreich, der Schweiz und Bayern publicirt. 16, 168.
„ Baufortschritte; Stationen etc. 22, 225.
„ Denkschrift, betr. Fortführung der Bahn bis an die Schweizerischen und Französischen Bahnen. 49, 492.
„ Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 73, 737.
„ Fahrplan-Entwurf. 52, 517.
Werra-Eisenbahn. Fahrplan vom 1/6 72. 64, 636.
„ Einladung zur Generalversammlung. 74, 749.
„ Bilanz und Dividende pro 1871. 74, 750.
Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Directer Verkehr nach und von Station Berlin. 5, 59.
Westfälische Eisenbahn. Vorarbeiten für Hamm-Soest nach Dortmund etc. 16, 165.
„ Abkürzung der Entladungsfrist für Wagenladungsgüter. 2, 32.
„ Fahrplan vom 1/6 72. 59, 576.
„ Aachen-Berliner Courierzug. 63, 622.
„ Zinsenzahlung. 72, 731.
Westfälischer Eisenbahn-Verband. Tarifnachträge. 8, 83; 23, 235; 47, 475.
Wiener Eisenbahn-Bau-Gesellschaft constituirt; Verwaltungsrath; Gesellschaftszweck. 46, 456.
Wiener Tramway-Gesellschaft. Betriebsergebnisse pro 1871. 65, 641.
Wiener Verbindungsbahn. Abtretung des Heizhauses an das Hauptzollamt. 24, 241.
„ Viehtransport zum Marxer Schlachthause. 52, 516.
Württembergische Eisenbahnen. Gesetzentwurf, betr. weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes. 49, 491.
„ Zweiter Gesetzentwurf, betr. die in der laufenden Etatsperiode auszuführenden Eisenbahnbauten. 63, 621.
„ Probefahrt auf der Strecke Weil der Stadt-Nagold. 63, 621; Eröffnung. 74, 745.
Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn. Concession zugesichert. No. 29, Seite 275.
„ Constituirende Gl.-Vers. 45, 445.

## b. Ausland.

Africa. Die Egyptischen Eisenbahnen und deren Betriebsergebnisse. No. *8, S. 79.
„ Mausourah-Damiette eröffnet. 69, 692.
America (Nord- und Central-). Statistische Eisenbahn-Notizen. 7, 74.
„ Reise-Notizen über Bau und Betrieb. *20, 197.
„ Landbesitz der Eisenbahnen. 29, 276.
„ Zusammensetzung der Eisenbahnzüge. 43, 431.
„ Eisenbahn-Brückenbau. 38, 371.
„ Hängebrücke über den Delaware bei Philadelphia. 7, 74.
„ Die Mississippi-Bogenbrücke bei St. Louis. 53, 522.
„ Bauvertrag der Mobile- und Nordwest-Bahn, Länge. 23, 231.
„ Die Pacific-Bahn von Omaha nach San Francisco. *57, 557.
America (Süd-). Peruanische Eisenbahnen. 13, 144.
„ Der Varrugas-Viaduct auf der Lima and Oroga Bahn. 59, 575.
„ Die Pferdebahnen in Buenos Ayres 65, 642.
„ Die Madeira und Mamoré Bahn in der Republik Bolivia. 69, 692.
Asien. Die projectirte Euphratbahn. 73, 738.
Australien. Eisenbahnen in Victoria-Land. 69, 693.
Belgische Eisenbahnen. Des chemins de fer en temps de guerre. Von A. de Formanoir. 23, 233.
„ La crise des transports dans le bassin de Liège et le moyen d'en prevenir le retour par M. Léon Syroczynski. 42, 420.
„ Ueber den Betrieb der Belg. E. und die auf denselben vorgekommenen Verkehrsstockungen. 40, 386 und 42, 420.
„ Aufhebung des Betriebsvertrags bezüglich der Bahn Ostende-Armentières. 19, 194.
„ Commissionen für Organisation des Rechnungswesens der Staatsb. und für Errichtung eines Clearing House. 24, 242.
„ Gesetzesvorschlag, betr. Rückkauf der Bahn von Dendre und Waes. 38, 370.
„ Verbindung der Nordbahn mit der Linie Hesbaye-Condroz in Statte. 38. 370.
„ Probefahrt auf der Strecke Chênée-Micheroux. 38, 370.
„ Manage-Wavre. Herstellung einer Verbindung mit der Linie Brüssel-Lutter. 40, 385.
„ Geschäftsbericht der Grossen Luxemb. E. pro II. Semester 1871. 67, 672.
„ do. der Antwerpen-Rotterdamer Bahn pro 1871. 73, 738.
„ do. der Société générale d'Exploitation. 75, 755.
„ Belgische Westbahn. Statuten-Modificationen genehmigt. 63, 621.
Dänische Eisenbahnen. Gesetzentwurf mit Motiven, betr. die Laland-Falster Bahn. 27, 261.
Englische Eisenbahnen. Schwabe's Vortrag über Engl. Eisenbahnwesen. 1, 6.
„ Zunahme des Verkehrs in 1860/70. 6, 66.
„ Vorschlag, betr. Rückkauf der Eisenbahnen Seitens der Regierung. 40, 385.
„ Die verschiedenen Projecte einer Communication zwischen England und dem Continent. 16, 170 und 73, 740.
„ Die Mid-London Bahn. 9, 692.
Französische Eisenbahnen. Vorschlag zur Zurückerwerbung der grossen Bahnlinien Seitens des Staats. 29, 276.
„ Beiträge zur Statistik des Betriebes auf den occupirten Franz. E. im Kriege 1870/71. *41, 389.
„ Die Waarenbewegung in Frankreich. 63, 621.
Französische Eisenbahnen. Localbahnen von Donchery nach Vrigne-aux-Bois. No. 38, Seite 370.
„ Localbahn Poitiers-Saumur. Staatssubventionen. 40, 385.
„ Die neu concessionirten Linien der Eisenbahngesellschaft Lille-Valenciennes. 22, 231 und 57, 561.
„ „ Betriebsergebnisse der Linie Lille-Valenciennes in 1871. 57, 561.
„ Genehmigung der Herstellung einer Zweigbahn von der Linie Lille-Valenciennes nach Bruay. 38, 370.
„ Betriebsergebnisse der Linie von Lille nach Béthune und Bully-Grenay. 22, 231.
„ Stand der Bauarbeiten auf der Bahn Orléans-Châlons. 23, 231; Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 67, 672.
„ Vendéebahn. Genehmigung der Herstellung der Section Thouars-Tours. 38, 370.
„ Geschäftsbericht der Eisenbahn von Lyon nach La Croix-Rousse pro 1871. 75, 756.
Französische Nordbahn. Betriebsübernahme der Nordostbahn. 57, 561.
„ Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 67, 672.
„ Gesetzesvorlage wegen Concessionirung der Linien Montsoult-Amiens und Cambrai-Belgische Grenze (Dours). 57, 561.
Französische Nordostbahn. Betriebsübernahme durch die Nordbahn. 57, 561.
„ Geschäftsbericht pro 1871. 75, 756.
Französische Orléansbahn. Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 57, 561.
Französische Ostbahn. Wiederaufnahme der regelm. Lieferfristen. 48, 477.
„ Couponeinlösung. 24, 242.
„ Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 67, 672.
Französische Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Zollvorschriften. 29, 276.
Französische Südbahn. Die Personenhalle des Bahnhofs zu Agen. 45, 446.
„ Betriebsergebnisse in 1871. 61, 601.
Griechische Eisenbahnen. Athen-Lamia im Bau, Länge; Piräeus-Almyros projectirt: Länge und Baukosten. 23, 231.
„ Athen-Kalamata concessionirt. 49, 494.
Italienische Eisenbahnen. In 1871 eröffnete Strecken; Einnahmen. 32, 313.
„ Prüfung der Bahn Savona-Französische Grenze und deren Kunstbauten. 1, 5; eröffnet. 14, 152; Beschreibung der Kunstbauten. 19, 194.
„ Der Durchbruch des Mont-Cenis Tunnels. 8, 80.
„ Eröffnung des Frachtenverkehrs auf der Mont-Cenis-Bahn. 38, 370.
„ Cremona-Mantua concessionirt. 32, 313; Concession publicirt. 52, 518.
„ Staatsbahn-Bauten und die Kosten derselben. 23, 231; Ende 1871. 63, 621.
„ Die proj. secundären Eisenbahnen der Provinz Bari in Süd-Italien. *31, 301.
„ Ligurische Bahnen. Der Tunnel unter der Stadt Genua. 32, 313.
„ Sardinische Bahnen. Probefahrt auf der Strecke Decimomanu-Siliqua. 52, 518.
Luxemburgische Eisenbahnen. Verhandlungen mit der Deutschen Regierung wegen Betriebsübernahme der Luxemburgischen Bahnen Seitens letzterer. 24, 238.
„ Interpellation des Luxemb. Abgeordneten v. Blochhausen. 31, 303.
„ Depesche des Deutschen Reichskanzlers an die Signatur-Mächte des Londoner Vertrags. 46, 453.
„ Der Deutsch-Luxemburgische Eisenbahn-Betriebsvertrag nebst Motiven etc. *74, 745.
Niederländische Eisenbahnen. Project einer Bahn zwischen Rotterdam, Amster-

dam, Bremen, Hamburg, und Hannover. Länge, Richtung und Bedeutung der Bahn. No. 34, Seite 326.
Niederländische Eisenbahnen. Concession für Zütphen-Winterswyk-Borken u. Zütphen-Bocholt. 64, 630.
Niederländische Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. Deponirung der von Preussen verlangten Caution. Bedeutung der Bahn. Voraussichtliche Eröffnungstermine. 11, 111.
„ Concession Preussens. 22, 222.
Niederländische Staatseisenbahnen. Eröffnung der Strecke Zwaluwe-Dortrecht. 3, 37.
„ do. der Strecke Goes-Middelburg. 21, 205.
„ Einnahmen im December 1871 und Januar 1872. 68, 680.
Norwegen. Betriebsresultate der Norw. Staatsbahnen pro 1870. 4, 49.
Ostindische Eisenbahnen. Einnahmen pro 1871. 59, 575.
„ Brücke über den Gorai-Fluss. 27, 262.
Peru siehe America, Süd.
Portugal's Eisenbahnen. *62, 605.
Rumänische Eisenbahnen. Genehmigung der Convention Seitens der Kammer und des Senats Rumäniens; Beitritt weiterer Obligationäre zur Convention. 4, 47.
„ Wortlaut des Rumän. Gesetzes vom 17./29. Juli 1871. *8, 78.
„ Tagesordnung der auf den 26/1 nach Berlin einberufenen Generalversammlung. 3, 40; Beschlüsse derselben. 13, 143.
„ Einlösung der Coupons von 1871. Absendung von Ingenieuren der Oesterr. Staatsb. nach Rumänien. 19, 191 u. 24, 238.
„ Uebernahme der Verwaltung Seitens der neuen Gesellschaft; Vorkehrungen zum weiteren Ausbau der Linien. 25, 245.
„ Vertrag mit der Oesterr. Staatsb.-Ges. 31, 303.
„ Submissionstermin für die Jassybahn nach der Russ. Grenze. 49, 493.
„ Actien-Ausgabe und Zinsenzahlung. 64, 631.
„ Notizen über die Bauausführungen. 67, 672; Gegenbemerkungen von Sonne. 69, 692.
„ Generalversammlung am 23/6 und Geschäftsbericht. 76, 761.
Russische Eisenbahnen. Die Güterbewegung auf denselben in 1870. *6, 62.
„ Die Entwickelung des Bahnnetzes in 1869 bis 1871. *27, 257.
„ Preisausschreiben, betr. Erfindung eines Apparates für Plomben. 39, 379.
„ Betriebsergebnisse der Pferde-Eisenbahnen in St. Petersburg. 65, 642.
„ Staatsvertrag mit Preussen, betr Brest-Litewsk etc. 13, 143.
„ Geschäftsbericht der Riga-Dünaburger Eisenbahn pro 1871. 48, 478.
„ do. der Warschau-Bromberger und Warschau-Wiener Eisenbahn pro 1870. 16, 169.
Schweden. Länge, Baukosten und Tarif der Pferdebahn zu Stockholm. 65, 642.
„ Gesuch um Concession zur Anlegung eines unterseeischen Tunnels im Sunde zwischen Helsingör und Helsingborg. 73, 738.
Schweizerische Eisenbahnen. Gotthardbahn. Aus dem Prospect, betr. Subscription auf Actien: Bahnnetz, Länge etc. 8, 77.
„ „ Das Fusionsproject der Gotthard- mit der Lukmanierbahn. Von La Nicca. *15, 157.
Schweizerische Eisenbahnen. Gotthardbahn Bericht über die Absteckung der Tunnelaxe. No. 29, Seite 276.
„ „ Ausgabe der Interims-Actien. 70, 701.
„ „ Subvention der Pfälzischen Eisenbahnen 76, 765.
„ Das erste Betriebsjahr der Rigibahn. 69, 691.
Schweizerische Centralbahn. Dr. Schmidlin 10, 107.
Schweizerische Westbahnen. Waarenbeförderung auf den Bahnen der Franz. Schweiz, Zollvorschrift. 29, 276.
Serbische Eisenbahnen. Präliminarvertrag mit Baron Hirsch veröffentlicht; Offertausschreibung. 22, 225.
Spanische Eisenbahnen Ende 1871. *62, 605.
„ Einnahmen pro Tag und Kilometer in 1870 und 1871. 25, 248.
„ Bilanz der Bahn Saragossa-Pampeluna pro 1871. Rückkauf von Obligationen. 53, 522.
Türkei. Rumelische Bahnen. Eröffnung der Strecke Dedragatz-Demotika bevorstehend. 35. 335.

## 3. Post- und Telegraphenwesen.

America. Telegraph nach Japan. No. 16, S. 170.
Deutschland. Das Gewicht der einfachen Portotaxe. 4, 50.
„ Postvertrag mit Frankreich. 22, 222 und 24, 238.
Pneumatische Depeschenbeförderung. Das Kreislauf-System. 23, 232.

## 4. Schifffahrt.

America. Südamericanische Dampfschifffahrt. No. 18, Seite 185.
Canal-Dampffähre zwischen Frankreich und England. 16, 170 und 73, 740.
Centralverein für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschifffahrt. Ausschusssitzungs-Protocoll. 49, 494.
Donau-Oder-Canal projectirt. 69, 691.
Pester Lloyd. Directer Personenverkehr Wien-Pest-Odessa. 47, 475.
Postdampfschiffe zwischen Italienischen Häfen und Bombay. 16, 170.
Suez-Canal. Generalversammlung. 38, 371.
Vereinigte Ungarische Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Vermehrung der Schiffe etc. 27, 261.

## 5. Volkswirthschaftliches etc.

### a. Volkswirthschaftliches.

Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin. Geschäftsbericht pro 1871. No. 49, Seite 490.
Banken und Eisenbahnen als Capitalanlage. 29, 277.
Bewegung der Bevölkerung und die Eisenbahnen. 3, 41.
Dampfpfeife, die mächtigste der Welt. 16, 170.
Fabriken für Eisenbahn-Betriebs-Material, u. zw.:
a) Norddeutsche Fabrik für Eisenbahn-Betriebs-Material. Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 55, 539.
b) Waggon- und Eisenbahnbedarf-Fabrik in München. 2, 32.
c) Allgemeine Transportmittel-Leihgesellschaft zu Wien gebildet. No. 46, Seite 456.
d) Wiener-Locomotivfabrik-Actiengesellschaft. Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1871. 49, 493.
Jubiläum der Cramer-Klett'schen Fabrik in Nürnberg. 55, 541.
Kohlen. Brennwerth der Mineralkohlen der Oesterr.-Ungar. Monarchie. 19, 193.
„ Statistik des Böhm. Braunkohlenverkehrs der Aussig-Teplitzer Bahn in 1871. 73, 741.
Teplitzer Walzwerk- und Kohlenbergbau-Actiengesellschaft. Constituirende Generalversammlung. 44, 442; Statuten genehmigt, Anlage- u. Betriebscapital. 45, 445.
Weltausstellungen und die Eisenbahnen. *59, 573.
Zollverein. Dessen Einnahmen in 1871. 38, 371.

### b. Juristisches.

Haftpflicht der Eisenbahnen bei Verladung loser Güter in offenen Wagen: Meinungsäusserung des Preussischen Handelsministers. No. 49, Seite 489.
Rechtsfall, betr. Entschädigung wegen einer Wegegerechtsame. 20, 197.
„ Hat der Staat als Inhaber resp. Eigenthümer von gewerbl. Etablissements im Sinne des D. H.-G.-B. vor dem Handelsgerichte oder vor seinem ihm zustehenden exemten Gerichte Recht zu nehmen? 46, 458.
„ Betr. Entschädigung wegen Bauplatz-Eigenschaft eines Grundstücks. 72, 717.
„ Schiedsgerichtl. Erkenntniss, betr. Schadensersatz für in Folge Achsbruchs eines Württemb. Wagens bei Station Coblenz entstandene Beschädigungen. 75, 756.

### c. Literatur und angezeigte Karten.

Formanoir, A. de. Des chemins de fer en temps de guerre. No. 23, Seite 233.
Gross. Eisenbahnkarte der Schweiz. 58, 570.
Koch's Eisenbahn-Stations- und Orts-Verzeichniss. 1, 6.
v. Nördling. Stimme über schmalspurige Eisenbahnen. 1, 6.
Petzold, Alphons. Fabrication, Prüfung und Uebernahme von Eisenbahn-Material. 68, 680.
Prochaska's Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn, nebst statistischer Tabelle und Meilenzeiger. 58, 569.
Schmeidler's Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens. 1, 6.
Simson R. Beiträge zur Handels- und Verkehrs-Statistik des Deutschen Reiches und seiner Nachbarländer. *17, 173.
Syroczynski, Léon. La crise des transports dans le bassin de Liège et le moyen d'en prévenir le retour. 42, 420.
Technische Vereinbarungen des Vereins D. E.-Vw. über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen. 6, 61.
v. Vossen's Karte der Belgischen Eisenbahnen. 58, 570.
Westphalen, H. Erläuterungen zu der Broschüre „Ueber Güterwegung auf Eisenbahnen." 3, 40.
Wetli's Locomotivsystem. 8, 81.
Winkler, Dr. E. Vorträge über Eisenbahnbau. 14, 152.

K. K. privilegirte

# Eisen- und Stahl-Gewerkschaft

## zu Eibiswald und Krumbach

**in Steiermark**

des

## *Dr. C. M. Faber*

Südbahn-Station **Leibnitz** für den Personen- und Frachten-Verkehr.

Post- und Telegraphen-Station **Eibiswald.** Telegramm-Adresse: Gewerkschaft Eibiswald.

empfiehlt ihre ausschliesslich nur aus **bestem steierischen Holzkohlen-Roheisen** erzeugten Fabrikate, als:

**Federn, fertige,** aus bestem Tiegelgussstahl oder doppelt gegärbtem Cementstahl, unter mehrjähriger Garantie für Bruch und Elastizität, und zwar:
**Blatt-Tragfedern** für Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen: — **Spiralfedern,** als Trag-, Puffer- und Zugfedern; — **Scheibenfedern** nach **Egan's Patent** als Ersatz für alle oben angeführten Federngattungen (alleiniges Recht der Gewerkschaft zur Erzeugung dieser Patentfedern); — **Schnellhammer- und Equipagen-Federn.**

**Hauptblätter** für Tragfedern, sowohl aus **einem Stück** geschmiedet, wie auch mit gerollten oder angeschweissten Oesen.

**Spiralfederblätter,** adjustirt.

**Flachfederguss- oder Cementstahl,** mit oder ohne Rippe, auf Wasser- oder Unschlitthärtung.

**Tiegelgussstahl in Könige n,** von beliebiger Härte und Schwere.

**Cementstahl** in gewalzten oder geschmiedeten Stäben, sowohl roh, als auch einfach oder doppelt gegärbt.

**Werkzeuggussstahl** in schön geschmiedeten Stäben, jeder Dimension.

**Gussstahl-Schmiedestücke,** als Achsen, Spindeln und Façonstücke etc.

**Puddelstahl** in ausgezeichneter Qualität und allen Dimensionen, besonders gut geeignet zu **Sensen, Sicheln** u. s. w., zum Anstählen von **Ambossen, Werkzeugen** etc.

**Gussstahlbleche,** dann **Eisen-Platten-** und **Kesselbleche,** rechtwinklige, **Rundböden** und **Chablonbleche,** mit Werksstempel **„Eibiswald"** versehen, in anerkannt vorzüglicher Qualität.

**Sägeblätter und fertige Sägen,** und zwar: Mühlsägen, Circular-Sägen, Bauch-, Zug- und Spaltsägen aus Guss- oder Cementstahl.

**Qualitäts-Walzeisen** von den schwächsten Dimensionen bis zu schwerem **Maschineneisen,** besonders aber als zähestes **Nieteneisen.**

---

## Für Bau-Unternehmer

offeriren wir zu **Geleisen** eine grössere Parthie **3½ Zoll hoher Eisenbahnschienen** pr. lfd. Meter ca. 25 Kilo wiegend, gebraucht, aber noch gut erhalten, nebst dazu passenden Laschen.

Ferner empfehlen wir unser grosses Lager **in gebrauchten Eisenbahnschienen** zu **Bauzwecken,** von 5 Zoll Höhe und anderen Profilen.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
**Hamm in Westphalen.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45.
— Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

## Gas- und Wasserleitungen.

Rohre von 27 mm bis 1 m im Lichten weit, auf 20 Atmosphären probirt. Schieberhähne und Ventile.

**E. F. Mayer** in **Coeln.**

---

**Ein Maschinen-Ingenieur,** welcher, nach 5jähriger Thätigkeit als Constructeur in Fabriken, 4½ als Maschinenmeister-Assistent im Eisenbahndienst fungirt, sucht Stellung. Vorzügliche Zeugnisse über seine Qualification und specielle Thätigkeit im Wagenbau stehen zu Diensten.

Offerten sub **W. W. 32** in der Expedition dieser Zeitung.

---

Hohes Interesse bietet das soeben erschienene Werkchen:

**Die Württembergische Schwarzwaldbahn** Stuttgart - Calw - Nagold. Mit einem Längenprofil und einer Karte der **kunstvoll erbauten Gebirgsbahn.** Broch. 9 Sgr.; eleg. geb. 16 Sgr. Durch alle Buchhandlungen und gegen Einsendung des Betrags (Postanweisung oder in Briefmarken) durch die Verlagshandlung **Levy & Müller** in Stuttgart.

---

## J. Whatman's

englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von

**Carl Schleicher & Schüll,**
in Düren, Rhein-Preussen.

Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.


---


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 1. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 5. Januar 1872. (Schluss der Nummer: 4. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen**: Eröffnung der Oesterreichischen Nordwestbahnstrecken Wostromiersch-Jitschin und Trautenau-Freiheit, sowie der Ungarisch-Galizischen Bahnstrecke Legenye-Mihalyi-Homonna. — **Mittheilungen über Eisenbahnen**: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Baden: Organisation der Eisenbahnbetriebsverwaltung. — **Berliner Briefe**: Gürtelbahn; Bundes-Betriebsreglement; Eisenbahn-Bataillon; Taunusbahn; Lemförde-Bergheim; Hamburg-Kopenhagen; Handelskammer-Eingabe; Hannoversche Staatsbahn; Salonwagen des Fürsten Bismarck; Chemische Presskohle zur Heizung der Eisenbahn-Coupés; Dividendenschätzungen; Berliner Nordbahn; Enquête über Eisenbahn-Gütertarife; Chemnitz-Komotau; Bebra-Hanau Doppelgeleis. Niederschlesische Zweigbahn: Sagan-Sorau eröffnet. — **Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz**: Jahres- und Wochenschau; Schlusscourse 1870 und 1871; muthmaassliche Jahres-Erträgnisse; Budget des k. k. Handelsministeriums; Linien-Tracirung 1872, 3 zu gewärtigende Concessionen; Ungar. Eisenbahngeschäft; Besteuerung der Prioritäten; Regierungserlasse über Verkehrs-Unterbrechung und Militär-Transporte; Schiedsgericht-Berathungen; Generalbericht über die Enquête. — **Ausland**: Italien. — **Technisches**: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. — **Literatur**: Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen von v. Nördling. Eisenbahn-Stations- und Orts-Verzeichniss von Koch. Reichs-Anzeiger. — **Eisenbahn-Kalender**. — **Officielle Anzeigen**. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — **Privat-Anzeigen**.

**In Folge der im verflossenen Jahre eingetretenen Vermehrung unseres Leserkreises müssen wir erfreulicher Weise von jetzt ab die Auflage unserer Zeitung, welche allmählig von 1000 auf 2000 Exemplare gestiegen war, auf 2500 Exemplare erhöhen. Wir werden bemüht sein, auch in dem neu begonnenen Jahre in gesichteter und übersichtlicher Weise über die wichtigsten Ereignisse des Eisenbahnwesens bei 3 Mal wöchentlichem Erscheinen der Zeitung rasch und zuverlässig zu berichten. In dieser unserer Aufgabe hoffen wir immer mehr Unterstützung sowohl Seitens der geehrten Eisenbahn-Verwaltungen durch Zusendung aller officiellen, insbesondere aller Submissions-Bekanntmachungen zu finden, als auch durch Einsendung geeigneter Beiträge Seitens der practischen Eisenbahn-Beamten, wozu es an Stoff bei der auf allen Gebieten des Verkehrswesens in den letzten Jahren stattgehabten grossartigen Entwicklung nicht fehlen kann.**

**Die Redaction.**

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der Oesterreichischen Nordwestbahn sind die Flügelbahnen **Wostromiersch-Jitschin**, $2_{,28}$ Oesterr. Meilen lang, mit den Stationen

**Butowes-Tursch und Jitschin**

und **Trautenau-Freiheit**, $1_{,29}$ Oesterr. Meilen lang, mit den Stationen

**Altstadt und Freiheit**

am 17. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, 27. December 1871.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsrathes der Ersten **Ungarisch-Galizischen** Eisenbahn in Wien ist die $8_{,50}$ Oesterr. Meilen lange Theilstrecke **Legenye-Mihalyi-Homonna** mit den Stationen

Legenye-Mihalyi, Velejte (Personen-Haltestelle, T. Terebes-Galszecs, Banocz, Nagy-Mihaly, Natafalva (Personen-Haltestelle), Oermezö und Homonna

am 25. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 29. December 1871.

Die dem Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

# Das Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direction des Vereins umfasste das Vereins-Gebiet am 1. Januar 1872 die Gebiete folgender 86 Bahnverwaltungen in der nachstehend angegebenen Meilenlänge: †

NB. Die mit * bezeichneten Bahnen sind Staatsbahnen, die mit ** bezeichneten Privatbahnen in Staatsverwaltung.

| No. | Eisenbahnen. | Sitz der Verwaltung | Betriebslänge Meilen | Gegen das Vorjahr | Anzahl der vom 4. Januar 1872 ab bezogenen Zeitungs-Exemplare. |
|---|---|---|---|---|---|
| | **A. Deutsche.** | | | | |
| 1) | Aachen-Mastrichter | Aachen | 8,68 | — | 5 |
| 2) | Altona-Kieler u. Schleswigsche | Altona | 62,81 | — | 21 |
| 3) | *Badische Staats-E. | Carlsruhe | 132,27 | +11,27[1] | 36 |
| 4) | Bayerische Ostbahnen. | München | 86,25 | +4,85[2] | 27 |
| 5) | *Bayerische Staats-E. | München | 266,04 | +24,70[3] | 56 |
| 6) | *Bebra-Hanauer und **Hess. Nordbahn | Cassel | 39,29 | — | 13 |
| 7) | **Bergisch-Märkische | Elberfeld | 93,47 | +2,64[4] | 31 |
| 8) | Berlin-Anhaltische | Berlin | 49,14 | — | 23 |
| 9) | Berlin-Görlitzer | Berlin | 27,60 | — | 9 |
| 10) | Berlin-Hamburger | Berlin | 40,32 | +0,04[5] | 15 |
| 11) | Berlin-Potsdam-Magdeburger | Berlin | 19,54 | — | 7 |
| 12) | Berlin Stettiner | Stettin | 110,3 | — | 25 |
| 13) | Braunschweigische Eisenb. | Braunschweig | 36,12 | — | 23 |
| 14) | Breslau-Schweidnitz-Freiburger | Breslau | 39,72 | +14,0[6] | 10 |
| 15) | Elsass-Lothringische | Strassburg | 102,1 | +102,1[7] | 24 |
| 16) | Frankfurt-Hanauer | Frankfurt a/M. | 5,46 | — | 4 |
| 17) | *Friedrich-Franz-E. | Schwerin | 42,61 | — | 12 |
| 18) | Glückstadt-Elmshorner | Glückstadt | 4,50 | — | 4 |
| 19) | Halle-Sorau-Gubener | Berlin | 15,53 | — | 6 |
| 20) | *Hannoversche Staats-E. und Goslar-Vienenburg | Hannover | 112,76 / 1,74 | +5,00[8] | 36 |
| 21) | Hessische Ludwigs-E. | Mainz | 55,65 | +10,0[9] | 24 |
| 22) | Homburger | Homburg | 2,41 | — | 4 |
| 23) | Kirchheimer | Kirchheim u. T. in Württemberg | 0,87 | — | 3 |
| 24) | Köln-Mindener | Köln | 87,34 | +6,66[10] | 36 |
| 25) | Leipzig-Dresdner | Leipzig | 40,53 | — | 22 |
| 26) | Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth) | Nürnberg | 0,8 | — | 3 |
| 27) | Lübeck-Büchener | Lübeck | 14,60 | — | 6 |
| 28) | Märkisch-Posener Eisenbahn | Guben | 36,2 | | 10 |
| 29) | Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger und Nüxei-Nordhausen | Magdeburg | 41,62 / 3,30 | +0,10[11] | 13 |
| 30) | Magdeburg-Halberstädter | Magdeburg | 87,046 | +35,6[12] | 21 |
| 31) | *Main-Neckar-E. | Darmstadt | 11,82 | — | 6 |
| 32) | *Main-Weser-Bahn | Cassel | 27,0 | — | 12 |
| 33) | *Nassauische E. | Wiesbaden | 27,60 | — | 9 |
| 34) | *Niederschlesisch-Märkische | Berlin | 74,40 | + 0,26[13] | 20 |
| 35) | Niederschlesische Zweigbahn | Glogau | 9,50[13a] | — | 5 |
| 36) | Nordhausen-Erfurter | Nordhausen | 10,13 | — | 5 |
| 37) | Oberhessische | Giessen | 23,46 | +3,78[14] | 8 |
| 38) | Oberschlesische Zweigbahnen im Oberschles. Bergwerks- und Hüttenreviere | Breslau | 120,53 / 12,0 | +5,43[15] | 38 |
| 39) | *Oldenburgische Staats-E. | Oldenburg | 21,96 | +1,73[16] | 7 |
| 40) | *Ostbahn, Preuss. Staats-E. | Bromberg | 134,76 | +12,49[17] | 37 |
| 41) | Ostpreussische Südbahn | Königsberg i/Pr. | 32,30 | +2,10[18] | 10 |
| 42) | Pfälzische Bahnen | Ludwigshafen a/Rh. | 46,79 | +4,28[19] | 35 |
| 43) | Rechte Oder-Ufer-Bahn | Breslau | 38,64 | — | 11 |
| 44) | Rheinische | Köln | 103,42 | +10,52[20] | 48 |
| 45) | *Saarbrücker u. **Rhein-Nahe-E. | Saarbrücken | 37,21 | +0,30[21] | 11 |
| 46) | *Sächsische Staatsbahnen | Dresden | 126,31 | +4,0[22] | 93 |
| 47) | Taunus-E. | Frankfurt a/M. | 6,71 | — | 6 |
| 48) | Thüringische und Werra-E. | Erfurt | 80,50 | +10,28[23] | 31 |
| 49) | Tilsit-Insterburger | Tilsit | 7,16 | — | 5 |
| 50) | *Westfälische | Münster | 52,12 | — | 14 |
| 51) | *Württemberg. Staatsbahnen | Stuttgart | 144,0 | — | 36 |
| | | Sa. A | 2815,036 | +286,166 | |
| | **B. Oesterreichische.** | | | | |
| 52) | Alföld-Fiumaner | Betr.-Direction in Pest | 51,35 | +11,67[24] | 13 |
| 53) | Arad-Temesvarer | Pest | 7,54 | +7,54 | 5 |
| 54) | Aussig-Teplitzer | Teplitz | 11,39 | +0,79[25] | 5 |
| 55) | Böhmische Nordbahn | Prag | 18,51 | — | 7 |
| 56) | Böhmische Westbahn | Wien | 26,66 | — | 8 |
| 57) | Buschtêhrader | Prag | 37,12 | +18,8[26] | 14 |
| 58) | Dux-Bodenbacher | Teplitz | 6,7 | +6,7 | 4 |
| 59) | Fünfkirchen-Barcser | Pest | 8,97 | — | 5 |
| 60) | Galizische Carl-Ludwigbahn | Wien | 77,255 | +15,43[27] | 19 |
| 61) | Graz-Köflacher | Wien | 5,24 | — | 4 |
| 62) | Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. Mährisch-Schlesische Nordb. sowie Ostrau-Friedländer | Wien | 98,72 / 4,38 | −2,68[28] | 64 |
| 63) | Kaiser Franz-Josef-Bahn | Wien | 70,44 | +24,43[29] | 17 |
| 64) | Kaiserin Elisabethbahn | Wien | 83,20 | +10,2[30] | 20 |
| 65) | Kaschau-Oderberger | Pest | 39,34 | +31,04[31] | 11 |
| 66) | Kronprinz-Rudolfbahn | Wien | 61,0 | +1,73[32] | 15 |
| 67) | Lemberg-Czernowitz-Jassy E. | Wien | 76,07 | +5,8[33] | 18 |
| 68) | Mohács-Fünfkirchener | Wien | 8,08 | — | 5 |
| 69) | Oesterr. Nordwestbahn | Wien | 79,17 | +61,44[34] | 19 |
| 70) | Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft | Wien | 214,36 | +0,86[35] | 46 |
| 71) | I. Siebenbürger Eisenbahn | Pest | 38,21 | — | 28 |
| 72) | Oesterr. Südbahn | Wien | 291,77 | +32,29[36] | 61 |
| 73) | Süd-Norddeutsche Verbind.-B. | Wien | 30,18 | — | 10 |
| 74) | Theiss-E., Direction in Pest, Verw.-R. in Wien | | 76,76[37] | — | 22 |
| 75) | Turnau-Kralup-Prager | Prag | 11,44 | — | 5 |
| 76) | I. Ungarisch-Galizische (Verw.-R.) | Wien | 8,50 | +8,50 | 5 |
| 77) | Ungarische Nordostbahn | Pest | 19,91 | +19,91[38] | 7 |
| 78) | Ungarische Ostbahn | Pest | 34,83 | +14,76[39] | 10 |
| 79) | *Ungarische Staats-E. | Pest | 64,18 | +17,84[40] | 16 |
| 80) | Ungarische Westbahn | Ofen | 15,43 | +15,43 | 6 |
| | | Sa. B | 1576,705 | +302,295 | |
| | **C. Fremdländische.** | | | | |
| 81) | Grand central belge | Brüssel | 66,85[41] | — | 16 |
| 82) | Lüttich-Mastrichter | Lüttich | 3,86 | — | 4 |
| 83) | Niederländische Central-E. | Amsterdam | 13,46 | + 13,46 | 6 |
| 84) | Niederländische Rhein-E. | Utrecht | 28,11 | — | 15 |
| 85) | Niederländische Staats-E. | Utrecht | 123,81 | — | 28 |
| 86) | Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn | Warschau | 66,1 | — | 16 |
| | | Sa. C | 301,99 | +13,46 | |
| | | zusammen | 4693,731 M. | +601,921 | |
| | Geschäftsführende Direction in Berlin | | | | 5. |

† Von unserer **Uebersichtskarte der Eisenbahngebiete Europas**, auf welcher die Namen und Gebiete der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und auch das Gebiet des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in Farbendruck angegeben sind, ist soeben eine neue Ausgabe erfolgt, welche den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes am 1. Januar 1872 klarstellt. Exemplare der Karte sind von uns direct unter der Adresse: Redaction (nicht Expedition) der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Leipzig, Lessingstr. 20 gegen Einsendung des Betrags von 15 Sgr. abzüglich des Brief- resp. Postanweisungs-Porto's franco zu beziehen.

Die Redaction.

[1] Badische E. bisher 121,0 Ml. In 1870 ist hinzugekommen: Mannheim-Carlsruhe 8,27, Freiburg-Alt-Breisach 3,0.

[2] Bayerische Ostbahnen bisher 81,40, dazu Nürnberg-Neumarkt 4,85 Ml. eröffnet.

[3] Bayerische Staatsbahnen, bisher 241,94 Ml., haben eröffnet in 1871: Haidhausen-Neu-Oetting 11,81, München-Grafing-Rosenheim 8,75, Neu-Oetting-Simbach 3,54.

[4] Bergisch-Märkische 90,83, dazu eröffnet: Arnsberg-Meschede 2,64 Ml.

[5] Die Differenz liegt in der Länge der Hamburger Verbindungsbahn.

[6] Breslau-Schweidnitz-Freiburg hatte bisher 25,72 Ml., dazu kam: Lüben-Nieder-Zarkow 4,8, Nieder-Zarkow-Glogau 0,3, Glogau-Rothenburg 8,9 Ml.

[7] Elsass-Lothringische E. nach neuer Vermessung 102,1 Ml.

[8] Hannoversche 109,46 Ml. Die Differenz liegt darin, dass die in Betrieb der Hannoverschen Verwaltung befindlichen Strecke Nüxei-Nordhausen (Magdeburg-Leipzig gehörig) mit 3,30 Ml. dem Hannov. Gebiet zugerechnet ist, sodann Herzberg-Osterode 1,70 Ml.

[9] Hessische Ludwigsb. bisher 45,65 Ml., dazu Ober Ramstadt-Reinheim 1,0, Reinheim-Wiebelsbach 1,14, Mainz-Armsheim 4,76, Wiebelsbach-Erbach 3,10 Ml.

[10] Köln-Mindener bisher 80,68 Ml., dazu Münster-Osnabrück 6,66 Ml.

[11] Magdeburg-Leipzig. Differenz bei Halle-Kassel + 0,10 Ml.

[12] Magdeburg-Halberstadt bisher 51,40 Ml. Differenz — 0,04 Kohlenb. Hinzugekommen ist: Spandau Gardelegen 16,56, Berlin-Spandau 1,73, Aschersleben-Cönnern 3,786, Gardelegen-Lehrte 13,57.

[13] Niederschl.-Märkische. Differenz bei der Schles. Gebirgsb. + 0,26 Ml. Die neue Berliner Ringbahn (3,27 Ml.), welche an Stelle der bisherigen Berliner Verbindungsbahn (1,48 Ml.) seit 17. Juli 1871 getreten ist, ist hierbei noch nicht gerechnet.

[13a] Niederschles. Zweigb. Excl. der am 31. December 1871 eröffneten Strecke Sagan-Sorau 1,7 Ml.

[14] Oberhessische bisher 19,88 Ml., dazu: Lauterbach-Salzschlirf 0,90, Salzschlirf-Fulda 2,68.

[15] Oberschlesische bisher 115,10 M., Differenz, welche wohl in Zweigbahnen liegt + 0,55 Ml., dazu Breslau-Strehlen 4,88 Ml.

[16] Oldenburgische bisher 20,23 Ml., dazu Sande-Jever 1,73 Ml.

[17] Preuss. Ostbahn bisher 121,27 Ml., dazu Schneidemühl-Flatow 4,2,5 Dirschau-Preuss. Stargard 3,30, Insterburg-Gerdauen 5,94 Ml.

[18] Ostpreuss. Südbahn bisher 30,30 Ml., dazu Lyck-Prostken 2,10.

[19] Pfälzische bisher 42,51 Ml., dazu Winnweiler-Münster a. St. 4,28.

[20] Rheinische bisher 92,90 Ml., dazu Beuel-Troisdorf 1,21, Gerolstein-Trier 9,31.

[21] Saarbrücker. Die Differenz liegt in Kohlen-Zweigbahnen + 0,30 Ml.

[22] Sächsische Staatsbahn bisher 122,31 Ml., dazu Grossschönau-Warnsdorf 0,30, Radeberg-Kamenz 3,70.

[23] Thüringische 70,32 Ml., dazu Gera-Eichicht 10,28.

[24] Alföld-Fiumaner bisher 39,68 Ml., dazu Grosswardein-Csaba 11,67.

[25] Aussig-Teplitzer 10,60 Ml., dazu neu eröffnete Kohlenbahnen 0,79 Ml.

[26] Buschtêhrader bisher 17,93 Ml., dazu Lana-Komotau 11,0, Priesen-Karlsbad 7,7, Tirschnitz-Franzensbad 0,1.

[27] Galizische Carl-Ludwigb. bisher 61,82 Ml., Zloczow-Tarnopol 8,45, Tarnopol-Podwoloczyska 6,82, bis zur Grenze 0,165.

[28] Kaiser Ferdinands Nordb. Stockerau-Jedlersee 2,68 Ml., an die Oesterr. Nordwestbahn verkauft geht ab.

[29] Franz-Josef-Bahn bisher 46,01 Ml., dazu Gemünd-Cercan-Pissely 18,93, Cercan-Prag 5,5.

[30] Kaiserin Elisabeth-Bahn, alte Strecken 56,5 Ml., Linz-Budweis 16,5 73,0, (nicht 72,80 wie früher angegeben war), dazu Salzburg-Hallein 2,40, Neumarkt-Brannau 7,80 M.

[31] Kaschau-Oderberger bisher 8,82 Ml., dazu Teschen Sillein 9,21, Sillein-Poprad 18,33, Poprad Iglo 3,49.

[32] Kronprinz Rudolfsbahn bisher 59,27 (Differenz 0,05 Ml.), dazu Zeltweg-Fohnsdorf 1,08, Mösel-Hüttenberg 0,85.

[33] Lemberg-Czernowitz 70,27 M., dazu Verestie-Botusani 5,8.

[34] Oesterr. Nordwestbahn bisher 17,73 Ml., dazu Goltsch-Jenikau-Iglau 9,07, Pelsdorf-Parschnitz 4,20, Iglau-Znaim 12,99, Deutsch Brod-Pelsdorf 12,18, Wostromer-Pelsdorf 6,85, Znaim-Stockerau 9,82, Pelsdorf-Hohenelbe 0,58, Wostomer-Jitschin 2,28, Trautenau-Freiheit 1,23. Angekauft Stockerau-Jedlersee 2,68 M.

[35] Oesterr. Staats-Eisenb.-Ges. Früher war die Tariflänge mit 213,5 Ml. angegeben, die richtige Bahnlänge ist 214,36 Ml.

[36] Oesterr. Südbahn 259,50 Ml., dazu Wr. Neustadt-Grammat-Neusiedl 4,49, Villach-Franzensfeste 27,78.

[37] Theissbahn 76,76 Oesterr. oder 77,46 Preuss. Meilen, wie früher angegeben war.

[38] Ungarische Nordostb. in 1870 13,92 Ml., in 1871 dazu 5,99 Ml. eröffnet.

[39] Ungarische Ostbahn 20,07 Ml., dazu Karlsburg-Maros-Vasarhely 14,76.

[40] Ungarische Staatsb. bisher 46,34 Ml., dazu Salgo Tarjan-Losoncz 4,90, Losoncz-Altsohl 6,99, Miskolcz-Banreve 5,95.

[41] Excl-Aachen-Mastricht 8,68 Ml., welches bereits unter A 1 berechnet ist.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

**Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Durch Allerhöchsten Erlass Sr. Majestät des Deutschen Kaisers vom 9. d. M. ist für den vollständigen Ausbau, die Verwaltung und den Betrieb der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die Einsetzung einer „Kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen genehmigt worden. Die genannte Behörde wird diesen Namen vom 1. Januar 1872 ab führen.

⊙ **Baden.** Durch die Auflösuug des Post- und Telegraphenbetriebs aus dem Particularorganismus ist eine neue Organisation der Eisenbahnbetriebsverwaltung nöthig geworden. Als Badische Centralbehörde hierfür fungirt vom 1. Januar ab an Stelle der seitherigen Direction der Verkehrsanstalten die Generaldirection der Badischen Staatseisenbahnen. Ihr ist zugleich die Bodensee-Dampfschifffahrt und der Betrieb der Privatbahnen unterstellt. Die Behörde hat drei Abtheilungen für den Betrieb, die technischen Zweige und das Rechnungswesen.

### Berliner Briefe.

Berlin, 1. Januar. [Gürtelbahn. Bundesrath. Eisenbahn-Bataillon. Taunusbahn. Lemförde-Bergheim. Hamburg-Kopenhagen. Handelskammer-Eingabe. Kleine Mittheilungen. Nachschrift.) Mit dem heutigen Tage ist der Personenverkehr auf unserer neuen Verbindungsbahn vorläufig mit zwei Zügen in jeder Richtung eröffnet worden. Da der dabei in's Auge gefasste Zweck dahin geht, unsrer hiesigen Arbeiterbevölkerung Bequemlichkeiten zu verschaffen und sie allmählich von der Wohnungsnoth zu emancipiren, so werden die Züge, welche nur 2. und 3. Klasse enthalten, Morgens vor Beginn und Abends nach Schluss der Arbeitszeit circuliren, auch sind die Fahrpreise dritter Classe ausserordentlich niedrig bemessen. Die Preise steigen von $^1/_2$ Sgr. aufwärts bis zu $2^1/_2$ Sgr. für die ganze Rundreise, welche in 1 St. und 17 Min. zurückgelegt wird. Die Mitnahme von grossem Handgepäck ist natürlich nicht gestattet auch findet keine besondere Gepäckabfertigung auf Garantieschein statt. Die Regierung hat durch das neugeschaffene Verkehrsmittel viel gethan, um den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegenzukommen und ist auch gewillt, dasselbe immer weiter zu entwickeln. Es ist freilich nicht denkbar, dass der radiale Localverkehr, welcher bei jeder Stadt der ungleich bedeutendere ist, in unsern Tagen etwa nach dem Vorbilde London's durch unterirdische oder über den Häusern hinführende Schienenwege eine Erleichterung erfahre, dagegen soll aber der peripherische Verkehr möglichst umfangreich durch die Gürtelbahn gefördert werden. In wirksamer Weise wird dies erzielt werden, wenn erst das in England sehr übliche System der *running powers* in ausgedehnterem Maasse zur Anwendung kommt, nämlich die Vereinbarung zwischen benachbarten Bahnen, wonach Züge der einen einzelne Geleisstrecken der anderen mitbenutzen. Wenn es z. B. gelänge, mit Hilfe der Verbindungsbahn directe Züge vom Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe nach Potsdam, vom Potsdamer Bahnhofe nach Köpnick u. s. w. gehen zu lassen, so könnten die Vorstädte Berlins wenn auch nicht mit dem Centrum so doch mit mehreren Punkten der Stadt in directe Verbindung gebracht werden. Durch Vervollständigung der Anschlusscurven der Gürtelbahn dürften dann noch manche andre Vortheile zu erreichen sein.

Der Bundesrath des Deutschen Reichs widmet unverkennbarer Weise grade dem Eisenbahnwesen ganz besondere Aufmerksamkeit und wünscht auch auf diesem Gebiete die Vereinheitlichung zu fördern. Ein Schritt in diesem Sinne ist der Beschluss in Betreff des Betriebs-Reglements, welches Ihnen gewiss von anderer Seite her bereits zugänglich gemacht ist. In Bezug auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen hatte der Bundesrath die Errichtung einer Central-Behörde beschlossen, welche unter dem Namen „Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unmittelbar vom Reichskanzleramte ressortiren, in Strassburg ihren Sitz nehmen und in Angelegenheiten der ihr übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben soll. Dieser Beschluss hat durch Kaiserliche Verfügung jetzt Gesetzeskraft erlangt. —

Von ganz bedeutendem Nutzen für das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen wird die jetzt perfect gewordene Bildung des „Eisenbahn-Bataillons sein, insofern als dadurch den Verwaltungen in Zukunft eine grössere Anzahl technisch gut durch gebildete Leute zur Verfügung stehen wird. Das Eisenbahn-Bataillon besteht aus vier Compagnien in der Stärke derjenigen der Pionier-Bataillone. Die Mannschaften desselben werden so ausgebildet, dass dieselben sowohl den Betrieb wie den Bau von Bahnen lernen. Ergänzt sind dieselben durch Abgabe von Leuten der Pionier-Bataillone worden, sowie durch solche Mannschaften der Infanterie, welche im letzten Kriege im Eisenbahndienste bereits thätig gewesen sind. Für die Folge ist beabsichtigt, zum Dienstbetriebe des Eisenbahnbataillons eine eigene Bahnstrecke zu gewinnen, welche von demselben erbaut, in Betrieb gesetzt und gehalten werden soll. —

Zu dem vielen Neuen, welches der Jahreswechsel mit sich bringt, gehört auch, dass der Betrieb der Taunus-Bahn von heute ab in die Hände des Staates übergegangen ist, obgleich die Actionäre ihr letztes Wort in Sachen der Fusion noch nicht gesprochen haben. Freilich ist die nachträgliche Genehmigung der nach beiden Seiten hin abgeschlossenen Verträge auf der am 23. dieses Monats stattfindenden General-Versammlung nicht zu bezweifeln. Wie man hier sich mit einem hohen Grade von Bestimmtheit erzählt, ist die Verwaltung provisorisch in die Hand der Direction der Nassauischen Staatsbahnen gelegt. Später, nach Fertigstellung der Strecke Offenbach-Hanau, beabsichtigt man die ganze Bahn Bebra-Coblenz einer in Frankfurt a. M. domicilirenden Direction zu übertragen, im Gegensatze zu einem früheren Projecte, nach welchem die Verwaltung der Taunusbahn mit der der Main-Weser-Bahn vereinigt werden sollte. Es scheint vielmehr jetzt die sehr rationelle Absicht Platz gegriffen zu haben, die Direction der Weserbahn mit derjenigen der Hannoverschen Bahn zu vereinigen, um einen einheitlichen Verkehr zwischen Harburg-Frankfurt und Bremen-Frankfurt herzustellen. In diese Gruppe würde die Taunus-Bahn nicht passen.

Ueber die Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft, welche hier ihren Sitz hat, erfährt man, dass dieselbe von der Lippe'schen Regierung die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Lemförde über Bünde, Herford, Salzuflen und Detmold nach Bergheim erhalten hat. Das Project strebt — wenn auch nicht auf der directesten Linie — dasselbe an, was die Bahnprojecte Bremen-Minden und Bremen-Bielefeld beabsichtigen, nämlich eine kürzere Verbindung zwischen Bremen und den Weserhäfen einerseits und Frankreich andererseits. Bei Lemförde würde diese bereits concessionirte Linie von der Bremen-Osnabrücker Bahn abzweigen und bei Bergheim in der Nähe von Altenbeken in die Westfälische Bahn münden, dadurch über Warburg und Cassel eine Verbindung mit Frankfurt herstellen, die durch den Ausbau der Strecke Warburg-Marburg erheblich verkürzt werden würde. Interessant wäre es zu wissen, ob bei dem Projecte der Linie Bremen-Minden und Bremen-Bielefeld-Warburg die Concurrenz jener Bahn Lemförde-Bergheim bereits in Anschlag gebracht ist, Dagegen ist die Mittheilung Berliner Blätter dass die Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft eine directe Eisenbahn-Verbindung zwischen Dortmund und Hameln herzustellen beabsichtige,

nach bester Quelle als verfrüht anzusehen. Nächst der obigen Concessions-Ertheilung ist ein Gleiches für die Hamburg-Kopenhagener Eisenbahn zu melden. Laut Bekanntmachung der Schleswiger Regierung ist nunmehr der Norddeutschen Bank in Hamburg und der hiesigen Discontogesellschaft die Genehmigung zu den Vorarbeiten für diese Bahn auf Deutschem Gebiete ertheilt worden. Die Linie soll diesseits von Hamburg über Segeberg und Eutin nach der Ostküste der Insel Fehmarn gehen, sodann wird sie sich über die fruchtbaren Dänischen Inseln bis nach Kopenhagen ziehen. Die Wasserverbindung werden Fähre und Trajecte vermitteln.

Die Handelskammer hat in Eisenbahn-Angelegenheiten, folgende Eingabe an unsern Handelsminister in der letzten Sitzung abzuschicken beschlossen: 1) Exc. wolle der Direction der Rheinischen Bahn die erbetenen Concessionen geneigt aufs schleunigste gewähren und dieselbe veranlassen, in Verbindung mit denselben den Bau einer Bahn von Düsseldorf nach Barmen sofort zu projectiren, unter Feststellung einer bestimmten Frist für Herstellung jeder einzelnen Strecke und unter Hervorhebung insbesondere der dringend nöthigen letztgenannten. 2) Die Direction der Bergisch-Märkischen Bahn aufzufordern, unverzüglich zur Erweiterung der zu engen Bahnhöfe, insbesondere desjenigen zu Elberfeld zu schreiten und entweder Parallelbahnen zu ihren überbürdeten Strecken, oder weitere Geleise auf den letzteren, sowie ferner ohne Zeitverlust eine neue Bahn speciell zu dem Zwecke anzulegen, künftighin mit einem Theil des Transportverkehrs die geneigte Ebene von Hochdahl im Interesse der Sicherheit und des Lebens der Passagiere und besserer Bewältigung der Transporte umgehen zu können." Es wurde ferner beschlossen, den Directionen der Bergisch-Märkischen, Rheinischen und Köln-Mindener Bahnen Abschrift der Eingabe mitzutheilen. — Nun noch eine Reihe kleinerer Mittheilungen! Ueber den Bau der neuen Strecke Magdeburg-Helmstedt erfahre ich, dass derselbe so weit vorgeschritten ist, dass auf einzelnen Theilen derselben bereits Arbeitszüge verkehren. — Um ihrem Waggonmangel Abhülfe zu verschaffen, hat die Hannover'sche Staatsbahn die bereits fertigen Locomotiven und Wagen der Altenbekener Bahn gegen Entschädigung in Gebrauch genommen. Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover hat sich auch an die anderen Bahnverwaltungen um leiheweise Ueberlassung von Güterwagen zu Gunsten des Verkehrs der Hafenplätze gewandt. Keine einzige Bahn war jedoch bis jetzt im Stande dieser Nachfrage nach Transportmitteln zu genügen. Nur die Ostbahn, welche am Verkehre der Hafenplätze betheiligt ist, hat wenigstens die Beistellung von 60 Axen für Baumwollentransporte von Bremerhaven nach Russland angeordnet. — Falls Sie Ihren Lesern noch nicht Mittheilung davon gemacht, wird die Nachricht interessiren, dass der Salonwagen, welchen die Directionen der Deutschen Eisenbahnen dem Fürsten Bismarck als Ehrengeschenk angeboten haben, am Weihnachtsfest demselben zur Disposition gestellt worden ist. Der äusserlich wie im Innern glänzend ausgestattete Waggon enthält vier Zimmer, und zwar für den Fürsten und die Fürstin Schlafzimmer, ein Arbeitszimmer und einen Salon. — Die hiesige Fabrik chemischer Presskohle liefert jetzt bereits für 9 Eisenbahnen (Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Westfälische, Rechte-oderufer-, Märkisch-Posener, Braunschweiger, Friedrich-Franz- und Main-Weser-Bahn) Kohlen zur Heizung der Eisenbahn-Coupés. Auf diesen Bahnen werden seit sechs Wochen die Coupés mehr oder weniger permanent geheizt. — Die hiesigen Handelsblätter beschäftigen sich jetzt lebhaft mit den Dividendenschätzungen der Eisenbahnen. Dieselben werden geschätzt: Berlin-Anhalt 17½ pCt., Berlin-Potsdam-Magdeburg 14½ pCt., Magdeburg-Leipzig 14 pCt., Oberschlesische 13¾ pCt., Köln-Minden 11 pCt., Ludwigshafen-Bexbach 10½ pCt., Hessische Ludwigsbahn 11 pCt., Thüringer 11½ pCt., Berlin-Hamburg 10¼ pCt., Rheinische 9¾ pCt., Breslau-Schweidnitz-Freiburg 8½ pCt., Magdeburg-Halberstadt 8 pCt., Bergisch-Märkische 8 pCt., Altona-Kiel 7 pCt., Amsterdam-Rotterdam 6¾ pCt., Niederschlesische Zweigbahn 4½ pCt, Berlin-Görlitz 2 pCt., Rechte Oderuferbahn auf 18 Monate 2 pCt., Aachen-Mastricht 1 pCt., Schweizer Westbahn 1 pCt., Ostpreussische Südbahn 0 pCt., Märkisch Posen 0 pCt., Nordhausen-Erfurt 0 pCt., Nahebahn 0 pCt., Lüttich-Limburg 0 pCt., Schweizer Union 0 pCt., Warschau-Wien 7 Rubel.

Nachschrift: Wie ich in diesem Augenblicke von bestunterrichteter Seite erfahre, hat die Direction der Berliner Nordbahn den Bau der Bahn am 30. December in Neu-Strelitz und Oranienburg beginnen lassen, nachdem ihr die Preussische und Mecklenburg-Strelitz-Concession dazu ertheilt und nachdem alsbald die staatlichen Cautionen von 432,000 Thalern bezw. 152,000 Thalern bei den betreffenden Landeskassen hinterlegt worden sind.

Man wird sich erinnern, dass in der letzten Reichstagssession von dem Abg. v. Rabenau (Hessen) ein Antrag eingebracht wurde, welcher auf Befürwortung mehrerer anderer Reichstagsmitglieder zur Folge hatte, dass das Haus den Reichskanzler aufforderte, eine Enquête anzustellen über die Missstände im Eisenbahnverkehr, unter welchen das Publicum namentlich in Folge des als mangelhaft bezeichneten Gütertarifs damals zu leiden hatte. Der Reichskanzler hat dem Wunsche des Reichstages bereitwilligst entsprochen. Die Enquête wird, wie man hört, im Laufe der nächsten Monate stattfinden und werden zu derselben 15 Mitglieder einberufen werden. Die Eisenbahnen werden durch zwei Staatsbeamte (einer für die Preussischen und einer für die Württembergischen Staatseisenbahnen) und durch drei Privatbahn-Beamte, welche der Verein der Deutschen Eisenbahnen zu wählen hat, vertreten sein. Das zweite Drittel der Vertreter wird der Landwirthschaft angehören und von dem landwirthschaftlichen Congress vorgeschlagen werden, das letzte Drittel sollen Repräsentanten der Industrie bilden und wird der Deutsche Handelstag dieselben in Vorschlag bringen. Es wird darauf Rücksicht genommen werden, dass die verschiedenen Gegenden Deutschlands möglichst gleichmässig vertreten sind. — Demselben Zwecke, welchen die Enquête verfolgt, wird ein Elaborat des Vereins der Deutschen Eisenbahnen dienstbar sein. Derselbe hat sich nämlich erboten, einen Reichsgesetzentwurf über Einrichtung und Betrieb der Eisenbahnen auszuarbeiten, das Reichskanzleramt hat sich natürlich gern bereit erklärt, den Entwurf entgegenzunehmen. — Wie aus guter Quelle versichert wird, sind jetzt die Berlin-Hannoverschen Bahnen mit der Strecke Berlin-Lehrte in den West- und Norddeutschen Eisenbahnverband getreten.

* Chemnitz-Komotau. Seitens der Sächsischen Regierung ist am 14. December 1871 die definitive Concession für die Erbauung der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn ertheilt worden. Die Ausführung der Bahn hat die Plessner'sche Eisenbahn-Baugesellschaft übernommen und wird mit den Bauarbeiten begonnen werden, sobald die Witterung dies erlaubt.

* Bebra-Hanauer Eisenbahn (Doppelgeleis). Von der Bebra-Fulda-Hanauer Eisenbahn ist der grössere Theil und zwar die Strecke Bebra-Neuhof sowie Salmünster-Hanau im Gesammtbetrag von 14,72 Meilen noch eingeleisig. Die Herstellung eines zweiten Geleises auch auf diesen Strecken soll nunmehr, während der beiden nächsten Jahre ausgeführt werden und zwar im Jahre 1872 zunächst von Hünfeld bis Neuhof in einer Länge von 3,9 Meilen. Für den Betrieb auf der Bebra-Hanauer Bahn ist diese Geleisanlage bei dem täglich wachsenden Durchgangsverkehr von um so grösserer Bedeutung, als die Entfernung zwischen den einzelnen Stationen auf den obengenannten Bahnstrecken grösstentheils beträchtlich ist und Zugverspätungen sich gegenwärtig oft nur schwer vermeiden lassen.

* Niederschlesische Zweigbahn. Am 31. December 1871 wurde der Betrieb auf der Strecke Sagan-Sorau für Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr eröffnet.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 31. December 1871. (Jahres- und Wochenschau. Schlusscourse 1870 und 1871. Muthmaassliche Jahres-Erträgnisse. Budget des K. K. Handelsministeriums. Linien-Tracirung 1872, 3 zu gewärtigende Concessionen. Ungar. Eisenbahngeschäft. Besteuerung der Prioritäten. Regierungserlasse über Verkehrs-Unterbrechung und Militair-Trasporte. Schiedsgericht-Berathungen. Generalbericht über die Enquête.)

Der heutige Jahresschluss rechtfertigt den Rückblick auf die im Eisenbahnwesen erzielten Resultate. Dieselben sind nicht glänzend, aber auch nicht unerfreulich und die Bedingungen stetigen Fortschrittes in sich tragend. Hätte nicht die abenteuerliche und staatsgefährliche Nationalitätenpolitik den Unternehmungsgeist durch den grössten Theil des Jahres gelähmt, so wäre der Abschluss günstiger. Die kurze Zeit seit der Rückkehr zu den verfassungsmässigen Grundlagen hat gezeigt, was aus dem Reiche werden könnte, wenn es sich nur der Stabilität politischer Institutionen erfreuen könnte. Der officielle Handelsausweis über die drei ersten Quartale bekundet einen grossen Aufschwung; die Mehr-Einfuhr und Mehr-Ausfuhr gegen die gleiche Periode des Vorjahres bewerthet sich mit 102,6 resp. 91,2 Millionen fl.; dazu hat in erster Reihe der fortschreitende Ausbau unseres Eisenbahnnetzes beigetragen. Dazu kommen noch die vielfachen Bemühungen, die Interessen des Handels und Bahnverkehrs in Einklang zu bringen, wofür die Enquête-Verhandlungen den beredsten Ausdruck gaben; ferner die von den Bahnverwaltungen selbst ausgehenden zahlreichen Verbesserungen und die Anstrebung einheitlicher Normen im Wechselverkehr; dann die vom erleuchtetsten fach- und staatsmännischen Geiste beseelten Anordnungen der beiderseitigen Regierungen und ihrer Organe. Das In- und Ausland erkennt auch immer mehr den unerschöpflichen Nationalschatz, den es in seinen Bahnen besitzt; so haben wir auch deren Werth beim Ablauf d. J. erst recht würdigen gelernt, als dieselben ungeachtet des mangelnden Exportes und einzelner Mindereinnahmen, doch im Ganzen eine steigende Bewerthung in den Coursnotirungen des Geldmarktes gefunden haben und es beispielsweise möglich war, 52 000 Stück Actien der Kaiser Franz Josef-Bahn zum Pari-Course aufzulegen, während die Emission der ersten Actien s. Z. zu 140 stattgefunden hatte.

Zur Börse zurückgelangt, bietet die Wochenschau kein bemerkenswerthes Moment als die von der Speculation inscenirte Hausse der Lombarden, welche auf Meldungen aus Paris auf 213,50 getrieben wurden. Die anderen Effecten litten unter der empfindlichen Geldknappheit an ihrer Entwicklung, so dass die wieder eingetretene Prioritäten-Nachfrage fast wirkungslos blieb. Eine Besserung haben nur die Actien der Theiss-, Franz-Josef-, Böhmischen und Elisabeth-Westbahn zwischen 1 und 2 fl. zu verzeichnen, welche mit 258½, 209½, 261½ und 243½ die Schlussnotirung zeigen; ebenso besserten sich auch die

Prioritäten der Franz Josef-, Elisabeth-West- und Nordwestbahn um reichlich 1 fl. auf 100,80, 104,75 und 100,50.

Einer Zusammenstellung der N. F. Pr. entnehmen wir die Schluss-Course Ende 1870 und 1871 folgender Bahn-Effecten: Franz-Josef-Bahn-Prioritäten 94—100,80, Carl Ludwigbahn 238,50—257,50, Elisabeth-Westbahn 214—243, Kaiser Ferdinands Nordbahn 2050—2127; und Südbahn 179,80—213,50; nur wenige Werthe wie die Lemberg-Czernowitzer schliesen dieses Jahr matter als 1870. In demselben Blatte werden die Jahres-Erträgnisse nachstehender Bahnen wie folgt taxirt: Kaiser Ferdinands Nordbahn 16—17 %, Staatsbahn 13 %, Böhmische Westbahn 8—9 %, Theissbahn 10 %.

Dem im Reichsrath eingebrachten Budget des K. K. Handelsministeriums sind folgende Daten zu entnehmen: Das Mehrerforderniss der Centralleitung von 237 637 fl. wird durch die steigende Entwicklung der Eisenbahnen motivirt. An Tracirungskosten von Eisenbahnen, Ueberprüfung von Projecten etc. werden 276 000 fl. in Anspruch genommen. Folgende neue Linien sollen im Jahre 1872 tracirt werden: Innsbruck-Landeck (10 Meilen), Laak-Klagenfurt (7 Meilen), Payrach-Idria-Modrea (7 Meilen) Wels-Steyr-Windischgarsten (17 Meilen), Biala-Sandec nebst Varianten (17 Meilen), Gaybow-Zagoroch (23 Meilen). Vollendet werden folgende im Jahre 1871 in Angriff genommenen Tracirungsarbeiten: Arlbergbahn, Salzburgische Gebirgsbahnen (Rottenmann-Bischofshofen-Smedl; Bischofsheim-Hallein; Rottenmann-Wels), die südlichen Fortsetzungen der Rudolfsbahn (Tarvis-Görz-Triest eventuell Bischoflaak-Triest), Istrianer Bahnen (Diyazza-Pola und Ganfanore-Rovigno), Dalmatinische Bahnen (Spalato-Knin und die Zweigbahnen Stefileo, Trau, Klanac, Sebenico, Knin, Zara).

Für Subventionen und Dotationen wird einen Nachtrags-Credit fürs Jahr 1871 von 1 583 560 fl. verlangt. Davon entfallen als ausserordentlicher 4procentiger Vorschuss in Silber auf die

| | |
|---|---|
| Kronprinz Rudolf-Bahn . . . . . | 931 000 fl. |
| Oesterreichische Nordwest-Bahn . . | 160 000 „ |
| Mährisch-Schlesische Nordbahn . . . | 251 000 „ |
| Münzverlust für obige Vorschüsse im Betrage von 1 342 000 fl. in Silber zu 18 Procent . . . . . | 241 560 „ |

Bemerkt wird noch, dass die Telegraphenverwaltung ein Deficit von 1 332 000, die Post nur ein Plus von 1 081 000 fl. ausweist.

Wie verlautet, beabsichtigt der neue Handelsminister nur die Sicherstellung dreier Linien dem Reichsrathe in Vorlage zu bringen und zwar von Rottenmann nach Tirol, um nicht mehr Bayern (Rosenheim-Kufstein) passiren zu müssen, wenn man wieder auf Oesterreichisches Gebiet gelangen will; dann die Linie Tarnow-Eperies zur Verbindung der Kaschau-Oderberger, Galizischen Karl-Ludwigbahn und der ersten Ungarisch-Galizischen Bahn (Przemysl-Lupkow), und endlich die Predilbahn als Ergänzung der Rudolfsbahn und zur Herstellung einer weiteren Verbindung mit Triest unter gleichzeitiger Aufhebung des Freihafen-Privilegiums. Dieser Letztern, von dem gewesenen K. k. Ober-Inspector Hoffmann vollständig ausgearbeiteten und mit einem Kostenaufwande von 20 000 000 fl. herzustellenden Linie stehen die Projecte Ponteba und Lark (?) entgegen.

Das Oesterr. Amtsblatt veröffentlicht nun die Concessions-Urkunde der Strecke Villach-Tarvis; garantirt wird das Reinerträgniss von 260 000 fl., der Emissionscours ist der Staatsgenehmigung vorbehalten, die Strecke ist in 2 Jahren zu vollenden und als integrirender Bestandtheil der Rudolfsbahn zu betrachten.

In Ungarn ist die ganze Aufmerksamkeit der Regierung noch immer dem grossen Eisenbahngeschäft zugewendet. Gegenwärtig sind die leitenden Persönlichkeiten deshalb in Wien. Die Staatsbahn soll gegen die ihr Privilegium bedrohenden Abmachungen mit der Creditanstalt der Regierung einen schriftlichen Protest überreicht haben.

Die Eisenbahnlinie Semlin-Pest scheint diejenige zu sein, welche von dem ganzen Ungar. Eisenbahngeschäfte als letzter Rest übrig bleibt, welche die Ungar. Regierung auch schon deshalb zu bauen bemüht sein muss, weil sie mit dem von ihr so gewünschten Anschluss der Serbischen an die Türkischen Bahnen zusammenhängt.

Die Meldungen über die Besteuerung von Prioritäts-Obligationen in Ungarn haben zu irrigen Auffassungen Anlass gegeben. Insbesondere im Auslande glaubt man, dass es sich darum handle, auch die Besitzer von steuerfreien Prioritäten mit einer Steuer zu belegen. Das ist wohl nicht der Fall. Die ganze Action der Ungarischen Regierung hat zunächst zum Zwecke, die Conformität in der Einhebung der Einkommensteuer bei Prioritäten in Ungarn mit Oesterreich, sowie den Schlüssel für die Berechnung des zu versteuernden Einkommens der Actien-Gesellschaften ein- für allemal gesetzlich herzustellen. Prioritäten-Kategorien, welche Steuerfreiheit geniessen, und welchen diese Steuerfreiheit gesetzlich garantirt ist, auf dem Umwege des neuen Gesetzes zu besteuern, diese Absicht scheint die Ungarische Regierung nicht zu haben. Immerhin aber wäre eine authentische Erklärung in dieser Angelegenheit Seitens der Ungarischen Regierung in ihrem eigenen Interesse ganz am Platze.

Ungar. Regierungs-Erlässe sind erflossen: jede Verkehrs-Unterbrechung, welche eine Verzögerung der Post nach sich ziehen könnte, ist sofort dem Handelsminister anzuzeigen; ferner dass den Anträgen auf Aenderung der Fahrordnung auch ein Tableau über die militärische Benützbarkeit der Bahn unter gewöhnlichen Verhältnissen beizugeben ist; endlich haben die in Betrieb tretenden Bahnen zur Centralleitung für Militär-Transporte einen Bevollmächtigten zu ernennen.

Von gemeinsamen Angelegenheiten sind die fortgesetzten Berathungen über den Schiedsgerichts-Entwurf zu verzeichnen, zu welchem in zwei Sitzungen 8 und 24 Amendements angenommen wurden; das darnach umgearbeitete Operat werde ich mir später zu besprechen erlauben.

Die Wiener Handelskammer hat den Schlussbericht über die Transport-Enquête und den Protest von vier Corporationen, darunter die Handelskammer in Eger, gegen die Einführung von Specialtarifen für Wien und andere Handelsstädte entgegengenommen. Dem Generalberichte an's Handelsministerum sind folgende Wünsche des Handelsstandes zu entnehmen: Revision des Handelsgesetzes im Abschnitte über das Frachtgeschäft, Einholung der Plenarentscheidung des obersten Gerichtshofes, ob unter „böslicher Handlungsweise“ des Art. 427 nicht auch grobe Fahrlässigkeit zu verstehen sei. Erhöhung der Disciplinarstrafen gegen die betriebsordnungswidrig vorgehenden Bahnverwaltungen. Vermehrung der Betriebsmittel nicht blos nach dem durchschnittlichen Jahresverkehr, sondern nach dem jährlich zu gewissen Zeitperioden regelmässig wiederkehrenden Verkehre; Einführung des summarischen Verfahrens für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte; — ferner Abänderungen in dem einzuführenden Deutschen Betriebs-Reglement: ad § 6 A, dass der Transport nur bei Unzulänglichkeit der „regelmässigen“ (nicht „vorhandenen“) Betriebsmittel verweigert werden kann; ad § 30 A, dass ein etwaiger Mehrerlös beim Verkauf dem Verlustträger durch 6 Monate aufbewahrt werde; ad § 43 A, dass der Fahrpreis bei Aufgabe mittelst Frachtbrief auch dem Empfänger zur Zahlung überwiesen werden kann. Zur Abtheilung B: ad § 3 die Abänderungen, welche zur Einführung in Württemberg und Baden event. Bayern empfohlen werden; § 5. 1) „bei Gütern, deren Abwage bei der Annahme nicht erfolgen konnte, macht die Angabe des Gewichtes und der Menge des Gutes im Frachtbriefe Beweis gegen die Bahn“; ad § 5. 2) Weglassung des Passus über die Beweislosigkeit dieser Angaben bei Selbstverladung; ad § 5. 3) Al. 3 der Zusatz, „das Gut ist auf dem billigsten Wege zu befördern“; ad § 6 die Weglassung des Punctes, dass die Ausstellung von Ladescheinen nicht stattfindet; ad § 8 statt Alin. 1 die Einschaltung des § 37 des bisherigen Oesterr. Reglements über Frankirungszwang; ad § 9 Weglassung der Eingangsworte: „Nach Ermessen der Eisenbahn“, da die Beschränkung der Nachnahme schädlich ist; ad § 10, dass die General-Inspection jeden Fall der Einstellung von Güteraufnahmen untersuchen und die Ursachen veröffentlichen soll; ad § 12. Die Lieferzeit für Viehzüge ist 24 Stunden für die ersten 20 Meilen und 12 Stunden für weitere 20 Meilen; dann soll ein Unterschied zwischen grande und moyenne vitesse (mit Personen- und Eilfrachtzügen) wie in Frankreich bestehen; ad § 12. Zuschlagfristen unterliegen der staatlichen Genehmigung; ad § 13 wäre die Bestimmung, wenn der Versender am Vertrage festhält, gemäss § 42 des Oesterr. B.-R. zu treffen; ad § 24 für Alin. 2, dass Ansprüche aus Lieferzeit-Versäumnissen binnen 8 Tagen erhoben werden müssen; ad § 25 wäre deshalb auch Alin. 2 zu streichen; endlich dass bei „versicherter Lieferzeit“ die Conventionalstrafe ganz oder bis zu einem Vielfachen der Fracht ohne Nachweisung eines Schaden zu bezahlen sei.

## Ausland.

—r— **Italien.** Am 12. und 13. December fand die Prüfung der Bahnstrecke von Savona an die Französische Grenze durch die von Vertretern der Regierung und der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen einerseits und den Französischen Commissären gebildete Commission statt.

Das Ergebniss dieser Prüfung war hinsichtlich der Kunstbauten und eisernen Brücken ein ausserordentlich befriedigendes. Die 90 eisernen Brücken, welche aus dem Etablissement Tardy und Benech in Savona hervorgegangen, entsprechen vollständig den statischen und dynamischen Proben und bezeugen die Vorzüglichkeit der Arbeiten des genannten Etablissements, welches bereits einen bedeutenden Aufschwung genommen hat, und dessen Betriebsmittel umsomehr mit auswärtigen Etablissements die Concurrenz bestehen können, als es die Arbeiten auch in kürzester Frist zu liefern im Stande ist.

Hinsichtlich der Ausrüstung der ganzen Linie, der Barrieren, der Einrichtnng der Stationen, besonders der internationalen Station von Ventimiglia, der Telegraphen und noch einiger anderer auf den Betrieb bezüglichen Punkte wurden einige Mängel wahrgenommen, welche es räthlich erscheinen liessen, die Eröffnung des Betriebs zu verschieben. Dieselbe ist nunmehr — jedoch mit vorläufiger Beschränkung auf den Personen- und Gepäckverkehr, und die Beförderung mit grosser Geschwindigkeit — auf den 25. Januar in Aussicht genommen, vorausgesetzt, dass bei einer nochmaligen in der Zeit vom 10. bis 15. dess. Mts. stattfindenden Prüfung die Einrichtungen, welche z. Zt. noch fehlen, für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes als unumgänglich erkannt sind, hergestellt befunden werden.

Die Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen hat dem Wunsche der technischen Direction der neuen Strecke bereitwilligst entsprechend, derselben ihr Personal und Material, behufs schleuniger Vollendung der noch zu treffenden Einrichtungen zur Verfügung gestellt.

## Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 12. December 1871. Vorsitzender Herr Streckert, Schriftführer Herr Quensell. Herr Schwabe hielt im Anschluss an die von ihm veröffentlichte Schrift „Ueber das Englische Eisenbahnwesen" einen Vortrag über die Eisenbahnen London's, in welchem nach einem allgemeinen Ueberblick die Anlage der verschiedenen Personen-, Güter- und Kohlenbahnhöfe dieser Metropole besprochen und dabei diejenigen Gesichtspuncte hervorgehoben wurden, die für Berlin mit Rücksicht auf die am 1. Januar 1872 bevorstehende Eröffnung der neuen Verbindungsbahn für den Personen- und Local-Güter-Verkehr besonderes Interesse bieten. In Betreff der Einrichtungen für den Personenverkehr würde London von keiner anderen Stadt der Welt übertroffen. Ausser einem wahren Labyrinth von über- und unterirdischen, mannichfach mit einander verbundenen Bahnen seien noch zahlreiche Dampfboot-, Omnibus- und Pferdebahn-Linien vorhanden. Auf den innerhalb Londons und seiner Vorstädte gelegenen, zusammen circa 6 Preuss. Meilen langen Metropolitan- und North-London-Eisenbahnen wurden im Jahre 1870 etwa 60 Millionen Passagiere befördert, während im Jahre 1869 die Gesammtfrequenz auf allen Preussischen Eisenbahnen in einer Gesämmtlänge von circa 1370 Preussischen Meilen circa 62 Millionen Personen betragen habe. Wenn auch ein derartiger Verkehr, der bei der $4^1/_2$mal grösseren Bevölkerung Londons gegenüber Berlin einer Frequenz von circa 13 Millionen Personen für letztere Stadt entsprechen würde, als schwer erreichbar anzusehen sei, so würden doch die sehr niedrigen Tarifsätze der Berliner Verbindungsbahn zur raschen Hebung des Personenverkehrs auf derselben wesentlich beitragen.

Dieser Tarif ist für die 3. Wagenclasse wie folgt gebildet: bis zu $^3/_4$ Meilen $= ^1/_2$ Sgr., von $^3/_4$ bis zu 2 Meilen $= 1$ Sgr., von 2 bis $3^1/_4$ Meilen $= 1^1/_2$ Sgr. und für jede Anschlussstrecke von einem Stadtbahnhofe bis zur nächsten Station der Verbindungsbahn $= ^1/_2$ Sgr. pro Person. In der 2. Wagenclasse wird das dreifache vorstehender Sätze erhoben. Die Fahrpreise in der 3. Classe sind niedriger als bei den Arbeitszügen in England. Die Lage des Güterverkehrs in Berlin sei ungleich günstiger als in London. Die neue Verbindungsbahn gewähre hierfür so ausgedehnte Vortheile, wie sich solche in einer anderen Metropole kaum wiederfänden. Nicht nur, dass schon jetzt, soweit es die Raumverhältnisse der vorhandenen Stadtbahnhöfe gestatten, alle in Berlin ankommenden Güter in ganzen Wagenladungen durch Vermittelung der Verbindungsbahn auf jedem der vorhandenen Stadtbahnhöfe, mit Anfang des Jahres 1872 auch auf jedem der sechs Bahnhöfe der Verbindungsbahn zur Entladung kommen können, finde auch von jeder dieser Verbindungsbahn-Stationen eine Expedition von Gütern in ganzen Wagenladungen nach jeder anderen Eisenbahn-Station in und ausserhalb Berlins statt, eine Einrichtung, die unzweifelhaft für die Hebung von Handel und Industrie von grossem Einflusse sein und in Verbindung mit der Eröffnung des Personenverkehrs eine neue Epoche in dem Verkehrsleben Berlins eröffnen werde.

Herr Wedding legte das von C. Schmeidler, Königl. Eisenbahnsecretair in Breslau, verfasste Werk: „Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens" vor und besprach dessen Inhalt. Der Verfasser unterscheide fünf Perioden: die erste bis zum Jahre 1840, die zweite bis 1848, die dritte bis 1860, die vierte bis 1870 reichend, durch den Abschluss des Hauptnetzes characterisirt. Die fünfte Periode beginne mit den grossen Ereignissen der Jahre 1870 und 1871. Durch einen einleitenden Abschnitt über die Beförderungsmittel vor Entstehung der Eisenbahnen und einen weiteren Abschnitt über den Einfluss des Eisenbahnwesens auf die Lebens- und Staatsverhältnisse Deutschlands habe das Werk die wünschenswerthe Vollständigkeit erhalten und empfehle sich als ein ebenso interessantes als nützliches Buch für Fachleute wie für Laien.

Durch übliche Abstimmung wurden demnächst als Mitglieder in den Verein aufgenommen: Hr. Geh. Reg.-Rath D'Avis, Hr. A. Hagen, Director der Deutschen Unionsbank, Hr. H. Kremser, Directionsmitglied der Actien-Gesellschaft „Norddeutsche Fabrik für Eisenbahn-Betriebsmaterial", Hr. Reg.-Assessor Dr. Hedemann und Hr. Ingenieur F. C. Glaser.

Beim Schlusse der Sitzung wurden für das nächste Jahr die Herren Weishaupt, Hartwich, Vogel, Streckert, Ebeling und Ernst zu Vorstandsmitgliedern wieder erwählt.

## Literatur.

*K.* Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen von Hofrath W. v. Nördling. (Wien, Lehmann & Wentzel.) Die Broschüre giebt eine Zusammenstellung verschiedener Arbeiten und Gutachten über die Anlage von schmalspurigen Bahnen und verfolgt den Zweck, das Verständniss für derartige Bahnanlagen in weiteren Kreisen zu verbreiten und der für unsere Zeit nachgerade dringlich gewordenen Nothwendigkeit der Herstellung billiger, zur Erschliessung verkehrsärmerer oder schwer zugänglicher Landstriche dienlicher Bahnen Ausdruck zu geben.

Unter den vom Herausgeber zusammengestellten Aufsätzen sind vorzugsweise zu erwähnen:

1) Bemerkungen zu dem Französischen Gesetze von 1865 über Vicinalbahnen von A. Thirion, Director der Orléans-Central-Bahn. Diese Arbeit wurde kurz vor Erlass des bezeichneten Gesetzes vorgelegt und bezweckte die Anlage schmalspuriger Bahnen zu empfehlen und dem gesetzgebenden Körper Veranlassung zur Anwendung der Begünstigung des Gesetzes auch auf schmalspurige Bahnen zu geben. Dieser Zweck wurde in soweit erreicht, als durch das Gesetz vom 12. Juli 1865 die Anwendung der schmalen Spur gestattet wurde.

2) Bericht über die Classe 63 der Weltausstellung von 1867 von Eugène Flachat. (Landtransporte, Schmalspurige Bahnen.)

3) Vortrag über Localbahnen von v. Nördling in der Sitzung der Französischen Civil-Ingenieure in Paris. Es wird u. A. hervorgehoben, dass bei Localbahnen mit normaler Spur keine irgend erhebliche Verminderung der Betriebs-Kosten zu erwarten stehe; dass auf breitspurigen Localbahnen nur eine beschränkte Anzahl von Zügen verkehren kann und ihr Anschluss an die Züge der Hauptbahn daher mangelhaft bleiben muss, während schmalspurige Bahnen mit ihrem einfacheren und leichteren Transport im Stande sind, vollkommenere Verbindungen mit der Hauptbahn zu unterhalten.

4) Beschreibung der Schmalbahn von Commentry nach Montluçon, von Ivan Flachat. Hauptlinie 17 Kilometer lang mit mehren Verzweigungen. Spurweite $1^m$. Die Bahn vermittelt den Kohlentransport zwischen dem Hauptbahnhof Commentry und den Canalschiffen zu Montluçon; sie ist 1844 für den Pferdebetrieb gebaut und wird seit 1852 mit Locomotiven betrieben; das Eigengewicht der letzteren beträgt etwa 15 000 Kilogramm.

5) Beschreibung der Schmalbahn von Tavaux-Pontséricourt, von Molinos und Pronnier. Die Bahn besteht aus zwei kleinen Linien und dient den Interessen der Zuckerfabrik von Tavaux-Pontséricourt. Sie hat $1^m$. Spurweite, Curven von $30^m$., Halbmesser und Steigungen von 10 bis 75 pro Mille. Sie wird mit Locomotiven betrieben, liegt auf dem Strassenkörper der Communalwege, führt durch 2 Dörfer und an den Hausthüren vorüber, ohne dass hieraus bislang Uebelstände sich ergeben hätten. Die Maschinen sind Tendermaschinen und befördern unter den ungünstigsten Umständen $7_{,5}$ Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 15 Kilometer pr. Stunde auf einer Steigung von 60 pro Mille.

6) Darlegung v. Nördling's an den Verein der Französischen Civil-Ingenieure (1869) über die Erbauung einer Localbahn von Saint Pourçain nach Varennes-sur-Allier und einer andern von Salbris nach Romorantin. v. Nördling empfiehlt darin die grossen Maschen der Bahnnetze durch Bahnen der normalen, internationalen Spurweite und die kleinen Maschen durch Vicinalbahnen von $1^m$. Spurweite zu bilden; die Kosten der letzteren würden 40 bis 60 000 Fr. pr. Kilometer betragen und die Organisation des Betriebes von derjenigen breitspuriger Bahnen wesentlich verschieden sein. Der Nothwendigkeit des Umladens der Güter bei dem Uebergange von der einen auf die andere Spurweite wird kein allzugrosses Gewicht beigelegt und durch Rechnung nachgewiesen, dass die schmale Spur den Vorzug verdient, wenn sie mehr als 3 Kilometer lang werden soll, indem dann die Interessen des ersparten Baucapitals mehr betragen, als die jährlichen Umladekosten.

7) Bericht der Commission Belgischer Ingenieure über Localbahnen, aus der Vereinszeitung vom 30. Juli 1871.

8) Bericht des Betriebs-Inspectors Biglia in Florenz über billige Eisenbahnen. 1871. Zusammenstellung der auf schmalspurige Bahnen bezüglichen Erfahrungen.

9) Eingabe von D. P. Sullivan an den Oesterreichischen Handelsminister über die Vortheile schmalspuriger Eisenbahnen und Vorschlag über die Erbauung derartiger Bahnen nach dem Fairliésystem, welches in auffallender Weise empfohlen wird.

10) Gutachten v. Nördling's über die vorstehende Eingabe. —

Für diejenigen Leser der Vereinszeitung, welche sich für die Frage der Localbahnen interessiren, fügen wir noch hinzu, dass dieselbe in eingehender Weise behandelt ist in der Schrift:

Materialien zu der Frage über die Anlage secundärer Eisenbahnen. Hannover 1869. Diese Schrift enthält zwei Arbeiten, nämlich I.: Ueber Nebenbahnen, vom Geh. Oberbaurath Hartwich und II.: Ueber die Anlage sogenannter secundärer Eisenbahnen, vom Baurath v. Kaven.

Die letztgedachte Arbeit stellt die Gründe für die Herstellung billiger Bahnen, die Einrichtungen der bestehenden Localbahnen, die Ansichten verschiedener Techniker, die Vortheile und Nachtheile der schmalspurigen Bahnen und die mit ihnen bis dahin gemachten Erfahrungen zusammen, wogegen die erstere Arbeit die Anschauung vertritt, dass auch die Nebenbahnen mit der breiten Spur der Hauptbahnen erbaut werden sollten.

Eisenbahn-Stations- und Orts-Verzeichniss. Handbuch des Eisenbahn-Gütertransports. Zum practischen Gebrauche für Eisenbahn-Beamte, Spediteure und sonstige Gewerbtreibende nach officiellen Quellen zusammengestellt und nach Revision Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen herausgegeben von Dr. jur. W. Koch, Redacteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. In Verlag von Barthol u. Comp. (W. Lobeck und Schirmer) in Berlin. 1872.

Die erste Abtheilung dieses Werks, das Stations-Verzeichniss, ist soeben in neuer (4ter) Auflage erschienen und ist ohne Karte zum Preise von 25 Sgr., mit Koch's neuester Uebersichtskarte der Europäischen Eisenbahnen und Barthol's Eisenbahnkarte von Mitteleuropa zum

Preis von 1 Thlr. 20 Sgr. durch jede Buchhandlung und durch uns direct von nächster Woche ab zu beziehen.

Das Stationsverzeichniss enthält eine geographische und alphabetische Uebersicht der Eisenbahn-Gebiete Europas mit ihren Linien, Stationen und Haltestellen unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stations-Verwaltungen und Mittheilung eines Meilenzeigers, der Tarife und der directen Verkehrsbeziehungen derselben im Eisenbahn-Gütertransporte sowie ihrer politischen Lage etc.

Die so zahlreichen Bestellungen, welche bereits auf die in Aussicht stehende neue Auflage Seitens der Eisenbahnverwaltungen und Seitens Gewerbtreibender erfolgt sind, beweisen, dass das Werk sich als nothwendiges Hülfsmittel sowohl der mit dem Gütertransport betrauten Beamten wie auch der Spediteure und sonstiger Gewerbtreibenden eingebürgert hat und ermuntert uns in dem Bestreben, das Werk immer mehr zu vervollkommnen. In der neuen Auflage sind nicht nur die vielen Aenderungen des Europäischen Eisenbahnnetzes (Bahn- und Stations-Eröffnungen, Aenderungen in den Verkehrsbeziehungen), welche die Jahre 1870 und 1871 gebracht haben, berücksichtigt, so dass das Werk den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes am 1. Januar 1872 in systematischer Form klarstellt; das Werk ist auch in der Richtung erweitert worden, dass die Güter-Tarife der Deutschen und Oesterr. Eisenbahnen darin bei jedem Eisenbahngebiet möglichst vollständig angegeben werden, desgleichen die an den Eisenbahnen gelegenen Post-, Telegraphen- und Steuerämter. Was das Ausland anlangt, sind die Französischen und Italienischen Eisenbahnstationen vollständiger als bisher aufgeführt, so dass nunmehr in dem Werk ein vollständiges Verzeichniss aller Europäischen Eisenbahnstationen bis auf die von Südfrankreich, Spanien und Grossbritannien, hinsichtlich deren die bedeutenderen und die Anschlussstationen mitgetheilt werden, enthalten ist.

Von der 1. Auflage des die 2. Abtheilung des Werks bildenden Verzeichnisses der Orte, welche abseits von den Eisenbahnstationen liegend, diesen ihre Güter zuführen, sind noch Exemplare in genügender Anzahl vorhanden und von uns zu beziehen. Als Ergänzung zu dieser Abtheilung wird demnächst ein Nachtrag* erscheinen, welcher die Aenderungen in dem Verkehr der fraglichen Orte, und ein alphabetisches Verzeichniss der für den Eisenbahntransport wichtigen Orte enthalten wird, welche durch die bedeutende Vergrösserung des Mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes in den Jahren 1869—1871 incl. mit den neuen Eisenbahnstationen in Connex getreten sind.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 33 vom 16. und No. 34 vom 23. December 1871. Chronik des Deutschen Reiches. — Die Literatur des Deutschen Strafgesetzbuches. II. — Die Organisation der communalen Selbstverwaltung in den Preussischen Provinzen. I. u. II. — Jomsburg, Julin, Vineta, die untergegangenen Städte der Ostseeküste. — Der Niederrheinische Verein für öffentliche Gesundheitspflege. — Die Gemälde-Ausstellung der Verbindung für historische Kunst. — Das Deutsche Canalnetz. I. — Zur Statistik von Berlin 1869 und 1870. — Die Illustration der Deutschen Dichtung. II. — Sagen der Mark Brandenburg. — Töpfereiwerke der Londoner Weltausstellung im Schlosse Monbijou.

* Das Orts-Register ist zu dem pränumerando per Posteinzahlung etc. zu entrichtenden Betrage von 22½ Sgr. von uns zu beziehen. Von dem Nachtrage dazu, welcher in Stärke von ca. 3 Doppelbogen demnächst zum Preise von 10 Sgr. erscheint, werden nur wenige Exemplare mehr als fest im voraus bestellt wurden, gedruckt werden, und ersuchen wir die darauf reflectirenden Eisenbahn-Verwaltungen resp. Eisenbahnbeamten, welche uns noch nicht ihre Bestellungen auf das Werk haben zugehen lassen, solche baldgefällig einzusenden, damit wir die Höhe der Auflage bestimmen können. Die Redaction.

### Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | | Seite |
|---|---|---|---|
| 23. Januar | 1872* | Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | |
| 24. | „ | *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | |
| 26. | „ | Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | |
| 30. | „ | *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | 7 |

### Einzahlungen.

**Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Die Inhaber von Interimsscheinen neuer Actien, 2. Emission, haben die zweite Rate von 100 fr. in der Zeit vom 2. bis 10. Januar 1872, abzüglich fr. 1. 87½ Zinsen der 1. Einzahlung, also mit fr. 98. 12½ per Actie zu leisten.

**Saaleisenbahn.** Die 3. Einzahlung von 10% mit 10 Thlr. (abzüglich 12 Sgr Zinsen) daher netto 9 Thlr. 18 Sgr. pro Actie ist vom 29. Januar bis 1. Februar 1872 bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Jena zu leisten. Ausserdem kann die Einzahlung auch in Camburg, Kahla, Rudolstadt, sowie in Berlin und Breslau erfolgen.

### Submissionen.

| Termin | | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| 8. | „ | zu Basel | Schw. Centralb. | Eis. Oberbau für Rheinbrücken | |
| 8. | „ | zu Basel | dieselbe | Unterbau für Rheinbrücken | — |
| 8. | „ | zu Berlin | Continental-Pferdeb.-Ges. | Materielien | — |
| 9. | „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Lastwagen | 1058 |
| 9. | „ | zu Basel | Schweiz. Centralb. | Eiserne Brückenbau | — |
| 10. | „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Locomotiven | 1124 |
| 11. | „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schienen etc. | 1043 |
| 11. | „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | 9 |
| 11. | „ | zu Paderborn | Westfälische E. | Eisenconstruction | 1100 |
| 11. | „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Baumaterialien-Anfuhr | — |
| 12. | „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Mittelschwellen | 9 |
| 12. | „ | zu Köln | Köln-Minden | Kleineisenzeug | 1124 |
| 14. | „ | zu Dramburg | Pomm. Centralb. | Durchlässe, Brücken etc. | — |
| 15. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | 8 |
| 15. | „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Kleineisenzeug | 8 |
| 15. | „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Locomotiven | 8 |
| 15. | „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Locomotiven | — |
| 15. | „ | zu Köln | Rheinische E. | Güterwagen | 1124 |
| 15. | „ | zu Altona | Altona-Kieler E | Güterwagen | 9 |
| 15. | „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Eiserne Brücken | 9 |
| 16. | „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Schwellen | 1123 |
| 16. | „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Erdarbeiten | — |
| 17. | „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eiserne Brücken-Ueberbau | 9 |
| 18. | „ | zu Darmstadt | Main-Neckarb. | Schwellen | 1123 |
| 18. | „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Locomotiven | 1053 |
| 20. | „ | zu Utrecht | Niederl. Rheinb. | Schienen | 1124 |
| 20. | „ | zu Utrecht | dieselbe | Schwellen | 1124 |
| 20. | „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Restaurationsverpachtung Forbach | — |
| 20. | „ | zu Pest | Ungar-Nordostb. | Bauarbeiten Nyiregyháza-Ungvár | — |
| 20. | „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | — |
| 22. | „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schwellen | — |
| 23. | „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 8 |
| 24. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 25. | „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. | „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

**Betriebs-Eröffnung**
der Theilstrecke
**Legenye-Mihályi-Homonna.**

Die gefertigte Direction beehrt sich dem P. T. Publicum zur Kenntniss zu bringen, dass die Theilstrecke Legenye-Mihályi-Homonna mit den Stationen Legenye-Mihályi, Velejte (Haltestelle), T. Terebes-Gálszécs, Bánócz, Nagy-Mihály, Nátafalva (Haltestelle), Örmezö und Homonna

**am 25. December 1871**

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

In den Haltestellen Velejte und Nátafalva werden nur Personen und Gepäck, in den übrigen Stationen hingegen Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten aufgenommen.

Der bereits publicirte Fahrplan wird dahin abgeändert, dass wegen nicht erfolgter Eröffnung der Nordostbahnstrecke Leg. Mihályi-S. A. Ujhely bis auf Weiteres nur die Züge No. 3 und 6 täglich verkehren werden.

Wien, im December 1871. **Die Direction.**

## Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die tit. Herren Aktionäre werden hiermit zu einer ausserordentlichen

**Generalversammlung**

**auf Dienstag, den 30. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr,** im grossen Saale des Stadt-Casino in Basel eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom 9. bis 29. Januar gegen Deposition der Aktien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom 9. bis 27. Januar

bei den Herren **Marcuard, André & Cie.** in **Paris,**
„ „ „ **Marcuard & Cie.** in **Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie.** in **Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn** in **Solothurn,**
„ der tit. **Aargauischen Bank** in **Aarau**

bezogen werden, allwo auch die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 2. Januar 1872.

Der Präsident des Verwaltungsrathes:
**Staehelin-Brunner.**

# Rheinische Eisenbahn.

Vom **5. Januar 1872** ab wird die secundaire

## Zweigbahn von **Stolberg** nach **Alsdorf**

dem Personen- und Güterverkehr übergeben und zwar nach untenstehendem Fahrplane.

| Entfernung Meilen | Entfernung Kilometer | Tarif Einzelbillet II. Cl. Sgr. | Tarif Einzelbillet III. Cl. Sgr. | Tarif Retourbillet II. Cl. Sgr. | Tarif Retourbillet III. Cl. Sgr. | Tarif III. Cl. 1 Tag gültig | Stationen | Güterzüge mit Personenbeförderung in II. und III. Classe Nachmittag | | Vorm. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | von Cöln in Stolberg | 7 | 15 | 10 | 39 | 3 | 14 |
| | | | | | | | „ Aachen in Stolberg | 7 | 14 | 9 | 49 | 2 | 29 |
| | | | | | | | Stolberg . . . Abf. | 7 | 20 | 11 | — | 3 | 20 |
| 1,17 | 8,81 | 6 | 4 | 9 | 6 | 5 | Hoengen (Haltest.) „ | 8 | 8 | 11 | 48 | 4 | 8 |
| 1,70 | 12,80 | 8 | 6 | 12 | 8 | — | Alsdorf . . . Ank. | 8 | 30 | 12 | 10 | 4 | 30 |

| Entfernung Meilen | Entfernung Kilometer | Tarif Einzelbillet II. Cl. Sgr. | Tarif Einzelbillet III. Cl. Sgr. | Tarif Retourbillet II. Cl. Sgr. | Tarif Retourbillet III. Cl. Sgr. | Tarif III. Cl. 1 Tag gültig | Stationen | Güterzüge mit Personenbeförderung in II. und III. Classe Vorm. | | Nachmittag | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Alsdorf . . . Abf. | 9 | — | 1 | 10 | 5 | 45 |
| 0,53 | 3,99 | 2½ | 2 | 4 | 3 | 2½ | Hoengen (Haltest.) „ | 9 | 22 | 1 | 32 | 6 | 7 |
| 1,70 | 12,80 | 8 | 6 | 12 | 8 | — | Stolberg . . . Ank. | 10 | 10 | 2 | 20 | 6 | 55 |
| | | | | | | | von Stolberg n. Cöln | 12 | 55 | 2 | 30 | 7 | 51 |
| | | | | | | | „ Stolberg n. Aachen | 10 | 40 | 3 | 15 | 7 | 35 |

Der Gütertarif kann auf den Stationen entnommen werden.

Cöln, den 1. Januar 1872.

**Die Direction.**

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von

6 Stück ungekuppelten Personenzug-Locomotiven,
6 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven und
6 Stück dreigekuppelten Güterzug-Locomotiven

nebst Tendern, Utensilien und Reservestücken soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am

**Montag, den 15. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,**

im Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Franck zu Berlin stattfindenden Submissionstermine versiegelt und portofrei an den Genannten einzureichen, von welchem auch die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen zu den Maschinen und Tendern gegen Erstattung der Copialien zu beziehen sind.

Berlin, den 16. December 1871.

**Die Direction.**

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von 760 845 Kilogramm Kleineisenzeug und zwar:

56 100 Kilogramm ganze gewalzte Unterlagsplatten,
101 235 do. halbe do. do.
297 271 do. Seitenlaschen aus Puddelstahl,
198 971 do. Hakennägel,
107 278 do. Laschenbolzen;

ausserdem von

112 380 Stück kiefernen Bahnschwellen,
65 820 do. eichenen do.
1 507 Cubikmeter kiefernen Weichenhölzer

für die Neubauten der Berlin-Görlitzer Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug resp. auf Lieferung von kiefernen oder eichenen Bahnschwellen für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn“

spätesteus bis zum Submissionstermin

für das Kleineisenzeug

**am Montag, den 15. Januar 1872, Mittags 12 Uhr,**

für die kiefernen und eichenen Schwellen und Weichenhölzer

**Dienstag, den 16. Januar 1872. Mittags 12 Uhr,**

in unserm Büreau, Wilhelmstrasse 62, hierselbst abzugeben.

Submissionsbedingungen und die Zeichnung des Kleineisenzeugs liegen daselbst zur Einsicht offen, sind auch von demselben gegen Ersatz der Copialien mit 15 Sgr. für das Kleineisenzeug, 10 Sgr. für die kiefernen oder eichenen Bahnschwellen zu beziehen.

Berlin, den 20. December 1871.

**Die Direction.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die für das Jahr 1872 erforderliche Lieferung von

856 125 Kilogramm Bahnschienen aus Gussstahl oder Bessemer Stahl

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierfür der Termin auf

**Dienstag, den 23. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection anberaumt.

Offerten hierzu sind bis zu dem vorgenannten Termin frankirt und mit der Bezeichnung „Submission auf Lieferung von Stahlschienen“ an die vorbezeichnete Dienststelle einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen portofreie Einsendung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 22. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

Maybach.

---

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung unseres Schwellenbedarfs für die Jahre 1872 und 1873 von

30 000 Stück Stossschwellen
515 700 do. Mittelschwellen und die Hölzer zu 840 Weichen } aus Eichenholz

im Wege der Submission zu verdingen.

Die maassgebenden Bedingungen und Massen-Verzeichnisse liegen in unserm hiesigen technischen Büreau der Betriebs-Abtheilung zur Einsicht offen und können daselbst auch Abdrücke derselben gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden.

Offerten auf Uebernahme von Lieferungen sind versiegelt, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf

**Montag, den 15. Januar 1872,**

anberaumten Submissionstermine einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 22. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

6 Stück Personenzugs-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und 1 Satz Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiven für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem auf

**Donnerstag, den 11. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,**

in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hierselbst aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 19. December 1871.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

## Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Ostbahn ist die Beschaffung von

938 Stück Radreifen von Gussstahl (Tiegelguss oder Bessemer Stahl),

630 Stück Radreifen aus Puddelstahl,

2850 Stück schmiedeeiserne Siederöhren für Locomotivkessel,

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissions-Termin auf

**Donnerstag, den 25. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,**

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind **portofrei** und **versiegelt** mit der Aufschrift: „Offerte auf Radreifen resp. Siederöhren für die Königl. Ostbahn“

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken „Bahnhof“.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungs-Bedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeltlich zugesandt.

Bromberg, den 23. December 1871.

**Die Ober-Maschinenmeister.**
Graef.

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von

50 offenen und 50 bedeckten Güterwagen

von 6 Meter Länge und 200 Centnern Tragfähigkeit soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Bedingungen sind von unserm Hauptbüreau zu beziehen. Die Offerten sind bis zum **15. Januar 1872** hier einzureichen.

Altona, den 27. December 1871.

**Die Direction.**
H. Tellkampf.

## Hessische Nordbahn.

Für die Hessische Nordbahn sollen 25000 Stück Eichen-Mittelschwellen im Ganzen oder in beliebigen kleineren Quantitäten im Wege der Submission vergeben werden. Deshalbige Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Eichen-Mittelschwellen“

bis zum **12. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten zu der gedachten Terminsstunde. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen können von uns gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Cassel, den 27. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken auf der III. Bau-Abtheilung der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, veranschlagt zu 51725 Pfund Schmiede- und 3827 „ Gusseisen

soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, die ersteren können auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn“

bis zu dem auf

**Mittwoch, den 17. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in unserm Centralbüreau Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 28. December 1871.

**Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

### Nutzholz-Lieferung.

Unser Bedarf an Nutzhölzern pro 1872 soll auf Grund der in unserm hiesigen Geschäftslokale und im Büreau unserer Wagen-Verwaltung zu Dortmund ausgelegten Lieferungs-Bedingungen im Wege der Submission vergeben werden. Auf frankirtes Begehren werden die Bedingungen kostenfrei abgegeben. Lieferungslustige wollen ihre Offerten auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Nutzhölzern“ versehen bis zum **25. Januar** fut. in unserm Geschäfts-Locale hierselbst abgeben. Die Submittenten bleiben bis zum 15. Februar fut. an ihre Offerten gebunden.

Köln, den 28. December 1871. **Die Direction.**

## Badischer Eisenbahnbau.

### Vergebung eiserner Brücken.

Die Herstellung der Eisenconstructionen für die Uebergangswerke der Bahnen von Hausach nach Villingen, von Messkirch nach Mengen, von Krauchenwies nach Sigmaringen und von Pfullendorf nach Schwackenreuthe soll in Submission begeben werden.

Das Gesammtgewicht der Eisentheile beträgt ungefähr

| | Schmiedeeisen Kilogramm | Gusseisen Kilogramm |
|---|---|---|
| für die Bahnstrecke von Hausach bis Niederwasser (Bausection Hornberg) . . . . . | 250000 | 14500 |
| für die Bahnstrecke von Niederwasser bis St. Georgen (Eisenbahnbauinspection Triberg) | 102000 | 3400 |
| für die Bahnstrecke von St. Georgen nach Villingen (Eisenbahnbauinspection Villingen) | 87000 | 3700 |
| für die Bahnen im Bezirk der Eisenbahnbau-Inspection Messkirch . . . . . | 718000 | 21100 |
| zusammen | 1157000 | 42700 |

Die Pläne, die Gewichtsberechnungen und die Bedingungen sind in Hornberg, Triberg, Villingen und Messkirch für die betreffenden oben genannten Strecken aufgelegt.

Anerbietungen auf die Bauten in einem einzelnen Bezirk oder auf die sämmtlichen Bauten sind getrennt nach Schmiedeeisen und Gusseisen für 1000 Kilogramm oder für 1 Zollcentner zu stellen und längstens bis zum **15. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr,** bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, wo die Eröffnung der Submissionen alsdann stattfindet.

Carlsruhe, den 28. December 1871.

**Grossh. Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues.**
Baer.

# Ungarische Ostbahn.

## Geänderter Fahrplan der Strecke Grosswardein-Klausenburg.

Giltig vom 1. Jänner 1872.

### Richtung Grosswardein—Kolozsvár

| Stationen | Entfernung in Meilen | Entfernung in Kilometer | Beschleunigter gemischter Zug Nr. 5. Ank. U. | Ank. M. | Abfahrt U. | Abfahrt M. | Gemischter Zug Nr. 11. Ank. U. | Ank. M. | Abfahrt U. | Abfahrt M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wien Nordbahn | | | Abends | | 8 | 15 | Früh | | 7 | 45 |
| Wien Staatsbahn | | | „ | | 8 | 25 | „ | | 7 | 55 |
| Pest | | | Früh | | 7 | 30 | Abends | | 6 | 5 |
| Czegléd | | | „ | | 10 | 33 | „ | | 8 | 55 |
| Szolnok | | | „ | | 11 | 22 | „ | | 9 | 58 |
| Püspök-Ladány | | | Nachm. | | 2 | 35 | Nachts | | 1 | 26 |
| Grosswardein | | | 4 | 47 | 5 | 12 | 4 | 6 | 4 | 51 |
| Mezö-Telegd | 3,04 | 23,09 | 6 | 4 | 6 | 6 | 5 | 48 | 6 | 1 |
| Élesd | 1,48 | 11,25 | 6 | 31 | 6 | 33 | 6 | 29 | 6 | 40 |
| Rév | 1,59 | 12,06 | 7 | — | 7 | 5 | 7 | 12 | 7 | 30 |
| Brátka | 1,73 | 13,13 | 7 | 37 | 7 | 39 | 8 | 5 | 8 | 26 |
| Csucsa | 2,74 | 20,75 | 8 | 26 | 8 | 36 | 9 | 19 | 9 | 54 |
| Bánffy-Hunyad | 2,96 | 22,43 | 9 | 26 | 9 | 31 | 10 | 54 | 11 | 29 |
| Sztána (Haltestelle) | 1,32 | 10,18 | 9 | 57 | 9 | 59 | 12 | 1 | 12 | 3 |
| Egeres | 1,52 | 11,38 | 10 | 30 | 10 | 33 | 12 | 37 | 12 | 49 |
| Magy. Gorbó (Haltestelle) | 0,99 | 7,59 | 10 | 50 | 10 | 52 | 1 | 6 | 1 | 8 |
| Magyar-Nádas | 1,15 | 8,67 | 11 | 11 | 11 | 13 | 1 | 28 | 1 | 33 |
| Kolozsvár (Klausenburg) | 1,55 | 11,76 | 11 | 39 | Nachts | | 2 | 2 | Nachm. | |

### Richtung Kolozsvár—Grosswardein

| Stationen | Entfernung in Meilen | Entfernung in Kilometer | Beschleunigter gemischter Zug Nr. 6. Ank. U. | Ank. M. | Abfahrt U. | Abfahrt M. | Gemischter Zug Nr. 12. Ank. U. | Ank. M. | Abfahrt U. | Abfahrt M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kolozsvár (Klausenburg) | | | Früh | | 4 | 20 | Vorm. | | 11 | 30 |
| Magyar-Nádas | 1,55 | 11,76 | 4 | 46 | 4 | 48 | 11 | 59 | 12 | 7 |
| Magy. Gorbó (Haltestelle) | 1,15 | 8,67 | 5 | 7 | 5 | 9 | 12 | 28 | 12 | 30 |
| Egeres | 0,99 | 7,59 | 5 | 26 | 5 | 31 | 12 | 48 | 12 | 58 |
| Sztána (Haltestelle) | 1,52 | 11,38 | 6 | 3 | 6 | 5 | 1 | 38 | 1 | 40 |
| Bánffy-Hunyad | 1,32 | 10,18 | 6 | 33 | 6 | 38 | 2 | 15 | 2 | 55 |
| Csucsa | 2,96 | 22,43 | 7 | 28 | 7 | 38 | 3 | 46 | 4 | 16 |
| Brátka | 2,74 | 20,75 | 8 | 25 | 8 | 27 | 5 | 3 | 5 | 13 |
| Rév | 1,73 | 13,13 | 8 | 59 | 9 | 4 | 5 | 46 | 6 | — |
| Élesd | 1,59 | 12,06 | 9 | 31 | 9 | 33 | 6 | 30 | 6 | 40 |
| Mezö-Telegd | 1,48 | 11,25 | 9 | 58 | 10 | 4 | 7 | 7 | 7 | 17 |
| Grosswardein | 3,04 | 23,09 | 10 | 56 | 11 | 22 | 8 | 16 | 9 | 5 |
| Püspök-Ladány | | | 1 | 23 | Nachm. | | 11 | 44 | Nachts | |
| Szolnok | | | 4 | 38 | „ | | 4 | 19 | Früh | |
| Czegléd | | | 5 | 32 | „ | | 5 | 55 | „ | |
| Pest | | | 8 | 37 | Abends | | 8 | 43 | „ | |
| Wien Staatsbahn | | | 6 | 9 | Früh | | 6 | 36 | Abends | |
| Wien Nordbahn | | | 6 | 19 | „ | | 6 | 49 | „ | |

**Bemerkungen:** Ausser obigen Anschlüssen finden die P. T. Reisenden in **Püspök-Ladány** Anschluss an die **Theissbahn**-züge von und nach **Debreczin, Miskolcz, Kaschau** und in **Czegléd** an die **Staatsbahnzüge** von und nach **Czegedin.**

Gleichzeitig werden die **Haltestellen**

**Magyar-Gorbó und Sztána**

für den Personen- und Reisegepäckdienst von und nach allen Stationen der **Linie Grosswardein-Kolozsvár** eröffnet.

Die Gebührenberechnung erfolgt nach der Meilenentfernung der den Haltestellen **zunächst** gelegenen Stationen, und zwar: bei der Fahrt von einer Haltestelle bis zu der in der Richtung des Zuges **rückwärts gelegenen Station,** — bei der Fahrt **nach** einer Haltestelle aber bis zu der in der Richtung des Zuges **folgenden Station.**

Pest, im December 1871.

**Die General-Direction.**

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

**Grossherzogl. Badische Bahnen.** Ende November 1871.

WA 13. 1 Pack Kunsthäfen (15 Pfd.)
L A 1356. 1 Kiste leere Cigarrenkistchen (117 Pfd.)
A N u. Co. 1319. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
S oder E S 470, 3384. 1 Ballen Futtertuch (30 Pfd.)
E u. R Cassel 22. 1 Kiste alte Helme (250 Pfd.)
J L 1592. 1 Korb Eisenwaaren (22 Pfd.)
S K 7251. 4 Kiste Farbwaaren (70 Pfd.)
G B u. B W 1865. 1 leere Kiste (65 Pfd.)
M 21 978. 1 Kiste leere Kisten (149 Pfd.)
M Maier. 2 Sack Säcke (85 Pfd.)
M. P. 184. 1 Kiste mit 2 leeren Kisten (72 Pfd.)
G u. S 865. 1 leere Kiste (45 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Melisfass (105 Pfd.)
4 Ballen Schleisshanf (296 Pfd.)
874, 368. 1 Ballen Emballage (180 Pfd.)
761, 861. 1 Ballen Emballage (160 Pfd.)
K A 6056. 1 Ballen Emballage (150 Pfd.)
J B. 1 Sack alte Säcke (49 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

H. Oppenheimer, M. Marx, Gebr. Grossmann } Mannheim 1 Sack alte Säcke (35 Pfd.)
Lutz u. W. Mayer. 1 Sack alte Säcke (48 Pfd.)
Weissenburger. 1 Sack alte Säcke (47 Pfd.)
Max Maier. 1 Sack alte Säcke. (43 Pfd.)
R D, J P E } 22, 14. 1 Sack Farbstoff (114 Pfd.)
2 Sack Hafer (380 Pfd.)
L 729. 1 leeres Weinfass (130 Pfd.)
J. L. Haas. 1 leeres Weinfass (34 Pfd.)
A. Traumann. 1 leeres Weinfass (90 Pfd.)
F H 172. 1 leeres Weinfass (100 Pfd.)
G 3882. 1 Ballen Tuch (40 Pfd.)
E S 543. 1 Ballen Baumwollwaaren (136 Pfd.)
M 9512. 1 Kiste Nadeln (33 Pfd.)
A D 465. 1 Ballen Wollwaaren (133 Pfd.)
C P B. 1 Kiste Papier (170 Pfd.)
J. Moll, Mannheim. 1 Sack leere Säcke (15 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Packleinen (115 Pfd.)
E F 7092. 1 Kiste Seife (92 Pfd.)
H u. B 1405. 1 Ballen Packleinen (104 Pfd.)
H 106. 1 Kiste Spielwaaren (54 Pfd.)
J S. 2 Ofentheile (37 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

G S 9346 1 Korbflasche Säure (158 Pfd.)
R W 226. 1 Ballen Baumwollwaren (45 Pfd.)
N 597. 1 Ballen Wollwaaren (98 Pfd.)
A R 50409. 1 Ballen Stearinkerzen (60 Pfd.)
H 5. 1 Kiste Kirschwasser (28 Pfd.)
N. 6 Stück gusseiserne Brunnenschaalen (480 Pfd.)
H K 3345. 1 Korb Steingutröhren (68 Pfd.)
2 Sack Salz (367 Pfd.)
T. 1 Fässchen eiserne Nieten (17 Pfd.)
J E 8601. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.)
1044. 1 Pack Seegrasteppiche (92 Pfd.)
R 10. 1 Bündel leere Säcke (76 Pfd.)
S R 7251. 1 Kiste Farbe (70 Pfd.)
C 3882. 1 Ballen Baumwollwaaren (30 Pfd.)
M B 3223. 1 Kiste Militäreffecten (68 Pfd.)
1 Tisch für eine Nähmaschine (27 Pfd.)
J B 66. 1 Koffer Effecten (37 Pfd.)
I M 284. 1 Kistchen Eisenwaaren (18 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

J W 533. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
AH 6673. 1 Tisch
1 Tisch (185 Pfd.)
L M 1286. 1 leeres Fass
W 533. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
G V K 66. 1 Kiste (220 Pfd.)
P 3347. 1 Kiste (215 Pfd.)
F 1323. 1 Fass (50 Pfd.)
K L 3978. 1 Kiste (65 Pfd.)
S P 2987. 1 Pack Papier (332 Pfd.)
G C 2533. 1 Ballot (44 Pfd.)
E B. 1 Korb (37 Pfd.)
S P u. C 1235. 1 Kiste Bilder (50 Pfd.)
R T 402. 1 Kiste (55 Pfd.)
R W 709. 1 Kiste (29 Pfd.)
G C 971. 1 Ballen (87 Pfd.)
P G 161. 1 Kiste (157 Pfd.)
G S 7313. 1 Kiste (91 Pfd.)
C F 672. 1 Kiste (170 Pfd.)
A M 599. 1 Kiste (60 Pfd.)
F T 265. 1 Kiste (418 Pfd.)
V H 289. 1 Kiste (38 Pfd.)
K C 1610. 1 Kiste (34 Pfd.)
B K 227. 1 Kiste 77 (Pfd.)
△ 1838. 1 Kiste (47 Pfd.)
T W 2798. 1 Fässchen (39 Pfd.)
M 147. 1 Kiste (410 Pfd.)
S M 146. 1 Ballot (47 Pfd.)
M 132, 147. 104, 157. } 4 Korbflaschen.
} lagern in Heidelberg.

IHB. 1 Sack Tuchabfälle (113 Pfd.)
M. 1 eiserner Rost (16 Pfd.)
} lagern in Jaxtfeld.

W P G 859. 1 Ballot Leder (36 Pfd.) lagert in Würzburg.

K 42 3. 14. 15. 16. 4 Kistchen Kandiszucker (173 Pfd.) } lagern in Pforzheim.

W M 542. 1 Kiste (45 Pfd.)
B S 9553. 1 Kiste Zündwaaren (49 Pfd.)
} lagern in Mühlacker.

L H 366. 1 Kiste Kurzwaaren
B 2. 1 Kistchen
J F 2. 1 Fässchen Wein
J F 93. 1 Fässchen Wein
} lagern in Carlsruhe.

H 1. u. 181. 1 Sack Garn (10 Pfd.) lagert in Malsch.

S 463. 1 Ballen (35 Pfd.)
L E u. B 2904. 1 Kistchen Cigarren (115 Pfd.)
} lagern in Baden.

A E. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papiere (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papiere (105 Pfd.)
} lagern in Kehl.

Pschorr 4398. 1 Fässchen Bier (65 Pfd.)
H 5507. 1 Kiste (60 Pfd.)
} lagern in Strassburg.

E S 6441. 1 Ballen Wollwaaren (90 Pfd.) lagert in Appenweier
S 1658. 1 Ballen Baumwollwaaren (70 Pfd.) lagert in Bühl.

L N 4403. 1 Kiste (33 Pfd.)
3. 5. 8. 17. 4 Säcke Holznägel (105 Pfd.)
F 287/88. 2 Tönnchen Wagenfett (31 Pfd.)
S ℘ 622. 1 Sack Lumpen (40 Pfd.)
S G 1163. 1 Kiste Seife (126 Pfd.)
J F G 7429. 1 Ballen Stöpsel (26 Pfd.)
M K 3522. 1 Kiste (28 Pfd.)
C F D. 1 Kiste (75 Pfd.)
F 359. 1 Kiste (41 Pfd.)
M 10. 1 leeres Fass (26 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

H L 1857. 1 leeres Fass (198 Pfd.) lagert in Ihringen.
J L 28. 1 leeres Fass (75 Pfd.) lagert in Altbreisach.

J T 11543. 5 Kisten Kurzwaaren (80 Pfd.)
1 Bund Eisenblech
S C 3266. 1 Ballen (183 Pfd.)
W S C 1001. 1 Kiste Kurzwaaren
J F 13516/25. 10 Kisten Stärke (1176 Pfd.)
L R 2. 1 Ballot Wollgarn
M W S 6867. 1 Ballen Wollgarn
S P C 1505. 1 Kiste (22 Pfd.)
B H 8 23467/8. 2 Kisten (144 Pfd.)
H H 1451. 1 Kiste (133 Pfd.)
M L. 1 Ballen (42 Pfd.)
Y P 128. 1 Kistchen Candis (45 Pfd.)
W 3270. 1 Ballen (97 Pfd.)
C 476. 1 Ballen (28 Pfd.)
E 213. 1 Ballen (292 Pfd.)
E 213. 18 Stück gewalztes Eisen
} lagern in Basel.

E D S 1671. 1 Gebund Eisen (11 Pfd.)
J E. 1 Sack Holzwaaren (36 Pfd.)
} lagern in Waldshut.

G. K. u. E H 701. 1 Sack Lumpen (54 Pfd.) lagert in Constanz.

## Verzeichniss

der mit Ende des Monats November 1871 überzähligen Güter der **K. k. priv. Böhmischen Westbahn.**

S R 128. 1 Kiste Maschinentheile (535 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Prag. Auf- und Abgabsstation laut Anklebzettel.
1 gusseisernes Consol (30 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Prag.
3 eiserne Kothkratzer (10 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Prag.
W & C 6809. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) von Prag lagert in Radnitz. Prag-Radnitz beklebt.
H 5. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Pilsen.
L L 18636. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Pilsen.
E 6069. 1 Korb Pinsel (5 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Pilsen. Prag-Pilsen beklebt.
1 gusseisernes Rohr (141 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Pilsen.
B R 4. 2 Kastenbestandtheile (26 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Pilsen.
F B C 1424. 1 Nähmaschinengestell (83 Pfd.) von Prag lagert in Pilsen.
1 Wagensignallaterne lagert in Furth.
AP 1609. 1 Ballen Papier (144 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Pilsen.

## Verzeichniss

der im Monate November c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

### Güterexpedtion.

M S 3894. 1 Korb Wein (147 Pfd.).
G S 8 665, 750, 442. 3 leere Fässer (142 Pfd.).
B. 1 gusseiserner Randtopf (14 Pfd.).
J W 1741. 1 Kiste (94 Pfd.).
A M 57. 1 Fass Butter (32 Pfd.).
C F 3624. 1 leeres Fass (102 Pfd.).
Zuckerfabrik Nordstemmen. 2 Sack Kalk (105 Pfd.).
F P R 3. 1 Beutel Zwiebeln (30 Pfd.).
G. 1 Collo Eisentheil (7 Pfd.).

### Station Wolfenbüttel.

AP & S 8318. 1 Tonne Butter (74 Pfd.).

### Station Goslar.

Cöthen 385. 1 leeres Fass (178 Pfd.).

### Station Salzgitter.

M 1. 1 Sack Kleidung (32 Pfd.).

### Station Kreiensen.

B H 2513. 1 Ballot (55 Pfd.).
H C 863. 1 Ballot (53 Pfd.).
C L 513. 1 Ballot (44 Pfd.).
K. 2 Säcke Steine.

### Station Holzminden.

S V 355. 1 Bürde Leder (154 Pfd.).
J. B. Calm, Bernburg. 1 Sack Gerste (200 Pfd.).
C K 2904. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.).

## Nachweisung

der am 5. December 1871 auf den Stationen der **Kaiserlichen Eisenbahnen** in **Elsass-Lothringen** überzähligen Güter.

A 6043. 1 Sack Reis (184 Pfd.) lagert in Metz.
A S 2. 10 F G C 4644, 8062. } 2 Kisten Schwefelhölzer (268 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 18. September.
A 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Metz.
A R 1/2, 2 Kisten (206, 246 Pfd.) lagern in Metz seit 28, Juli.
A S. E. Fritz 3. 1 schwarzer leerer Koffer lagert in Avricourt s. 4. Nov.
A G C 2099. 1 Korb Eisenwaaren (135 Pfd.) lagert in Barr seit 24. Octbr.

A 1/16. 16 leere Fässer lagern in Montigny seit 5. November.
AN 107/109. 3 Fässer (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
Aubertin, Metz. 1 gusseisernes Thürchen (4 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
A M C, Mt, 917. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. Novbr
Achille. 1 Packet (4 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
Aulusis 1 Packet (8 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
A W 324. 1 Korbflasche Lack (30 Pfd.) lagert in Pagny seit 20. November.
A B & C 61/62. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 27, 102 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. Juni.
A 1684. 1 Ballen Tapeten (150 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
A H 1147. 1 Pack Sägen (60 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
Aubert. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 140 Pfd.) lagern in Metz s. 5. Decbr.
A 1417. 1 Korb Schuhwaaren lagert in Saarburg seit 5. December.
A G 192. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
A B. 1 Kiste (224 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
A K 12665. 1 Collo (154 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
M. Adolph. 1 Koffer lagert in Strassburg seit 5. December.
Bellard, Kriegsgefangener. 1 Packet Kleider (14 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
Bischoff. 8 Colli Mobiliar (360 Pfd.) lagern in Bischweiler seit 12. Octbr.
B. 22 Tafeln Kupfer (852 Pfd.) lagern in Strassburg.
B B C 11. 1 Kiste Infanterie-Seitengewehre (34 Pfd.) lagert in Metz seit 27. März.
B F 559. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Metz seit 23. Juni.
B N 1/5. 5 Pack, 25 Kistchen Wagenschmiere (388 Pfd.) lagern in Metz.
L. Bournay. 1 Koffer Wäsche (38 Pfd.) lagert in Metz.
B L 664. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Metz seit 2. Octbr.
B K 18. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Strassburg seit 2. October.
B L 177. 1 leeres Fass (170 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
B N C 2315. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 452 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Beier 23. 1 Kiste Damencorsets (15 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
B 1532. 1 Ballen Baumwollenwaaren (40 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
B 12. 1 Ballen Baumwollen-Abgang (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Brélat. 1 Pack leere Säcke (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
B G 6. 1 Kiste Feilen (88 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Buescher. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 22. October.
B S 70. 1 Ballen Zeugwaaren (150 Pfd.) lagert in Weissenburg s. 24. Oct.
B & H 1647. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 20. Octbr
B S 6487. 1 Kiste Wollgewebe (494 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 1. November.
Bouchotte. 1 Pack Säcke lagert in Metz seit 6. November.
B. 1 Sack Weizen (170 Pfd.) lagert in Hundsbach seit 8. October.
M. Bossion, Beauregard. 1 Kiste (Inhalt unbekannt), 20 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
B S Hartmann 1661. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
Eduard Birkel, Ostheim. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
B 100. 1 Ballen Emballage (20 Pfd.) lagert in Metz seit 7. October.
Besançon 1437. 1 Kiste Knöpfe (126 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
B L 2825/26. 2 Eass Weln lagern in Colmar seit 12. November.
B H 37, 39, 40, 42, 48. 5 Fässer Petroleum lagern in Colmar seit 26. Nov.
Baron. 2 Koffer Effecten (70, 130 Pfd.) lagern in Avricourt seit 5. Decbr.
Baumann. 1 Kiste Effecten (24 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
B 1. 1 Ballen Metalltuch lagert in Königshofen seit 5. December.
B 5. 1 Schreibpult-Aufsatz lagert in Königshofen seit 5. December.
Buflot. 1 Packet Leinen (22 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Beckerich. 1 Kiste, 4 eiserne Wagenachsen (89 Pfd.), lagert in Metz seit 5. December.
B D 2592/93. { 1 Korb Eisenwaaren (219 Pfd.) / 1 Eisenstange } lagern in Metz seit 5. Dec.
B M 3248, 3249/50. 4 eiserne Fensterkrenze lagern in Metz seit 5. Decbr.
Paul Bourier. 1 Ballen Zeug (40 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Adam Boost. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Bégin. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
B S 61/62. 2 Bund Säcke (201 Pfd.) lagern in Belfort seit 5. December.
B F F 1716. 1 Ballen Leinwand (63 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. Decbr.
Hb. Georg Bock. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Burkhard Relion Bennweier. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Oscar Banqua, Paris. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Advocat Boulage. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Chât. Thierry. 1 Feuerspritze lagert in Weissenburg.
Coppelt 160. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
C R S 19224. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. September.
C S L 104. 1 Korb Eisenwaaren lagert in St. Louis seit 18. September.
C S 8585, 8584. 2 Körbe Schuhwaaren (147 Pfd.) lagern in Metz.
C S 108. 1 Kiste Droguen (50 Pfd.) lagert in Metz.
C S 237. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.) lagert in Strassburg.
C D 630. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen seit 15. Octbr.
C M 914. 1 Kiste Glaswaaren (554 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
C B R & B 1068. 1 Kiste Maschinengurt (76 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
C H C D. 1 Pack leere Säcke (19 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
C S 3652. 1 Pack Leder (40 Pfd.) lagert in Belfort seit 4. October.
Michel Closset à Koppel-Ringer. 1 schwarzer Koffer Kleider lagert in Hagenau seit August.
C S 750. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 22. October.
Cassal, Hagenbach. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 212 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
Mr. Cousard à Teilin. 1 Handkorb (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
C V V H 6952. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
Mme. Cohen, modiste. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
C T 9780. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Chrétien. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
C N 7245. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
Cerf. 1 Ballen Tuchwaaren (80 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
C F 46817. 1 Kiste Lackwaaren (61 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
C F 87. 1 Ballen Tuch (220 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
C D 2556/60. 5 Körbe (Inhalt unbeknnnt, 924 Pfd.) lagern in Metz seit 5. December.
Claude 1380. } 2 Ballen (Inhalt unbek, 46, 110 Pfd.) lagern in Metz seit
Claude. } 5. December.
Mme. Clesse. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) lagert in Metz s. 5. Dec.
C D 366. 1 Kiste Eisenwaaren (74 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. December.
C 53. }
W 22570. } 1 Ballen rohe Wolle (190 Pfd.) lagert in Erstein seit 5. Decbr.
Courbevoie, Paris. 1 Koffer Kleidung (54 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. Dec.
C R 5786. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in St. Louis seit 5. December.
C T 489 1 Fass Militäreffecten (380 Pfd.) } lagern in Saargemünd s. 4. Dec.
C T 490. 1 Kiste (120 Pfd.) }
C 2996. 1 Fass Militäreffecten (540 Pfd.) lagert in Saargemünd s. 4. Dec.
C C C div. Nrn. 10 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. December.
Champigne, Laurer. 5 Fässer Bier (740 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 5. December.
C H 1306. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
C M 3298. 1 Fass Wein (120 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
A. Dreher, Schweighausen. 13 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
D. Schmidt. 8 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
Dreyfuss Levy, Colmar. 23 Sack Weizen, 10 Sack Mehl lagern in Colmar seit 29. August.
D W. 25 Bund Stahl (2868 Pfd.) lagern in Metz.
Dietrich & Cie. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Strassburg.
D. 4 Stangen Eisen (240 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
D R. 12 Ballen Caffee (1486 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
D 21. 1 Ballen rohe Baumwolle (468 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
D. 2 Colli Eisen (37 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 21. October.
D C. 5 Colli Eisentheile lagern in Metz seit 19. October.
D D R 94. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 319 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
Dollfuss. 1 Säckchen Mehl (8 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
D V 2506. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
Mr. Delung, Dannemarie. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 138 Pfd.) lagert in Altkirch seit 9. November.
Dürr, Pfalzburg. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
E Dörr, Nancy. 2 Pack leere Säcke (94 Pfd.) lagern in Metz seit 28. Nov.
D 4032. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
D D C 630. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 500 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
D C 3. 1 Kiste Eisenwaaren (327 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Dedier 2781. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Metz s. 5. Dec.
Diez. 1 leere Kiste (4 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
L Daubrée. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
D F 76/79. 4 Körbe Nägel lagern in Erstein seit 4. December.
D F 3. 1 Sack Caffee (160 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
D E 3064. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Mr. Demange, Schlettstadt. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Mr. Deutsch. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 98 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.

E F B 2134. 1 Kiste Manufacturwaaren (128 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
E V 5176. 1 Pack Papier lagert in St. Louis seit 19. October.
Est Sér S 1124. 1 Wagendecke lagert in Hagenau seit April.
E H Frl. E. Henze bei Hrn. Aug. Bollmann in Botzheim. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen seit 29. October.
Est 3397. 1 Wagendecke lagert in Münster seit 26. October.
E Z 84. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
E 410. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 134 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
Emel. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Metz Eilgut seit 5. December.
Vve. Eloy. 1 Packet Wäsche (4 Pfd.) lagert in Metz Eilgut seit 5. Decbr.
Frances, Kriegsgefangener. 1 Packet Kleider (10 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
F C 687. 1 Korb Eisenwaaren (277 Pfd.) lagert in Strassburg s. 5. Septbr.
Florent, Ebersmünster. 1 Koffer (68 Pfd.) lagert in Strassburg s. 5. Sept.
F S I 764. 1 Fass Schnaps (150 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Octbr.
F. 1 Kochmaschine mit Platte (190 Pfd.) / 3 eiserne Kochkesssel (54 Pfd.) } lagern in Mühlhausen seit 4. October.
F V 5191, 5167. 2 Packet Packpapier lagern in St. Louis seit 19. October.
F S 120. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Dieuze s. 25. Nov.
Frick. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 216 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
F div. Nrn. / B 5713. } 6 Ballen rohe Wolle (1560 Pfd.) lagern in Erstein seit August.
F R 3168. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Nov.
F G 1363. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Nov.
F Bucherer div. Nrn. 6 Fass anscheinend Essig (3066 Pfd.) lagern in Altkirch seit 12. November.
F B D. / J W. 45 Sack Mehl lagern in Sennheim seit 12. November.
F 4249. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 159 Pfd.) lagert in Metz seit 18. Nov.
F R 1277. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Mühlhausen seit 24. Nov.
Ferrant 6825. 1 Kiste Papier lagert in Metz seit 5. December.
F R 186. 1 Kiste Gummiband (146 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 5. December.
F J 41. 1 Kiste Papier (300 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Ernest Feliner. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. Decbr.
F L 1. 1 Ballen Römische Camillen (132 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. Dec.
F & Cie. 1 Ambos lagert in Erstein seit 4. December.
Fürderer & Kohler. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. December.
Faller. 1 Fass Wein lagert in Strassburg seit 5. December.
F 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. Dec.
F 22. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
G F B & B S. 2 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
G S 4629. 1 Harasse (Inhalt unbekannt, 286 Pfd.) lagert in Altkirch seit 18. August.
Grap, Müller in Schmierlach-Münster. 2 Sack Zucker lagern in Colmar seit 29. August.
G S 8138. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
G E 1. 1 Haras Möbel (200 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
G R 1533. 1 Ballen Papier (100 Pfd.) lagert in Forbach seit 29. September.
G 1508, 1342. 2 Fässer (670, 710 Pfd.) lagern in Forbach seit 29. Septbr.
G. 6 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern in Metz.
G D. / J. 1 Kiste Kleider (95 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Gerster Daniel à Lissach (Suisse). 2 Colli Betten und Wäsche (160 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
G F 11277. 1 Ballen Wollwaaren (90 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
G F 445/6, 435, 440, 437/8. 6 Ballen Wolle (2329 Pfd.) lagern in Basel seit 1. November.
G V 11421. 1 Fass Oel (438 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. November.
G F 3083. 1 Fass Absynth (172 Pfd.) lagert in Merlebach seit 17. Novbr.
G F B 9521. 1 Wagendecke lagert in Strassburg seit 1. December.
G 203. 1 Sack Effecten (70 Pfd.) lagert in Dieuze seit 5. December.
G H 253. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen seit 5. Decbr.
Gabol, Bousonville. 1 Kiste Kurzwaaren lagert in Metz seit 5. December.
J Greffni. 1 Bündel Bettzeug (92 Pfd.) / 1 eiserne Bettstelle } lagern in Metz seit 5. December.
Gilbrin Roger. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
G E 9. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Erstein seit 4. December.
G 1/5. 5 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Colmar seit 4. December.
G. 26 Stangen Eisen (2000 Pfd.) / 2 Bürden Eisen } lagern in Saargemünd seit 4. Decbr.
Geiger, Zeughpt. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
G. 16 Theile Eisengitter lagern in Saargemünd seit 4. December.
G P 5997. 1 Kiste / div. Nrn. 6 Fass } (Inhalt unbekannt) (26 Pfd.) (1828 Pfd.) } lagern in Strassburg seit 9. December.
G L. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 124 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
H 315. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 29. August
Miss Hately. 1 Kiste Effecten (140 Pfd.) lagert in Belfort seit 4. October.
H 1, 3, 5/19. 17 Ballen wollene Decken (2761 Pfd.) lagern in Metz seit 27. März.
H D 1076. 1 Sack Gries (202 Pfd.) lagert in Metz.
H R 39/40. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 154 und 106 Pfd.) lagern in Metz.
Michael Haby, Uffheim 5. 1 Pack leere Säcke (78 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Hamspach 1139, 1136, 1355, 1442. 4 Fass Bier lagern in Königshofen seit 29. October.
Hemmerdinger. 1 Sack leere Säcke lagert in Strassburg seit 29. October.
Hauer. 1 Ballen (Inhalt unbekannt (128 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
Charles Hatterer. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. Nov.
H S 2. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. November.
H V W 1136. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 376 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 10. November.
H S 5. 1 Stange Stahl (50 Pfd.) lagert in Pagny seit 21. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke lagert in Strassburg seit 21. November
Hetzer, Hagenau. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 227 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Mme. Henvient, Saarburg. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
H Z 76 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
H L. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Decbr.
H M C 977. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. December.
H F J 285. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
Henrichs. 1 Korb Wein lagert in Metz seit 5. December.
Hellnette. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. December.
H H 4089. 1 Kiste Kurzwaaren (30 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
H W 6472. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 7 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
H L B 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
H G 427/29. 3 Ballen Strickwolle lagern in Erstein seit 4. December.
H S 221. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 93 Pfd.) lagert in Colmar seit 4. Dec.
H. 1 Koffer Kleider (30 Pfd.) lagert in St. Louis seit 5. December.
Gendarm Hoffmann. 1 Kiste Kleider lagert in Pagny seit 4. December.
H 2. 1 Kiste Militäreffecten (178 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. Dec.
H 1. 1 Fass Militäreffecten (125 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. Dec.
H. 4 Stangen Fassreifen (235 Pfd.) lagern in Saargemünd seit 4. Decbr.
H 28 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. Dec.
H C 82. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9 December.
Oscar Homburg. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
H L 234. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
J K 2. 11 Kistchen Wagenschmiere (26 Pfd.) lagern in Weissenburg seit 1. September.
J R F B 17. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.) lagert in Altkirch seit 14. August.
Melle. Jaquemines. 1 Kiste Kleider (36 Pfd.) lagert in Remilly seit 28. Mai.
J&H 1309/11, 1312/14. 6 Kisten Mineralwasser (1088 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 5. December.
J P 292. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J C 2233. 1 Holzmodell (36 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J K 4. 1 Holzkoffer (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Michel Jacoby, Paris. 1 Kiste anscheinend Kleider (58 Pfd.) lagert in Belfort seit 17. October.
J C W 2377. 1 Kiste Cigarren (58 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 15. Oct.
J B 100. 1 Kiste Liqueur lagert in Hagenau seit September.
J A 7. 1 leeres Fass lagert in Mühlhausen seit 5. November.
J S 2561. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Barr seit 24. October.
J G 1324/25, 1828. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 200 und 120 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
J P. / W. 1 Tonne Häringe (324 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
J L 3054. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
J G G 858/64. 7 Fass Farbe oder Syrup (7617 Pfd.) lagern in Strassburg seit 5. November.
J B T 16831. 1 Kübel Käse lagert in Colmar seit 12. November.
J F 4. 1 Kiste Seife lagert in Colmar seit 12. November.
J F 1384. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. November.
J M F 1137. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. Novbr.
J G S 652. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Golmar seit 12. November.
J A 1080. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Avricourt seit 24. Novbr.
J B M 1287/96. 10 Ballen (Inhalt unbekannt, 750 Pfd.) lagern in Strassburg seit 18. November.
J S / E D 4. 1 Ballen Garn (94 Pfd.) lagert in Mühlhausen Eilg. seit 24. Nov.
J B 173. 1 Kiste (162 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
J S 1765. 1 Kiste Fischblase (50 Pfd.) lagert im Zollschuppen in Metz seit 5. December.
Vve. Jean. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
Juster. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
J Q 338. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Erstein seit 4. December.

J 9. 1 Kiste Schuhwaaren (152 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. December.
J H 119. 1 Kiste vermuthlich Gewürze (16 Pfd.) lagert in Lützelburg seit 6. December.
Inftr.-Regt. No. 17. 6 Zündnadelgewehre lagern in Saargemünd seit 4. December.
K Ammon 243. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
K G 3852. 1 Kistchen Chemicalien (62 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 30. August.
K N 2272. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen seit 15. Oct.
K F. 6 Fass Farbe lagern in Colmar seit 12. November.
Knopfler, Saverne. 2 Pack leere Säcke lagern in Avricourt seit 9. Novbr.
K S E 168. 1 Wagendecke lagert in Strassburg seit 21. November.
K 96. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 290 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
Kieffer, St. Avold. 1 Kiste Hutwaaren (59 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
K U. 1 Tafel Blech (120 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 5. December.
Abraham Kalin. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
K 23 u. 500. 1 Ballen Kümmel (44 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. Dec.
L S 308. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Landgraf 9. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai,
L B 1184. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.) lagert in Thann seit 5. September.
Lazard. 1 hölzerne Mulde (36 Pfd.) lagert in Metz.
L L 140/44. 5 Ballen Wollabgang (786 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L D & C 129. 1 Fass Wein (500 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
Lessage à La Ghapelle, Paris. 1 Pack leere Säcke (56 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
L C B 138, 140/42. 4 Ballen Hopfen (736 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L D M. 7 Sack Caffee (800 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L G B 150. 1 Ballen Wollwaaren (42 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 26. October.
L G fragile 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 185 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
L Rossner, rue Brulée, Thionville. 1 Pack altes Zeug (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
L D 5687. 1 Fass Oel lagert in Colmar seit 12. November.
Lautz-Colmar, Bloch frères'—Cernay. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert in Sennheim seit 21. November.
L C. 9 Harasse lagern in Avricourt seit 5. December.
L V. 110 Kisten Wagenschmiere (358 Pfd.) lagern in Strassburg seit 3. December.
L G div. Nummern. 16 Ballen Baumwollen-Muster lagern in Sennheim seit 2. December.
L ⊙ D 9596. 1 Kiste Cigarren (36 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
L H 198. 1 Korb Eisenwaaren (116 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Lepelletier. 1 Pack leere Säcke (18 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dceember.
Legrand. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
Loncan. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
L M 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
L D 6529/31. 3 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Mühlhausen seit 5. December.
L R Représentant à Bâle. 1 Koffer Kleidung (68 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
Lutterlein. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
L D C 1. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 12 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
M J Louis. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Münster. 1 Tafel Messing lagert in Colmar seit 29. August.
M C & C W 1251/52. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in St Louis seit 18. September.
K 99 / M T 638. } 1 Fässchen Nägel (239 Pfd.) lagert in Strassburg.
Masson. 1 Kiste Biscuit (126 Pfd.) lagert in Metz seit 29. September.
M 3520. 1 Fass Droguen (714 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
v. M B { 39. 1 Kiste Holzwaaren (216 Pfd.) / 12. 1 Holzkoffer (108 Pfd.) } lagern in Mühlhausen seit 4. October.
M M 3118. 1 Kiste Papierhülsen (124 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
M M 498. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in St. Louis seit 19. October.
Menzdorf H R. 1 grauer Leinwandkoffer (48 Pfd.) lagert in St. Louis seit 6. November.
M M 13201/5. 5 Kübel Käse lagern in Colmar seit 10. November.
M E & C 2258. 1 Kiste Effecten (64 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
Guillme. Maynhard, Bischweiler. 1 Kiste Effecten (50 Pfd.) lagert in Hagenau seit 10. November.
M H 11 1 Pack (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in Markirch seit 9. Nov.
Mabry, Hagenau 1414. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in St. Hippolyte seit 25. November.
Michel, Reichshofen. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
M W 455/56. 2 Colli (Inhalt unbekannt) lagern in Mühlhausen seit 21. November.
Mairie Thann. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Mühlhausen seit 22. November.
M 3252. / 1757. } 2 Kisten anscheinend Streichhölzer { (94 Pfd.) / (90 Pfd.) } lagern in Benfeld s. 28. Nov.
M T 49. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
M J 288. 1 Ballen Effecten (52 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Mersch. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 12 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
Meyer 473. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
Marly. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
Maupetit. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 8 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
Müller. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
Menon. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
Meyer. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
M T 1887. 1 Fass Nägel lagert in Erstein seit 4. December.
M A. 1 Collo Draht lagert in Belfort seit 5. December.
Misslin Celestin. 1 Packet Effecten lagert in Belfort seit 5. December.
M F L 4281. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in St. Louis seit 5. Dec.
Aug. Molert. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Strassburg (Eilg.) seit 9. December.
M Noel, Saarburg 3291. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Merci Ruan. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
N 9772. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Gebweiler seit 5. December.
Mich. North, Lehrer-Seminar Colmar. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
N H. Novéant. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
N M 53185. 1 Fass Effecten (130 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Decbr.
N M Levy Domlay. 1 Pack, 50 leere Säcke lagert in Saarburg seit 5. Dec.
N S 8. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Niederbronn seit 5. December.
O S 6509 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Mühlhausen seit 4. Decbr.
P Geny 7. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Picard frères. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Wesserling seit 5. September.
P, Hagenau 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. September.
P F 4346. 1 Fass Spirituosa (74 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Octbr.
P S 4768. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 10. November.
P L 60. 1 Harasse Porzellan (410 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
P O 5. 1 leeres Fass (166 Pfd.) lagert in Bennweier seit 9. November.
P 7397/98. 2 Kisten Tabak (249 Pfd.) lagern in Metz seit 5. December.
P C 200. 1 Kiste Eisenwaaren (534 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
P T 637. 1 Korb Wein (126 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Pierre 182. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Pantalon. 1 Fass Nägel lagert in Metz seit 5. December.
P L M 17804, 11339. 2 Wagendecken lagern in Mühlhausen seit 5. Decbr.
P J. 1 Kiste (52 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
P Schlumberger 19. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Polack Levy. 2 Sack (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagern in Strassburg seit 9. December.
Q 9806. 1 Tonne (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. December.
R T 3. 1 Kiste Lederwaaren (204 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
Reichshofen 705. 1 leeres Fässchen (22 Pfd.) lagert in Niederbronn seit 5. November.
R M 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
Carl Rache à Münich. 1 Ballen Haarseide (90 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
R 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. Nov.
R K 8747. 1 Ballen Effecten (30 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
R N 2841. 1 Korb Eisenwaaren / 49. 8 Bund Eisenstangen } (216 Pfd.) lagern in Rappoltsweiler seit 30. October.
R C M 1. 1 Ballen baumwollene Waaren lagert in Benfeld seit 11. Nov
Rueff R 42. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.) lagert in Altkirch s. 22. Nov.
R 2. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
R 3831. 1 Kiste (Inhalt unbekannt lagert in Avricourt seit 5. December.
R. 1 Achse von Eisen / 2 Buchsen von Eisen / 3 Stäbe Flacheisen } lagern in Königshofen seit 5. December.
R 1593. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. December.
R & C 2537, 2550. 2 Ballen Leinen lagern in Metz seit 5. December.
Renauet. 1 Packet Kurzwaaren (26 Pfd.) lagert im Zollschuppen in Metz seit 5. December.
Ruchstein. 1 Packet Peitschenstöcke (36 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
Roth, Emile. 1 Kiste Mineralwasser lagert in Erstein seit 4. December.
R W 1/20. 20 Ballen Baumwollentuch lagern in Erstein seit 4. December.
R L N 103. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Colmar seit 4. December.
I. Rhein. Inftr.-Regt. 25. 1 Sack Militaireffecten (30 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
Rever. Père. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
Rosenlöfer Moa. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.

Rienz, Langenberg. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
St. Moritz. 1 Kistchen anscheinend Flaschen (44 Pfd.) lagert in Markirch seit 20. August.
Herrn Schneider, Schuhm. in Schwindeltzheim. 1 Päckchen Leder (10 Pfd.) lagert in Hochfelden seit 21. August.
S 1 oder K T 685. 1 Sack Mandeln (146 Pfd.) lagert in Altkirch seit 24. August.
Stachlin fils à Bâle. 2 Körbe Hüte lagern in St. Louis seit 18. September.
S Augst. 7532. 1 Kiste Zinkblech lagert in Königshofen seit 5. October.
S R 106. 1 Korb Droguen (46 Pfd.) lagert in Metz.
S R 8406. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Metz.
S L 1403. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.) lagert in Metz.
Saargemünd. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen.
Schalbar Ronoros. 1 Pack leere Säcke (64 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Staeblin Jaeggi. 1 Sack Roggen (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
S T N 20/21. 2 Kisten mit Maschinentheilen (222 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 21. October.
S 3397. 1 Wagendecke lagert in Münster seit 26. October.
Mr. Schmidt, charron à Siegolsheim. 2 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 27. October.
S W 2170. 1 Ballen Gewebe lagert in Basel seit 31. October.
Stildorf, Pharmacien-Thionville. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
S & H 3406. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Strassburg seit 5. Novbr.
S M M 2982/3. 2 Kisten Spiegelglas (1024 Pfd.) lagern in Metz seit 7. October.
S 1806. 1 Kiste Mater.-Waaren (180 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
S 1. 1 Sack Kaffee (123 Pfd.) lagert in Basel seit 7. November.
Constence Schmerber. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 9. November.
S C 2403. 1 Colli Guss (13 Pfd.), 1 Kochheerd (176 Pfd.) } lagern in Strassburg seit 16. November.
S S & Cie. (S) 2 Säcke Weizen (184 Pfd.), (167 Pfd.) } lagern in Walburg seit 19. Nov.
Salin f. Dieuze. 1 Wagendecke lagert in Strassburg seit 20. November.
Schuler. 1 Collo leere Säcke lagert in Avricourt seit 24. November.
S E 1243. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Avricourt seit 5. December.
Mr. Schmidt, Blumat. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 208 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
S S 122. 1 Kiste Neusilb.-Waaren (97 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
Schaefer. 1 Kiste Effecten (82 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
S F 1895. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. December.
Stuvel. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
S L 16. 1 Kiste Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Salomon, Metz. 1 Kiste Strickwaaren (40 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
S R 12570. 1 Fass Oel (248 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Salomon Eugen, Saarburg. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
S G 1550/52. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 582 Pfd.) lagern in Strassburg seit 9. December.
T & B 17283. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.) lagert in Wendenheim seit 5. September.
T W 17. 1 schwarzer Koffer (60 Pfd.) lagert in Colmar seit 5. September.
T W 53, 22570. 1 Ballen rohe Wolle (190 Pfd.) lagert in Erstein seit 7. Sept.
T R 367. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Strassburg seit 9. Septbr.
T H 429. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Trainot, August. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
E. v. Taverion. 1 Ballen Franctireur-Anzug (12 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Thery, Strassburg. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
T S B. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 103 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
(US) 38, 101. 2 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
V B und Vve. Bouvier à Lyon 176. 1 Ballen Rosshaare (21 Pfd.) lagert in St. Louis seit 24. August.
V & F 7065/67. 2 Kisten Korbwaaren (314 Pfd.), 1 Korb (19 Pfd.) } lagern in Mühlhausen seit 4. October.
V C G 8. 1 Fass Oel (324 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
V S 3162/65. 4 Harasse Porzellan (1688 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
V oder R 1, 811. 1 Sack Erbsen (190 Pfd.) lagert in Metz seit 31. October.
V E W & E div. Nrn. 18 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Mühlhausen seit 5. November.
M. Vesque, Etudiant. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
V H. 1 Ballen Leder (30 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
Vach, Eisenhändler Rohrbach. 4 Sack Nägel lagern in Strassburg seit 6. November.
V S 281. 1 Collo Papier lagert in Avricourt seit 22. November.
V L 279. 1 Kiste lagert in Vendenheim seit 27. November.
V D 3569/70. 2 Kisten Cichorien (122 Pfd.) lagern in Saargemünd seit 23. November.
V S 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 262 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
V B T 8, 56, 6. 1 Kiste Eisenwaaren, 146 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
Volmerenz. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
V L 569. 1 Kiste Parfümerie (24 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
V U 1684. 1 Sack Hanf (154 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Villinger. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
V C 2105. T 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 12 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
Anton Venna. 1 Sack Garn (6 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
W. Plonkowitz, Col. 12 Treni. 1 Sack Milit.-Effecten (28 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 17. April.
W Geny 48. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Westphal. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
W R 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. September.
W 112/114. 3 Ballen schwarzes Glanzlackpapier (230 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
W 1965. 1 Ballen bedr. Wollwaaren (424 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
W. 1 Bund Eisenstäbe (150 Pfd.) lagern in Hagenau seit 5. November.
W G 839. 1 Tonne Cement (360 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Nov.
W S 898. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. November.
W C 98. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Weil, Buxweiler. 8 Colli Metallwaaren (385 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. November.
W V 1272. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Mühlhausen seit 24. Nov.
W 7631. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
W G 55/56. 2 Harasse Apothekergläser lagern in Metz seit 5 December.
Dr. Weber. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert in Metz s. 5. Dec.
Wenling Theodor. 1 Kiste Hausrath (40 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. Dec.
Wilhelm. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Strassburg s. 5. Dec.
Z R & C 2598. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in St. Louis seit 5. Dec.
6 Colli Verbindungsstücke für Wasser- und Gasleitungen (234 Pfd.) lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
1 Holzverschlag, 1 eiserne Haspel (300 Pfd.) lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
1 Chaise, Pferdegeschirr lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
5 Colli Reifeisen lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
6 Colli Maschinentheile zu einer Feuerspritze lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
Diverse Nrn. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
1 eichene Bohle lagert in Bischweiler seit 19. August.
3 Ballen Papierabfall lagern in Kogenheim seit 19. August.
1 Ballen Hanf (20 Pfd.) lagert in Wesserling seit 27. August.
1 grüne kleine Decimalwaage lagert in Herny. Soll vom Militär liegen geblieben sein.
1 Sack Reis (206 Pfd.) lagert in Metz seit 15. September.
1 Ballen Haare (164 Pfd.) lagert in Metz seit 15. September.
2 Blechkannen (10 Pfd.) lagern in Metz seit 22. März.
1 Korb Schuhwaaren (80 Pfd.) lagert in Metz seit 22. März.
8 Stangen Eisen (250 Pfd.) lagern in Lemberg seit 19. September.
1 Bund Blech (4 Tafeln) (76 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
1 Parthie Lohholz lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Rosshaut (18 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 146 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct. Beklebt Paris-Belfort.
1 Kiste Draht und Galanteriewaaren (18 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
11 Pack leere Säcke (486 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Octbr.
19 Stangen Gasröhren (102 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
1 gusseisernes Rohr (310 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Octbr.
1 Bündel Effecten (alt) (23 Pfd.) lagert in Basel seit 2. October.
791 Colli lose Eckeisenschienen lagern in Hagenau seit April.
1 Stange Stahl (106 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
1 Militärtragbahre lagert in Mühlhausen seit 5. December.
1 Messingdrahtsieb lagert in Mühlhausen seit 5. December.
1 Kiste Kleider (28 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
6 Bund Säcke lagern in Mühlhausen seit 5. December.
1 Ring Stahlfedern lagert in Mühlhausen seit 5. December.
1 Kiste Kleider (30 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
3 Stück Flacheisen lagern in Königshofen seit 6. November.
10 Colli Eisentheile (1352 Pfd.) lagern in Altkirch seit 23. August.
1 eiserne Bettstelle lagert in Dettweiler seit 23. October.
1 Säckchen Bohnen (2 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Novbr.
6 Stück gusseiserne Geländertheile (130 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
1 Sack (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 12. Nov.
1 Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.

2 Stücke Compositions-Metall, 20 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. Nov.
1 Pack 11 Feilen (18 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
1 Sack Hufnägel (30 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
1 Sack leere Säcke (60 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
19 Gasröhren lagern in Strassburg seit 12. November.
84 Eisenstangen lagern in Strassburg seit 12. November.
1 Packet Bücher und Wäsche (32 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Nov.
1 Kiste mit Eisen beschlagen mit 2 Schlössern lagert in Colmar seit 12. Nov.
1 Sack Weizen lagert in Benfeld seit Juli.
1 eiserne Achse lagert in Metz seit 14. November.
1 Pack Eisenwaaren lagern in Strassburg seit 16. November.
1 leerer Geflügelkorb (20 Pfd.) lagert in Strassburg seit 24. Novbr.
25 Colli Stabeisen lagern in Dettweiler seit 20. November.
4 neue Wagendecken lagern in Mühlhausen seit 22. November.
1 Korbflasche Säure lagert in Saarbrücken seit 22. November.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Dammerkirch seit 28. November.
1 Koffer mit aufgeschnalltem Militärmantel (62 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
1 gelber Koffer Effecten (128 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
4 leere Fässer (122 Pfd.) lagern in Avricourt seit 5. December.
1 Stück Vorderbracke lagert in Avricourt seit 5. December.
1 Ballen Lederriemen lagert in Sentheim seit 20. November.
1 Pack Fliegenpapier (20 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
1 Pack Tuchwaaren (16 1/5 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
1 Kaffebrenner (994 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
1 Rolle Seidenwaaren (1/2 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
1 Hutschachtel 3 Damenhüte (3 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
1 Etui Muster u. Tuch, 1 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
36 Colli Gusseisentheile lagern in Metz seit 5. December.
1 Pack Betten (48 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. December.
2 Lanzen (10 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. December.
2 Ballen Baumwolle oder Wolle lagern in Benmiger seit 5. Decbr.
1 Sack Weizen lagert in Mühlhausen seit 5. December.
Verschiedene Marken. 37 Sack Korn lagern in Colmar seit 29. August.
11 Päcke (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) lagern in Altkirch s. 3. Sept.
12 Päcke (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagern in Altkirch s. 3. Sept.
1 Ballen Bettzeug (60 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. September.
1 Bund mit 6 Sägen (17 Pfd.) lagert in Strassburg seit 2. October.
5 Stück Stahl (38 Pfd.) lagern in Strassburg seit 2. October.
1 Rost von Eisen (30 Pfd.) lagert in Strassburg seit 2. October.
8 Art. C. Corpsfeld-Art. 12. 1 Ballen Sohlen (50 Pfd.) lagert in Metz seit 4. October.
No. 31. 1 Kiste Glaswaaren (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
No. 20. 1 Kiste Blechwaaren (138 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Hochfeld-Saargemünd 6836. 1 Fass Eisenvitriol lagert in Hagenau seit 26 September..
No. 1/8. 8 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
2 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
No. 2920/24. 5 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
13209/13. 13206/7. 7 Kisten Käse lagern in Colmar seit 10. November.
No. 454. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hagenau seit 5. Novbr.
1/5. 5 Fass (Inhalt unbekannt) lagern in Colmar seit 18. November.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
No. 294. 1 Collo Ofentheil (50 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
No. 7493. 1 Korb Wein (245 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Gepäck No. 37. 1 leeres Weinfass (56 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. Dec.
7787. 1 Collo Farbestoff (40 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. December.
No. 801/2. 2 Colli Holzgestell (24 Pfd.) lagern in Belfort seit 5. Dec.
No. 514/17. 4 Flaschen Säure lagern in Barr seit 5. December.
No. 13, 4613, 43. 1 Kiste (Inhalt unbekannt (150 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.

## Verzeichniss
der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** lagernden Güter bis Ende November 1871.

N. Kunstmühle zu Nicolai O/S. 1 Sack Gerste (1 Ctr. 38 Pfd.) lagert in Hansdorf seit Ende October.

## Verzeichniss
der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. December 1871 lagernden Güter.

### Kisten und Koffer.

C F 2227. 1 leere Kiste (57 Pfd.) lagert in Neustadt.
G M 103. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 191 Pfd.) lagert in Maxau.
L B 3196. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Germersheim.
M H 107. 1 Kiste Bilder lagert in Ludwigshafen.
M S 63. 1 leere Kiste lagert in Ludwigshafen.
A M 7726. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S D 651. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
HE 18317. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lag. in Ludwigshafen.
S E 3451. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 115 Pfd.) lag. in Ludwigshafen.
C D 792. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
WR 5345. 1 Kiste Zuckerwaaren lagert in Ludwigshafen.
A S 2498. L B 3124. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Ludwigshafen.
K L 1314. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J M 3364. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J N K 1249. 1 Kiste Marmor. Speyer beklebt.
1 leere Kiste lagert in Edenkoben-Weissburg.
W C 792. 1 leere Kiste lagert in Ludwigshafen.
A S 794. M C 3190. 2 Kisten lagern in Ludwigshafen.
K 11. 1 Kiste Marmor lagert in Ludwigshafen.
S 784. 1 Kiste lagert in Ludwigshafen.
L 689. 1 Kiste lagert in Ludwigshafen.
W C 100. 1 Kiste lagert in Ludwigshafen.
B & C 7123. 1 leere Kiste lagert in Ludwigshafen.
F 1274. 1 leere Kiste lagert in Ludwigshafen.
F 9775. 1 leere Kiste lagert in Ludwigshafen.
4804. 1 Kiste lagert in Ludwigshafen.
A B V10. 1 Kiste. Zollblei Köln.
C N 1. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert im Lagerraum der Direction.
A M 27. 1 leere Kiste lagert im Lagerraum der Direction.
R & B 174. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) lagert im Lagerraum der Direction.
P Sch 345, 121, 6. 3 leere Fässer lagern in Neustadt.
A F 189. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
P H S 2. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Maximiliansau.
M Sch 827. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Speyer.
L W O 1048. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Speyer.
A. Jacoby. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Frankenthal.
C B / A H diverse Nrn. 3 leere Fässer lagern in Ludwigshafen.
F B 8446. 1 Fass Eisenwaaren lagert im Ludwigshafen.
L & B 2658. 1 leeres Fass lagert in Ludwigshafen.
C S 72. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
H S 6215. 1 Fässchen Wein lagert in Ludwigshafen.
V C D 15. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 384 Pfd.) lagert in dem Lagerraum der Direction.
C G. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 315 Pfd.) lagert in dem Lagerraum der Direction.

### Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

J S 5. 1 Pack Körbe (30 Pfd.) lagert in Kaiserslautern.
W 432. 1 Ballot Federn (14 Pfd.) lagert in Weissenburg.
Kehr. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.) lagert in Frankenthal.
Maier. 1 Sack Mehl (150 Pfd.) lagert in Frankenthal.
M B 80. 1 Ballot Hopfen lagert in Ludwigshafen. Fürth beklebt.
H S 303. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
V 7. 1 Sack lagert in Ludwigshafen.
C U 3426. 1 Pack Papier lagert in Ludwigshafen.
A W C 4163. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
K 813. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen. Frankenthal beklebt.
P K 361. 1 Pack Papier lagert in Ludwigshafen.
F 50. 1 Sack Silbersand lagert in Ludwigshafen.
H 1353. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
J M 1908. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in dem Lagerraum der Direction.
G E 1159. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in dem Lagerraum der Direction.

### Diverse.

3 gusseis. Röste lagern in Landstuhl.
M 517/18. 2 Colli Gurten (70 Pfd.) lagern in Neustadt.
H S 3592. 1 Collo Gurten (50 Pfd.) lagern in Neustadt.
F T. 1 Tonne Häringe (38 Pfd.) lagert in Weissenburg.
C B. 1 Rost (5 Pfd.) lagert in Bergzabern.
U. 1 Stück Guss (Modell) lagert in Maximiliansau.
T K. 3 Colli Guss lagern in Ludwigshafen.
H P 4442. 1 Tonne lagert in Ludwigshafen.
12 neue Bettladen lagern in dem Lagerraume der Direction.
6 neue Wiegen.
HF 1338. 1 Sesselgestell lagert in dem Lagerraum der Direction.

### Herrenlose Gepäckstücke.

1 Sack enth. 5 Etuis mit chirurg. Instrum. No. 37 Weissenburg beklebt.
1 Eisbehälter von Kautschuk.
Adresse: Mr. le Comte Gualthiro Julinelli en douane à Pont-Lagos.
1 rothlederne Hutschachtel mit grauem Leinwandüberzug.
1 rothlederner Koffer mit einem eingelassenen und einem messingenen Vorhängeschloss enthaltend Effecten und Wäsche G gez. und Briefpapier mit der Chiffre G No. 285 Carlsruhe-Weissenburg beklebt.
1 grosser schwarzer Holzkoffer, Eigenthümer Mr. Arnauld, Employé au bureau télégraphique de Metz. Paris-Metz No. 16 beklebt.
Adresse: Dr. Siglard. 1 graues Köfferchen mit Büchern.
1 gestreifte Reisetasche.
1 weisser Schliesskorb mit Effecten.

### Verzeichniss

der bei den Königl. Sächs. Staats- und den mit diesen verwalteten Privatbahnen im Monat November 1871 überzählig gewordenen Transportgüter.

Diverse Marken. 8 Säcke Kleie von Bodenbach lagern in der Güter-Expedition Dresden-Altstadt.

3 Rollen Strohpapier (132 Pfd.)
3 Packete Strohpappe (143 Pfd.)
1 Sack Hadern (140 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Reichenbach seit 1870.

H 7722. 1 Ring Draht (100 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Hof.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Thüringischen Eisenbahn** überzähligen Güter pro Monat November 1871.

AM 4571. 1 Kiste Steingut von Neuss lagert in Mühlhausen seit 17. Novbr.

A. 6 Stück eiserne Ofenfüsse lagern in Leipzig seit 30. November.

AF S 6791, 6792, 6801, 6, 7. 5 Ballen von Elberfeld lagern in Leipzig seit 30. November.

A D 5673. 1 Kiste von Magdeburg lagert in Gera seit 27. November.

B L 768. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. November.

B B 669. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. November. Görlitz beschr.

B 642. 1 Fass Wein von Magdeburg lagert in Gera seit 10. November.

B B & C 142. 1 leere Kiste (13 Pfd.) lagert in Eisenach seit 30. Novbr.

E 4872. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. Novbr. Chemnitz bez.

Clemens Kirchner, Berlin 2380/1. 2 Mühlsteine von Magdeburg lagern in Gera seit 23. November.

C B 4. 1 Sack Kartoffeln etc. (125 Pfd.) von Eisenach lagert in Erfurt seit 22. November.

D 8361. 50½. 5773. } 1 Sack Nelken (103 Pfd.) lagert in Eisenach seit 8. Nov.

D R 8497. 1 Kiste (47 Pfd.) lagert in Dietendorf seit 19. November.

D K S 865. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. November.

EM C 1095. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. November.

E 1742. 1 Fass Bandwaaren (186 Pfd.) von Dortmund lagert in Leipzig [Eilgut-E.] seit 30. November.

E H 8335/8. 2 Kisten lagern in Leipzig [Güter-E.] seit 30. November. Wilkau beschr.

F W 86. 1 grüne Haut von Magdeburg lagert in Gera seit 19. Septbr.

F 176/8. 2 Bürden Leder lagern in Leipzig seit 30. November.

G. 2 Ofentheile lagern in Leipzig seit 30. November.

G W W ²/₄. 3 Bürden Stahl lagern in Leipzig seit 30. November.

G W 5589/89a. 2 Kisten lagern in Leipzig seit 30. Novbr. Soest bez.

H 20. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. November.

HK C 3324. 1 Fass lagert in Leipzig seit 30. November.

HK C 3325. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. November.

H C 885. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. Nov. Elberfeld-Prag bez.

H P 343. 1 Kiste von Magdeburg lagert in Gera seit 30. October.

HL 321. 1 Ballen Hopfen von Magdeburg lagert in Gera seit 23. Nov.

H ½ 8. 8. 4 Colli Ofentheile (9 Pfd.) lagern in Weimar seit 18. Nov.

H 41. 1 Gusstheil (19 Pfd.) lagert in Eisenach seit 4. November.

J H W 1196. 1 Fass lagert in Leipzig seit 30. November.

J G R 3405/6. 2 Körbe lagern in Leipzig seit 30. November.

J D 31. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. November. Görlitz. bez.

K. 1 eiserne Wasserpfanne lagert in Leipzig seit 30. November.

L 1000. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. November.

L 5. 1 Ofenplatte (2 Pfd.) lagert in Weimar.

L S T 3 1 Fass Oel (1175 Pfd.) lagert in Erfurt seit 25. November.

O S E 3247. 1 defecte Kuppelkette lagert in Leipzig seit 30. Novbr.

P 4197. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. November. Breslau bez.

P E 374. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. November. Görlitz bez.

P 3. 1 Fass lagert in Gera seit 24. November.

R L 1629/30. 2 Körbe lagern in Leipzig seit 30. November. Elberfeld-Leipzig bez.

R M 2830. 1 Collo lagert in Leipzig seit 30. November. Elberfeld-Prag bez.

R 41726. 1 Ballon Solaröl lagert in Eisenach seit 30. November.

S. 5 gusseiserne Rahmen (10 Pfd.) lagern in Eisenach seit 22. Novbr.

S B B 1. 1 Kette lagert in Leipzig seit 30. November.

S E 2257. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. Novbr. Frankenberg beschr.

S T 2136. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. November.

S E 2253/4. 2 Kisten lagern in Leipzig seit 30. November. Hörde-Zittau bez.

T 381/2. 2 Körbe
„ 383. 1 Fass
„ 384. 1 Korb
} lagern in Leipzig seit 30. November. Leipzig beschr.

T M 4943. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. Novbr. Hörde-Zittau bez.

W 5048. 1 Kiste (130 Pfd.) von Mainkur lagert in Leipzig seit 11. Nov.

W 5312. 1 Ambos lagert in Leipzig seit 30. November.

W. 1 Grabkreuz lagert in Leipzig seit 30. November.

4 O 586. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. November.

„ 9900/1. 2 leere Ballons lagern in Leipzig seit 30. November.

Ohne Zeichen. 1 Sack mit etwas Korn
3 Ofenröhre
1 Feder von Draht
2 Ofentheile
2 leere Ballons
1 Pack alte Eisenbahnachslager, defect,
} lagern in Leipzig seit 30. November.

1 Bund Rundeisen lagert in Halle seit 7. October.

2 eiserne Gewichte (10 u. 5 Kilogr.) lagern in Eisenach seit 28. Novbr.

## b) Fehlende.

### Verzeichniss

der mit Ende des Monats November 1871 abgängigen Güter der **K. k. priv. Böhmischen Westbahn.**

K 2. 1 Sack Erdäpfel (123 Pfd.) von Hořovitz fehlt in Prag.

C W W 599. 1 Pack Papier (20 Pfd.) von Pilsen fehlt in Prag.

E P A B. 1 leeres Fass (45 Pfd.) von Rumburg fehlt in Prag.
„ 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Jungbunzlau fehlt in Prag.

1 Sack Gerste (130 Pfd.) von Brünn fehlt in Prag.

2 leere Fässer (80 Pfd.) von Moravan fehlen in Prag.

2 Stöckel Salz (34½, 27 Pfd.) von Passau fehlen in Prag

J L Direction 1. 1 Fass Nüsse (543 Pfd.) von Botzen fehlt in Prag.

2 Bund Hufstabeisen (50 Pfd.) von Beraun fehlen in Prag.

12 Körbe Eisenbolzen (4080 Pfd.) von Givet fehlen in Prag.

7 Kupferplatten (904 Pfd.) von Rotterdam fehlen in Prag.

25. 1 Stöckl Salz (25 Pfd.) von Hořovic fehlt in Prag.

B B. 2 leere Fässer (80 Pfd.) von Brandeisl fehlen in Prag.

K 2241. 1 Collo Schiefertafeln (20 Pfd.) von Pilsen fehlt in Zbirow.

76504. 1 Ballen Säcke (70 Pfd.) von Pilsen fehlt in Rokycan.

6. 1 Tisch zu einer Nähmaschine von Prag fehlt in Rokycan.

L R. 3 Borstwische, 4 Fensterstangen von Prag fehlen in Rokycan.

2 Colli Ofentheile von Beraun fehlen in Rokycan.

2 Rindshäute (52 Pfd.) von Prag fehlen in Pilsen.

F F. 1 Bund Rundeisen (56 Pfd.) von Beraun fehlt in Pilsen.

B J K F 7985. 1 Korb Stearinkerzen (97 Pfd.) von Prag fehlt in Pilsen.

2 Bratröhren von Pilsen fehlen in Nürschan.

16. 1 Brod Zucker (20 Pfd.) von Pilsen fehlt in Taus.

HR 1877. 1 Ballen Reis (206 Pfd.) von Pilsen fehlt in Taus.

2 Patentschlösser mit 2 Schlüsseln von Prag fehlen in Furth.

### Nachweisung

der am 5. December 1871 auf Stationen der Kaiserlichen Eisenbahnen in **Elsass-Lothringen** fehlenden Güter.

A K 44. 1 sckwarzer Koffer von Hagenau fehlt in Weissenburg.

Artillerie-Depot Dresden. 265 leere Pulverkasten von Vitry le français fehlen in Weissenburg seit 30. December 1870.

A B 3. 1 Kiste Montur und Armatur (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.

A 1. 1 Kiste Armatur von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.

A 1. 1 Koffer Kleidungsstücke von Strassburg fehlt in Lützelburg seit 20. Juli.

Aron Bloch. 1 Kiste Effecten (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Barr seit 19. September.

A H C 3945. 1 Kiste Maschinentheile (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 27. September.

A L 42. 1 Ballen Leder (28 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 18. August.

A 1. 1 Korb Nägel (58 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Gunspach seit 30. August.

A C B 1. 1 Collo Effecten (4 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 8. Juli.

A S 10. 1 Kiste Effecten (32 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 4. September.

A 5/6. 2 Pack div. Waaren von Belfort fehlen in Münster seit 23. Sept.

A R 403. 1 Kiste Schuhwichse (86 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Benfeld seit 3. August.

Anvers Bassin 2703. 1 Leine von Gebweiler fehlt in Weissenburg seit 6. October.

A B 8324/33. 10 Kisten Cichorien (470 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 4. September.

A H 49. 1 Kiste Tabak (29 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 7. August.

Adler. 1 Kiste Papiermaché (23 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 19. Juli.

A T 2291. 1 Kassenschrank von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 13. Aug.

A C 312. 1 Kiste Chocolade von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 27. Sept.

A S T C 425. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 270 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 26. September.

A 4. 1 Ballen alte Kleider (112 Pfd.) von Strassburg fehlt in Saarburg seit 3. August.

A 6/7. 2 leere Fässer von Belfort fehlen in Schlettstadt seit 23. Aug.

A R F 2828. 1 Kiste Eisengewebe (144 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Belfort seit 30. August.

Ansen Strassburg. 10 leere Fässer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 19. October.

A J 1269. 1 Ballen Papier (176 Pfd.) von Münster fehlt in Markirch seit 14. October.
A G 647. 1 Kiste Lederwaaren (91 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 21. November.
A L. 1 Sack Kleider (57 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 30. November.
A N B 159/160. 1 Korb Pflanzen (532 Pfd.) und 1 Ballen Pflanzen (116 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Strassburg seit 13. September.
A L F 540. 1 Kiste Seidenwaaren von Metz fehlt in Homburg seit 7. Sept.
A D 111/112. 2 leere Vogelkäfige (490 Pfd.) von Basel fehlen in Belfort seit 25. August.
A R 16. 1 leere Harasse (70 Pfd.) } von Basel fehlen in Sulz u. W.
A W 2. 1 leere Harasse (150 Pfd.) } seit 6. October.
A B 1/4. 4 Colli Effecten von Nürnberg fehlen in Hagenau.
Auber. 1 Kiste Filzhüte (85 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 31. Aug.
A R 44. 4 Säcke Erbsen (800 Pfd.) } von Strassburg fehlen in Hagenau
„ 5. 1 Sack Reis (200 Pfd.) } seit 3. November.
A. 5 Stück Gewichte (233 Pfd.) } von Saargemünd fehlen in Altkirch
1 Ballen } seit 2. November.
A R C 8751. 1 Ballen Wollwaaren (108 Pfd.) von Erstein fehlt in Markirch seit 6. November.
A. 20 Colli grobe Stahlwaaren (580 Pfd.) von Homburg fehlen in Forbach seit 31. November.
A E 1. 1 Sack [enth. 1 Hasen] (6 Pfd.) von Strassburg fehlt in Ostheim seit 9. November.
A W 700. 1 Korbflasche Liqueur (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Mühlhausen seit 26. October.
A G 4. 1 Ballen Wollwaaren (107 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit November.
Bundesfestung Ulm 62. 3 Bündel leere Säcke (150 Pfd.) von Nanzig fehlen in Weissenburg seit 27. November.
B 1. 1 Ballen Waffen (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
B M 51. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
Büchsenschütz au Collège à Borschwiller. 1 Packet Kleider (8 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hochfelden seit 8. August.
Borchmann Berlin. 1 Kiste Effecten von Avricourt fehlt in Strassburg seit 6. Juli.
B B 3338. 1 Ballen Gewebe (260 Pfd.) von Metz fehlt in Longwy seit 21. September.
Bonnet. 1 Koffer Effecten (77 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 20. Sept.
Burger. 1 Pack Decken (94 Pfd.) von Colmar fehlt in Belfort seit 26. Aug.
Blechdolff. 1 Ballen gegerbtes Leder (52 Pfd.) von Metz fehlt in Barr seit 20. September.
B L 526. 1 Harasse Hohlglas von Strassburg fehlt in St. Louis seit 23. August.
B C 5189. 1 Ballen Wollabfall (202 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Bischweiler seit 8. October.
B 4. 1 Fass Wein (510 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Avricourt seit 12. September.
Bernheim Mühlhausen. 8 leere Koffer (184 Pfd.) fehlen in Strassburg.
B 1. 1 Pack Betten (37 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 31. September.
B L. 10 Tafeln Blech von Metz fehlen in Strassburg seit 7. September.
B S III. 1 Koffer Wäsche (50 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.
B & H 24712. 1 Kiste Schwefel (79 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 3. September.
B C 1915 oder 1195. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (144 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 19. August.
B 2011. 1 Fass Farberde von Trier fehlt in Metz seit 16. September.
BB 27. 1 Sack Federn (20 Pfd.) von Hagenau fehlt in Strassburg seit 9. August.
Bloch David. 1 Kiste Leinwand (19 Pfd.) von Sennheim fehlt in Strassburg seit 24. August.
H v. Blouay. 1 Korb Wein 100 Pfd.) von Reichshofen fehlt in Strassburg seit 18. August.
B C 5. 1 Kiste Maschinentheile von Avricourt fehlt in Strassburg seit 26. August.
Beklebt Belfort-Colmar 460. 2 Ballen Kleidungsstücke (198 Pfd.) von Altmünsterol fehlen in Colmar seit 7. October.
B 1/22. 22 Pack Stühle von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 21. Juli.
B F 55 367. 1 Kiste Kleider (257 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 21. September.
B. 14 Colli Eisenwaaren (1400 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 14. September.
B. 18 Ballen Wollabfall von Avricourt fehlen in Bischweiler.
B 41. 1 Ballen Obst- und Zierbäume (174 Pfd.) von Bollweiler fehlt in Belfort seit 23. October.
Bigot Docteur. 1 Kiste Mineralwasser (420 Pfd.) von Hagenau fehlt in Avricourt seit 31. August.
B L 3280. 1 Harasse Steingut (420 Pfd.) von Hagenau fehlt in Strassburg seit 31. Juli.
Mme. Brocard réligieuse du sacré coeur-Benweier. 2 Ballen getrag. Effecten (120 Pfd.) von Belfort fehlen in Bennweier seit 4. Octbr.
B B 1. 1 Ballen Kaffee (149 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 13. October.
B 3. 1 Kiste Tuch (80 Pfd.) von Colmar fehlt in Markirch seit 17. Oct.
B F Schuppert 500, 1149. 2 Fass Wein (200, 254 Pfd.) von Colmar fehlen in Strassburg seit 29. October.
Bodase Gazollo. 1 Fass gesalzene Gedärme (146 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altmünsterol seit 6. October.
J. Burger 3307. 1 leeres Fass von Avricourt fehlt in Schiltigheim seit 23. October.
B u. Adr. 1/5. 5 Bund leere Säcke (300 Pfd.) von Benfeld fehlen in Kehl seit 26. September.
Blum. 1 Pack Wolltuch (27 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altkirch seit 4. November.
de Bary Gebweiler. 1 Kiste [enth. 1 Glocke] (240 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Strassburg seit 9. October.
B S 263. 1 Ballen Baumwollen-Zeug (214 Pfd.) } von Colmar fehlen in
„ 5 Ballen Papier (300 Pfd.) } Mühlhausen s. 31. Oct.
Braunschweig. 1 Bank von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 14. September.
B Z 273. 1 Kiste Streichhölzer (132 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Falkenberg seit 27. October.
Bourgel Carlingen. 1 Ballen Baumwolle (46 Pfd.) von Strassburg fehlt in Carlingen seit 6. October.
B 1/2. 2 Koffer Kleider (138 Pfd.) von Basel fehlen in Zabern seit 10. Oct.
B & S. 1 Ballen Webervögel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch.
B H Köhler in Landau. 1 Kiste Wein (22 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg.
B T 159. 1 Kiste rohes Wachs (62 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Barr.
B 460. 1 Kiste Trüffeln fehlt in Strassburg.
B M 153/55. 3 Harasse Glas (2400 Pfd.) von Forbach fehlen in Mühlhausen.
Bourgon Schwerer et Cie. Lemberg. 1 Kiste Eis-Form (240 Pfd.) von Pagny fehlt in Lemberg seit 6. November.
Annette Bosch. 1 Koffer Kleider (60 Pfd.) von Strassburg fehlt in Diedenhofen seit 19. October.
B & C 2687. 1 Ballen Wollwaaren (59 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Diedenhofen seit 22. October.
Burgund, Scherer Cie. 1 Tonne Sodasalz (1040 Pfd.) von Metz fehlt in Lemberg seit 6. September.
Bucherer. 1 leeres Fass (165 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 8. November.
B 1. 1 Ballen leere Säcke (75 Pfd.) von Colmar fehlt in Avricourt seit 7. November.
B G 245. 1 Kiste Wollwaaren (89 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 12. November.
B L C Adr. Berger-Lenault. 1 Ballen Papier (438 Pfd.) von Münster fehlt in Strassburg seit 11. November.
Commandantur Leipzig. 1 Kiste, 3 Koffer und 2 Ballen Effecten (380 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 17. October 1870.
IV. Chevauxlégers Regiment 405, 407. 2 Fässer Montur von Lagny fehlen in Weissenburg seit 5. November 1870.
4. Comp. Landw.-Regt. No. 84 1. 1 Collo Bekleidungs-Gegenstände von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 28. Januar.
C K 2. 1 Ballen Kaffee von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
C 3603/4. 2 Kisten Baumwollen-Waaren (400, 205 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 14. Mai.
C 3569. 1 Ballen Baumwollen-Tuch (28 Pfd.) von Belfort fehlt in Markirch seit 29. Juli.
C E 534. 1 Ballen Leder (26 Pfd.) von Strassburg fehlt in St. Louis seit 21. August.
C F F 709. 1 Fass grobe Eisenwaaren (435 Pfd.) von Forbach fehlt in Remilly seit 21. Juli.
C H C / D. 6 Sack Weizen (230 Pfd.) von Dammerkirch fehlen in Wesserling seit 19. August.
C A F 2021. 1 Ballen Tuch (128 Pfd.) von Belfort fehlt in Colmar seit 26. Juli.
C M 12. 1 leeres Fass von Zabern fehlt in St. Louis seit 7. September.
C. 26 Stäbe und 5 Bund Eisen (2118 Pfd.) von Reichshofen fehlen in Hagenau seit 22. September.
C V 1. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg s. 3. Sept.
Vve. Choulard Céronville. 1 Korb Eisentheile (237 Pfd.) von Remilly fehlt in Pagny seit 16. September.
Me. Claise à Buelange. 1 Koffer Kleidungsstücke von Pagny fehlt in Herny seit 7. September.
Cayotte. 1 Ballen Leder (14 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz s. 2. Aug.
Claude. 1 Collo Pharmacie (8 Pfd.) von Reims fehlt in Metz s. 21. Juli.
Claude 572. 1 Kiste Droguen (34 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 17. August.
C A G 41. 1 eiserne Stange von Maximiliansau fehlt in Metz seit 7. Sept.
Collet Eugenie. 1 Packet Effecten (6 Pfd.) von Rosheim fehlt in Strassburg seit 5. August.
Compie. Houillière. 4 Colli Eisen (392 Pfd.) von Ars sur Moselle fehlen in Forbach seit 28. September.
Coblentz frères négs. Saargemünd. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (50 Pfd.) von St. Avold fehlt in Benningen seit 29. Juli.
C C & C 1744. 1 Kiste Feuerzeug (136 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Homburg seit 11. October.
C S 1059. 1 Ballen Teppiche (88 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 20. October.

C T W 425. 1 Pack Wachstuch von Weissenburg fehlt in Dornach seit 28. Juni.
C A 1157. 1 Ballen Flanell (70 Pfd.) von Metz fehlt in Mühlhausen seit 17. October.
C M 1268. 1 Ballen Papier (80 Pfd.) von Münster fehlt in Markirch seit 14. October.
C 2475, 1384, 2454, 2594, 2463. 5 Kisten Baumwollen-Garn (1374 Pfd.) von Dornach fehlen in Markirch seit 19. October.
C M 1. 1 Kiste Effecten (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl s. 19. Aug.
C P 789. 1 Kiste Appareils (210 Pfd.) von Belfort fehlt in Basel seit 9. October.
C F 2237/43. 7 Colli eiserne Kreuze (800 Pfd.) von Metz fehlen in Barr seit 23. October.
Coblentz Felix Saargemünd. 8 Ballen Seegras (518 Pfd.) und 1 Sack Caffee von Strassburg fehlen in Hagenau seit 3. August.
Champsaur. 1 Kiste Hausrath (410 Pfd.) von Colmar fehlt in Belfort 18. August.
C W G 884. 1 Ballen Garn (115 Pfd ) von Homburg fehlt in Saargemünd seit 1. November.
Chevalier. 1 Kiste Hüte (38 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg.
Collet in Mettnich. 1 Pack Effecten (14 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg.
Niclas Cornell. 1 Korb Chocolade von Paris fehlt in Metz, Eilg.
C K 4133. 1 Kiste Zwirn (288 Pfd.) von Belfort fehlt in Basel seit 1. Nov.
C L 1224. 1 Sack Caffee (68 Pfd.) von Berlin fehlt in Metz seit 3. Nov.
C J P. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1174 Pfd.) von Belfort fehlt in Strasburg seit 28. October.
C K 48. 1 Ballen Gewebe (22 Pfd.) von Markirch fehlt in Mühlhausen seit 9. November.
C M 1. 1 Ballen Kastanien (160 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 10. November.
C R 36. 1 Sack Gerste (204 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Metz seit 7. November.
C. 2 leere alte Kisten von Oberehnheim fehlen in Strassburg seit Nov.
C P E 9 Bündel Calicot von Colmar fehlen in Lutterbach seit 13. Nov.
Directeur des verreries à Valerysthal. 1 Kiste Droguen (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saarburg seit 1. September.
D M L 90. 1 Kiste Gusseisen (20 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 8. September.
Debré. 2 Koffer Effecten (181 Pfd.) von Avricourt fehlen in Wasselnheim seit 14. August.
D 312. 1 Fass Petroleum (307 Pfd.) von Weissenburg von Bischweiler seit 1. October.
Deininger. 1 Ballen Effecten (20 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.
Dreyfuss Weissenburg. 1 Pack Waaren von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 2. November.
D 160. 1 Ballen Leder von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 20. Juli.
Dettwiller. 1 Koffer Kleider von Altmünsterol fehlt in Wesserling seit 7. September.
D V 4755. 1 Kiste Cichorien von Benfeld fehlt in Diedenhofen s. 8. Oct.
D F 153. 1 Fass Senf (67 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 4. October.
D R 13. 1 Ballen Bücher (97 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 19. October.
F. Degor. 2 Kisten Parfümerien (76 Pfd.) von Belfort fehlen in Eilg. Mühlhausen seit 30. September.
Derebaucourt Reichenbach. 1 Kiste Seide (164 Pfd.) von Zabern fehlt in Avricourt seit 31. October.
Dusseiller div. Nrn. 6 Stück Decken von Basel fehlen in Belfort seit 9. October.
D M C 1094. 1 Pack Bücher (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dornach.
Jac. Diemen. 1 Koffer Kleider (96 Pfd.) v. Colmar fehlt in Wasselnheim.
D F & C Adr. J. Reisshöfer 1894. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (83 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 28. October.
Debiche Luxembourg. 1 Packet Seide (8 Pfd.) von Pagny fehlt in Hettingen seit 6. November.
D W 8. 1 Ballen Leder (132 Pfd.) von Metz fehlt in Styringen s. 28. Oct.
D. 41 Coll Eisen (1868 Pfd.) von Metz fehlen in Lemberg seit 13. Oct.
Degermann. 1 Ballen Tuch (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 4. November.
D C 480/81. 2 Probe-Kistchen von Mühlhausen fehlen in Strassburg seit 7. November.
Durlach 12214. 1 Kiste Feilen (182 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Thionville seit 9. November.
Dietlin. 1 Kiste Blechwaaren (214 Pfd.) von Belfort fehlt in Altkirch seit 9. November.
D L. 4 Sack Mehl (800 Pfd.) v. Belfort fehlen in Mühlhausen s. 10. Nov.
D 1. 1 Collo Metallgewebe (36 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 9. November.
D B 53. 1 Ballen Bücher (64 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 19. November.
D 2404. 1 Stück Packleinen (118 Pfd ) von Pagny fehlt in Saargemünd seit 4. October.
Dummeler Elberfeld. 1 Ballen Wollwaaren (17 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Weissenburg seit 22. November.
D F 234/35. 2 Ballen Baumwollfaden (610 Pfd.) von St. Amarin fehlen in Markirch seit 24. November.
E B 18 R. 1 Pack Montur v. Nogent fehlt in Weissenburg s. 9. Nov. 70.
Etappen-Commando Dresden. 1 Kiste Gewehre (2000 Pfd.) v. Epernay fehlt in Weissenburg seit 23. December 1870.
E B 59 Glogau 1/4, 1/3 E B 1/3. 10 Tonnen Montur (8000 Pfd.) von Epernay fehlen in Weissenburg seit 28. November 1870.
Ersatz-Bat. Inf.-Reg. 31 Strassburg. 1 Kiste Montur und Ausrüstungsgegenstände (83 Pfd.) von Chaumont fehlt in Strassburg s. 9. Febr.
Ers.-Bat. Regt. 46. 1 Sack Monturstücke (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
Etapp.-Comm. Strassburg. 1 Kiste Effecten (120 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April.
Egly-Mühlbach. 1 Ballen Leder (110 Pfd.) von Sennheim fehlt in Münster seit 8. August.
E C K 18340. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 670 Pfd.) von Strassburg fehlt in Saarburg seit 27. September.
E F 2379. 1 Korbflasche Lorbeerwasser (134 Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 17. August.
Ersatz-Bat. Nr. 31 1. 1 Kiste Monturstücke (100 Pfd.) von Goussainville fehlt in Strassburg seit 12. Februar.
E M C 3607. 1 Kiste Glaswaaren (84 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 19. August.
E M 849. 1 Ballen Bücher von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 24. Juli.
E. 56 Stück Gusswaaren (360 Pfd.) von Gundershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
E V 3. 1 Ballen Tapeten von Montigny fehlt in Saargemünd s. 19. Oct.
E P B 1/2. 2 Ballen Baumwolle (420 Pfd.) von Colmar fehlen in Markirch seit 17. October.
E B 180. 1 Fass Talg (360 Pfd.) von Markirch fehlt in Bennweier seit 16. October.
Entz. 1 Pack Fussdecken (60 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 9. October.
Eau minérale 1319. } 2 Kisten leere Flaschen (150 Pfd.) v. Metz fehlen
Sulzbach 1372. } in Weier im Thal seit 2. November.
E B R 18. 1 Pack Monturstücke von Nogent fehlt in Weissenburg seit 9. November.
E B 1042. 1 Kiste Bläue (50 Pfd.) fehlt in Strassburg.
Eckenstein. 2 Sack Gerste von Colmar fehlen in Basel seit 8. Novbr. Von einer Sendung von 158 Säcke.
E P. 1 Fass gesalzene Fische (18 Pfd.) von Rotterdam fehlt in Basel seit 1. November. Von 40 Fass.
E 8774. 1 Kiste Papier (139 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 10. November.
E K 3564. 1 Ballen Wollwaaren (95 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 14. November.
E 585. 1 Kiste Möbel (336 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort s. Nov.
E 1039. 1 Kiste Carton (100 Pfd.) v. Kehl fehlt in Gebweiler s. 21. Nov.
F K. 2 Stäbe Eisen (368 Pfd.) v. Hagenau tr. fehlen in Bennweier seit 11. August.
F W & C 1414. 1 Kiste Champagner (72 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 30. September.
F H 5727. 1 Kiste Liqueur (120 Pfd.) von Thann fehlt in Rappoltsweiler seit 4. October.
Fritz Strassburg. 1 Kiste Effecten von Hagenau fehlt in Strassburg seit 3. August.
„ „ 1 Kiste Kurzwaaren (104 Pfd.) von Colmar fehlt in Strassburg seit 13. September.
F R. 1 Fass Wagenschmiere von Hagenau fehlt in Metz seit 31. Aug.
F K Cie. 1640. 1 Kiste Cigarren (70 Pfd.) von Trier fehlt in Metz seit 8. October.
Frank & Cie. Schlettstadt. 1 Collo Weberkämme (27 Pfd.) von Basel fehlt in Schlettstadt seit 29. August.
F B 312/21. 10 Sack Weinstein (2020 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 9. August.
Fischel Ludwigshafen. 2 Ballen leere Säcke (144 Pfd.) von Niederbronn fehlen in Weissenburg seit 1. August.
Flageollet Pagny. 1 Kiste Mineralwasser (260 Pfd.) von Hagenau fehlt in Avricourt seit 3. August.
F C 400. 1 Sack Gemüsesaamen (35 Pfd.) von Metz fehlt in Basel seit 15. Juli.
Feder Felicie. 2 Körbe, 1 Pack u. 1 Kiste Hausgeräth (692 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Belfort seit 28. October.
F R 2841/3. 7 Colli Eisenwaaren (420 Pfd.) v. Metz fehlen in Rappoltsweiler seit 23. October.
Frentzel Jean. 1 leerer Koffer (12 Pfd.) von Bitsch fehlt in Pagny seit 24. October.
F E 158. 1 Kiste Maschinentheile (60 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Strassburg seit 14. September.
F. 4 Stangen Eisen (220 Pfd.) von Metz fehlen in Oberehnheim.
F L 1. 1 Korb Werkzeug (104 Pfd.) v. Avricourt fehlt in Barr s. 25. Oct.
F 8648. 1 Pack Papier von Kehl fehlt in Dornach seit 10. Novbr.
F B 2. 1 Kiste Eisenwaaren (8 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Bischweiler seit 7. November.
F R 42. 1 Kiste Seife (208 Pfd,) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 4. November.

Fath. 1 Koffer Effecten (42 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach s. 2. Nov.
F & C 7313. 1 Ballot und 1 Collo Metallgewebe (354 Pfd.) von Schlettstadt fehlen in Genf seit 8. November.
F L T 1. 1 Kiste Maschinen (84 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Basel seit 11. November.
F B 5536. 1 Ballen Leinen (88 Pfd.) v. Dresden fehlt in Metz s. 27. Oct.
F C 7332. 1 Kiste Metalltuch von Schlettstadt fehlt in Kehl s. 15. Nov.
Fourmeck Paris. 1 Ballen Bierhefe (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Paris seit 22. November.
F O 790. 1 Wagendecke von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 19. Juli.
F E 3325. 1 Ballen Baumwollen-Waaren von Basel fehlt in Belfort seit 25. November.
Grossherzog Sachsen-Weimar 14. 1 Kiste Kleider von Lagny fehlt in Weissenburg seit 22. Januar.
General-Gouvern. Strassburg. 2 Ballen wollene Decken (120 Pfd.) von Blesmes fehlen in Strassburg seit 15. März.
G B F A. 1 Kiste Hufeisen von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
G S 5778. 1 Ballen Leder (39 Pfd.) von Kehl fehlt in Wesserling seit 12. August.
G v S 3. 1 Packet Kleidungsstücke von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 28. August 1870.
Gourschel, Gebr. 1 Ballen Tuchwaaren (70 Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 14. September.
Gérurel employé à Saarunion. 1 leere weisse Holzkiste von Avricourt fehlt in Saarburg seit 29. September.
G 4. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) von Belfort fehlt in Colmar seit 2. Aug.
G A 13. 1 Pack Teppiche (45 Pfd.) v. Basel fehlt in Belfort s. 17. Sept.
Mme. Gris 443. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen seit 15. September.
C 2035/36. 2039/40. 4 Kisten Nachlichter (519 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 9. August.
G. 1 Kiste wollene Strickwaaren (75 Pfd.) von Zabern fehlt in St. Louis seit 11. August.
G W 1. 1 Harras Töpferwaaren (500 Pfd.) von Sulz u. W. fehlt in St. Louis seit 28. August.
G 239. 1 Ballen Riemen (78 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 11. August.
G R U 660. 1 Korb Eisenwaaren (226 Pfd.) von Thionville fehlt in Rohrbach seit 31. August.
G R 1055. 1 Ballen Haare (102 Pfd.) von Thionville fehlt in Metz seit 5. August.
G 5/13. H 6633. G 214. 81. 12 Colli Hausgeräth (1779 Pfd.) von Hagenau fehlen in Metz seit 25. August.
G B 706. 1 Pack Stifte (10 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 22. August.
Mr. Guyénot Gray. 1 Pack Bücher (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 27. August.
G F 721. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 2. August.
G R 6. 1 Fass Pumpentheile von Forbach fehlt in St. Avold s. 3. Oct.
G S 5618. 1 Kiste Kleider von Saargemünd fehlt in Hagenau seit 11. October.
Geldermann pére in Ay près Epernay. 1 Kiste Mineralwasser (130 Pfd.) von Hagenau fehlt in Avricourt seit 31. August.
GR div. Nrn. 16 leere Fässer (800 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 25. October.
Gutz instituteur. 1 Packet Bücher (16 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 21. October.
Garnis.-Verw. Hagenau. 1 Fass Bettzeug (956 Pfd.) von Metz fehlt in Hagenau seit 31. October.
G. 1 Sack Kartoffeln von Hettange fehlt in Pagny seit 31. October.
G D 2566. 1 Korb Eisenwaaren (956 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Barr seit 16. September.
G & U 3155. 1 Pack Papier (19 Pfd.) von Eberstadt fehlt in Saargemünd seit 21. October.
G G. 4 Brode Zucker (74 Pfd.) v. Metz fehlen in Saargemünd s. 5. Nov.
G 158/59. 2 Harasse Glas (1300 Pfd.) von Forbach fehlen in Hochfeld.
Goisy lyon. 1 Ballen Baumwolle (180 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz Eilg. seit 31. August.
Gueber. 1 Ballen Baumwolle (186 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altkirch seit 4. November. Von 4 Ballen.
Geber. 1 Ballen Baumwolle (50 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Altkirch seit 8. November.
G H 104. 1 Ballen weisse Baumwollen-Waaren von Thann fehlt in Benfeld seit 9. November.
G F 2689. 1 Kiste Eisenwaaren von Avricourt fehlt in Strassburg seit 13. November.
G R C 16861. 1 Ballen Tuch (120 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 14. November.
Grande Vitesse. 25 Colli Eisen (596 Pfd.) von Ars s. M. fehlen in Forbach seit 17. November.
G B 366. 1 Kiste feine Lederwaaren (26 Pfd.) von Strassburg fehlt Mühlhausen seit 27. November.
H v. B. 1 Kistchen Porcellan und Glas (150 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 13. October 70.
H B 326. 1 Fass Wein (381 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg.
Hofmarschall-Amt Lauenburg. 13 Fässer Montur (7500 Pfd.) 10 Kisten Porcellan } v. Lagny fehlen in Weissenburg seit 26. December 70.
H 28. 1 Ballen Baumwolle von Hagenau fehlt in Weissenburg seit 31. August.
H K 87/88. 2 Cadres leere Flaschen (1200 Pfd.) von Hagenau fehlen in Zabern seit 31. Juli.
H 4594. 1 Fass Farbe (277 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 5. August.
HRG S 1695, 1703, 1705, 1713, 1497. 5 Ballen rohe Wolle (1300 Pfd.) von Basel fehlen in Erstein seit 18. August.
Herzog Emil Limutshof. 1 Packet Kleider (1½ Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 7. August.
H S 137. 1 Ballen Leinwand (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 13. September.
H 1/2. 2 Körbe Dosen (316 Pfd.) von St. Avold fehlen in Strassburg seit 31. August.
H G 332. 1 Kiste Wein (185 Pfd.) H G 696. 1 Fass „ (185 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 31. September.
H T 7. 1 Korb Hausgeräth von Forbach fehlt in Metz seit 6. August.
H 226. 1 Ballen Seide (99 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 25. August.
Haag brasseur. 1 Sack Korke (64 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 11. August.
H A 1. 1 Packet Leinwand von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 26. August.
Hospital Mühlhausen. 3 Ballen Bürsten von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 21. Juli.
H K 35. 1 Kiste Holzwaaren H R 10. 1 Kiste Cigarren von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 16. August.
H. 36 Stück Gusswaaren (354 Pfd.) von Gundershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
H C 259. 1 Ballen Baumwollwaaren (94 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Hagenau seit 13. October.
H 1551. 1 Ballen Baumwollwaaren (126 Pfd.) von Benfeld fehlt in Hagenau seit 12. October.
H 1552, 1557. 2 Ballen Wollgarn (à 208 Pfd.) von Benfeld fehlen in Metz seit 12. October.
H B M. 1 Ballen Bücher (97 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.
Wilh. Hatt Strassburg. 2 Pack Holzreifen von Avricourt fehlen in Strassburg seit 10. October.
Herrenschmidt Strassburg 315. 1 Wagendecke von Hagenau fehlt in Strassburg seit 17. October.
H W 6. 1 Kiste Butter (186 Pfd.) von Basel fehlt in Gebweiler s. 18. Oct.
H L 193. 1 Ballen Strohsacktuch (72 Pfd.) von Thann fehlt in Mühlhausen seit 17. October.
H S C div. Nrn. 10 Ballen Wollgarn (2150 Pfd.) von St. Amarin fehlen in Markirch seit 17. October.
C. Hoffmann. 1 Kiste Lampen (42 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Türkheim seit 27. October.
H 810. 1 Kiste Schusterwaaren (226 Pfd.) von Metz fehlt in Colmar seit 23. October.
Himmelspach. 1 Korb Leinenwaaren (50 Pfd.) von Saargemünd fehlt in St. Amarin seit 15. October.
Hanhart. 1 leeres Fass (110 Pfd.) von Weiler fehlt in Bennweier seit 20. October.
Est 11. 2 leere gebrauchte Sprossenkörbe (580 Pfd.) von Colmar fehlen in Weissenburg.
H 1534/35. 2 Ballen Baumwoll-Stoffe (410 Pfd.) von Bennfeld fehlen in Metz seit 5. October.
H S 2845. 1 Korb Eisen von Thionville fehlt in Markirch seit 26. Aug.
H M 4045/46. 2 Sprossenkörbe Steingut (1320 Pfd.) von Hagenau fehlen in Wasselnheim seit 31. Juli.
H M F 732, 736. 2 Ballen Wollwaaren (11 u. 16 Pfd.) von Brumath fehlen in Avricourt seit 3. Norember.
H 6896. 1 Kiste Tabak (232 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 28. August.
H F 20832, 20830. 2 Kisten Cichorien von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 23. September.
H F 992. 1 Kiste Eisenwaaren (90 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 20. Juli.
Hanhart 66, 324. 2 Fass Wein (600 Pfd.) Esser Sohn. 9254. 1 leeres Fass } von Bennweier fehlen in Thann seit 18. August.
H 628. 1 Kiste Baumwollen-Waaren (146 Pfd.) von Hagenau fehlt in Mutzig seit 27. October.
H K 165. 1 Harasse Hohlglas (700 Pfd.) von Forbach fehlt in Baar seit 24. October.
H S 221. 1 Collo Parfümerien von Avricourt fehlt in Zabern s. 7. Oct.
Hickel. 1 Collo Nähtische von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 27. October.
Hochstetter. 2 Kisten Hausgeräthe von Colmar fehlen in Münster seit 28. September.
Houssel Collignui Metz. 1 Sack Schuhnägel (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 10. October.
H 467. 1 Ballen Wolle (27 Pfd.) von Kehl fehlt in Markirch s. 21. Oct.

H B 1905. 1 Ofen (291 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Lemberg seit 10. October.
H F M 95. 1 Ballen Baumwollenwaaren (160 Pfd.) von Münster fehlt in Strassburg seit 14. September.
H M 789. 1 Fass Theer (278 Pfd.) von Thionville fehlt in Carlingen seit 28. October.
H D. 1 Kiste Bettzeug (96 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 7. November.
E. Fritz Hardenteufel. 2 Kisten Maschinensteine (1070 Pfd.) von Pagny fehlen in Forbach seit 2 November.
E. Hümig. 1 Kiste Lederschuhe (108 Pfd.) von Hagenau fehlt in Gebweiler seit 11. November.
H 285. 1 Fass Petroleum (300 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Reichshofen seit 8. November.
H K. 1 Collo Schwinge von Avricourt fehlt in Strassburg seit 7. Nov.
(HB) Hemard Chalons. 2 Pack leere Säcke von Strassburg fehlen in Avricourt seit 10. November.
HV 1815. 1 Ballen Bücher (150 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau.
Heinrich. 1 leeres Fass (27 Pfd.) von Novéant fehlt in Pagny s. 13. Nov.
H L 1/8. 8 Pack Galoschen (210 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Colmar seit 21. November.
H J 96. 1 Ballen Tuch (88 Pfd.) von Markirch fehlt in Weissenburg seit 21. November.
J F A 1. 1 Fass Stiefel (429 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 15. März 71.
1. Jäger-Bat. 9. Armee-Corps 25. Div. 1 Kiste alte Montur von Amboise fehlt in Strassburg seit 4. März.
J L 11. 1 Harras (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) von Basel fehlt in Hochfelden seit 2. September.
J G 3. 1 Kiste Bleisalz (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 8. October.
J R 7005. 1 Ballen Papier von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 10. September.
Jaquant. 1 Kiste Papier (40 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg s. Aug.
J A C 1647. 1 Packet Handschuhe (4 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 10. September.
Imbach Maréchal. 1 Ballen Garn (106 Pfd.) von Dornach fehlt in Strassburg seit 25. August.
J D 5607. 1 Fass Lampenöl von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 16. September.
J F. 4 Colli Gusswaaren von Gundershofen fehlen in Erstein s. 17. Oct.
J A R 105. 2 leere Harasse (232 Pfd.) von Basel fehlen in Hagenau seit 12. October.
J B 345. 1 Kiste Kurzwaaren (152 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 16. October.
J R C F F 5846/47. 2 Ballen Wollwaaren (464 Pfd.) von Altmünsterol fehlen in Strassburg seit 11. September.
J P 112. 1 Kiste Filzhüte (21 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in St. Louis seit 16. October.
J S 1250/51, 1267. 3 Kisten Fournit. de Bureau (251 Pfd.) von Mainz fehlen in Basel seit 27. Juli.
J 432. 1 Ballen Bäume von Bollweiler fehlt in Basel seit 30. October.
J G 1107. 1 Kiste enth. 30 Bout. Liqueur (107 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 18. Juli.
Imbach & Maréchal 1/5. 5 Ballen Wollwaaren (580 Pfd.) von Metz fehlen in Dornach seit 8. September.
J C 1876, 1991. 2 Fass Disteln (488, 470 Pfd.) von Belfort fehlen in Bischweiler seit 26. October.
J Z L 1357. 1 Kiste Strumpfwaaren (184 Pfd.) von Kehl fehlt in Sennheim seit 11. October.
J B M 462. 1 Kiste Tabak (69 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 28. August.
J N. 1 Ballen Tuch von Belfort fehlt in Mühlhausen.
J S. 4 Mistgabeln u. 1 Spaten von Homburg fehlen in Oberehnheim seit 20. September.
J R 1080. 1 Fass Wein von Weissenburg fehlt in Zabern seit 19. Oct.
J B F F 1647. 1 Ballen Tuch (134 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg.
Jourdan. 1 Ballen Hutwaaren (50 Pfd.) von Novéant fehlt in Metz Eilg. seit 26. October.
J H. 1 Collo Bretter (257 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 9. November.
J F R 8525. 1 Kiste Dochte (116 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Colmar seit 3. November.
J M S 3. 1 Kiste Marmor (94 Pfd.) von Hagenau fehlt in Altkirch seit 9. November.
Joliot à St. Michel. 1 Pack leere Säcke von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. November.
J B 917/18. 2 Kisten Kurzwaaren (220 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 17. November.
J D 1. 1 Ballen Kammgarn (20 Pfd.) von Erstein fehlt in Markirch seit 25. November.
J V 138. 1 Kiste Maschinentheile (24 Pfd.) von Bischweiler fehlt in Avricourt seit 17. November.
J E 102. 1 Kiste Hemden (286 Pfd.) von Hagenau fehlt in Nürnberg seit 24. October.
K 5. 1 Ballen Effecten von Nancy fehlt in Weissenburg.
K M 2. 1 Collo Montur von Nogent fehlt in Weissenburg seit 6. Dec. 70.
Königl. Bayer. Fest.-Abtheilung Ingolstadt. 1 Kiste Bekleidungs-Gegenstände (300 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 29. Januar 1871.
K K Z D 1167. 1 Packet Gewehre } von Meaux fehlen in Weissenburg
K M F D 167. 1 Packet Gewehre } seit 15. März.
Kellermann — Strassburg. 1 Kiste Corsetten (24 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
K G 3852. 1 Kiste Farben (59 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Markirch seit 31. Juli.
K G 2166. 1 Sack Materialwaaren (30 Pfd.) von Kehl fehlt in Colmar seit 21. August.
K. 60 Feuerschippen von Saargemünd fehlen in Bitsch seit 30. Sept.
K C 2182. 1 Kiste Strohhüte von Strassburg fehlt in Avricourt seit 9. September.
K F 4851. 1 Kübel Butter (40 Pfd.) von Colmar fehlt in Lebereau seit 22. September.
Koechlin & Schwarz. 1 Ballen Wolle von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 14. August.
K & G 2197. 1 Fass Borax } von Mannheim fehlen in Mühl-
2198. 1 Ballen Fliegenpapier } hausen seit 13. August.
Klein. 1 Kiste Zündhütchen von Avricourt fehlt in Saarburg s. 1. Oct.
Krantz. 1 Kiste Mehlfabricate (64 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 5. October.
Kolb frères. 1 Ballot Kautschuck (24 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 31. September.
K 58. 1 leere Kiste von Benfeld fehlt in Strassburg seit 7. October.
K S E 18. 1 Wagendecke von Avricourt fehlt in Saarbrücken s. 25. Sept.
Kaufmann. 1 Fass und 1 Kiste Schusterwerkzeug (200 Pfd.) von Metz fehlen in Weissenburg seit 17. October.
K A 8222/25. 4 Harasse Steingut (1860 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Sulz u. W. seit 2. September.
K B 708. 1 Kiste Baumwoll-Faden von Ludwigshafen fehlt in Zürich seit 27. Juli.
K H 3. 1 Kiste Möbel von Belfort fehlt in Basel seit 21. August.
Mme. Krempp Banstein. 1 Kiste Kleidungsstücke (110 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 22 August.
Königl. Preuss. Nebenzollamt zu Elten. 1 Kiste Schlösser (45 Pfd.) von St. Louis fehlt in Hagenau seit 21. August.
Kienzy-Griener. 2 leere Harasse (370 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Wesserling seit 13. October.
Kunemann Wolff. 3 Ballen Wollwaaren (198 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Dammerkirch seit 5. October.
K S 2856. 1 Korb Eisenwaaren (210 Pfd.) von Metz fehlt in Sulz seit 23. October.
Wilhelmine Kürthen. 1 Koffer Kleidungstücke von Neuwied fehlt in Metz seit 5. November.
K 200. 1 Ballen Garn (60 Pfd.) von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 28. September.
K. 2 Colli Eisenfedern (100 Pfd.) von Strassburg fehlen in Altkirch seit 7. November.
K U 9052. 1 Kiste Ultramarin (142 Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in Metz seit 31. October.
Koechlin Alphonce. 1 Kiste Wälschkorn (46 Pfd.) von Hoerdt fehlt in Mühlhausen seit 8. November.
K G 3275. 1 Sack Rosinen (61 Pfd.) von Kehl fehlt in Colmar seit 14. November.
K. 14 Colli Eisenwaaren von Metz fehlen in Colmar seit 11. Novbr.
K & P 4. 1 Kiste Drucksachen (620 Pfd.) von Wesserling fehlt in Mühlhausen seit 16. November.
Jean Klein beim Nebenzollamt Novéant. 2 Sack Gemüse (215 Pfd.) von Metz fehlen in Novéant seit 10. November.
Kontrole Saarbrücken. 1 Collo Drucksachen (17 Pfd.) von Metz fehlt in Saarbrücken seit 2. November.
Kolb. 1 Fass Wein (260 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 4. December.
Latouré artiste Bruxelles. 2 Koffer Effecten (50 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 14. October 70.
Landw.-Regt. 71. 2 Fässer wollene Hemden (500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 12. Februar.
L B C S 3. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L B C A. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L P 506. 1 Kiste baumw. Garn (78 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Belfort seit 23. August.
L K 712/14. 3 Colli Kleider und Betten (166 Pfd.) von Kehl fehlen in Altkirch seit 16. August.
L W 1. 1 Kiste Garderobestücke (220 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 13. August.
Lambin & Lefebre. 1 Ballen Hanfgurten (11 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Steinburg seit 20. September.
L P 7418. 1 Kiste Cigarren (83 Pfd.) von Kehl fehlt in Altkirch seit 30. September.
L M 552. 1 Collo Waaren (90 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 22. August.

L W 15096. 7 Fass Stärke von Zabern fehlen in Belfort s. 3. Septbr.
L L 1/2. 2 Kisten Streichfeuerzeug (381 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Rohrbach seit 7. August.
L B 4274/5. 4 Kisten Käse (1452 Pfd.) von Basel fehlen in Metz
L B 4272/3. seit 2. September.
L 1/2. 2 Packete Manuf.-Waaren (254 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Saarburg seit 14. August.
L D 5723. 1 Fass Lampenöl (366 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 27. September.
L A 19/39. 15 Fass leer (2189 Pfd.) von St. Louis fehlen in Colmar seit 14. October.
L B 20201. 1 Kiste Schiefer (228 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Colmar seit 16. October.
L L 114. 1 Collo Seidenband (105 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 29. October.
L 1225. 1 Kiste Schnupftabak (122 Pfd.) von Kehl fehlt in Lutterbach seit 31. October.
Loyrun. 1 Kiste Pelze (24 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 27. October.
L B 3600. 1 Ballen Seegrass von Basel fehlt in Colmar seit 31. Oct.
L L 3/4. 2 Pack Betten von Forbach fehlen in Metz seit 23. Oct.
Lapostolet. 1 Stück Decke von Strassburg fehlt in Belfort seit 3. August.
L B 5903. 1 Fass Mineraltheer von Sulz u. W. fehlt in Wasselnheim.
Gbr. Loeb. 1 Sack 50 leere Säcke (92 Pfd.) von Brebach fehlt in Falkenberg seit 10. October.
L T 22. 1 Fass leer (170 Pfd.) von Basel fehlt in Bennweiler seit 24. October.
Charles Louis. 1 Packet Kleider von Avricourt fehlt in Dettweiler seit 23. October.
Lehmann. 1 Kiste altes Eisen (240 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 18. September.
Lhuilier fils. 2 Fass leer (90 Pfd.) von St. Avold fehlen in Pagny seit 7. October.
L W M. 1 Musterkistchen von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 8. November.
L M. 1 Tafel Blech (20 Pfd.) von Metz fehlt in Mühlhausen seit 16. November.
L M 2. 1 Kistchen von Eisenblech (95 Pfd.) von Thann fehlt in Belfort seit 23. August.
Heinr. Conrad Lohr 1. 1 Kiste Bücher (109 Pfd.) von Weissenburg fehlt in St. Amarin seit 18. November.
L B 184. 1 Kiste Tücher (36 Pfd.) von Avricourt fehlt in Mühlhausen seit November.
Levy. 4 Ballen Säcke (316 Pfd.) von Sennheim fehlen in Belfort seit 29. November.
L B 150. 1 Kiste Schwefelsäure (298 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 25. November.
Loisy. 1 Ballen Baumwolle (180 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 31. August.
L R 639. 1 Ballen Wollentuch (100 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 26. November.
L F 5444/8. 5 Kisten Wichse (512 Pfd.) von Basel fehlen in Colmar.
Lesenger. 1 Kiste Rundscheiben (20 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 30. October.
L 9. 1 Collo (Inhalt und Gewicht unbekannt) von Belfort fehlt in Mühlhausen.
Militär-Apotheke Landau. 1 Kiste Medicamente (13 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 1. April.
Moritz St. 1 Korb Mineralwasser (50 Pfd.) von Basel fehlt in Thann seit 14. August.
Marx Kahn Cadet à Colmar. 1 Kiste Baumw.-Waaren (126 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Colmar seit 7. August.
M 52. 1 Pack Papier von Kehl fehlt in Hagenau seit 17. August.
M 2. 1 Schraubstock (6 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Bumath seit 31. August.
M F 889, 897, 898. 3 Ballen Garn (678 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Farschweiler seit 3. September.
M 7958. 1 Kistchen Colonial-Waaren (43 Pfd) von Landau fehlt in Rohrbach seit 17. Juli.
M S & C 911/14, 859. 5 Colli Eisenwaaren (628 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Metz seit 12. September.
E Müller. 1 Fass leer (38 Pfd.) von St. Pilt fehlt in Strassburg seit 14. August.
M & C 750. 1 Kiste Liqueur (85 Pfd.) von Pagny fehlt in Montigny seit 19. August.
M H P 846. 1 Collo Kassenschrank (476 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Mühlhausen.
M 33/7. 5 Ballen (Inhalt unbekannt) fehlen in Mühlhausen.
Meyer div. 3 Fass leer (274 Pfd.) von Zabern fehlen in Mühlhausen seit 8. September.
M 50094. 7 Ballen Baumw.-Abfall von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 29. August.
M S & C 965. 1 Kiste Eisenwaaren (94 Pfd.) von Bollwiller fehlt in St. Avold seit 12. September.
Magdeb. Train Bat. No. 4 Magdeburg. 3 Tonnen Militär-Reitzeugstücke (600 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 6. Sept.
M V 1260. 1 Kiste Telegraphen-Material (492 Pfd.) von Hagenau fehlt in Saargemünd seit 31. October.
M 252. 1 Kiste Glaswaaren (98 Pfd.) von Kehl fehlt in Belfort seit 24. August.
Mülberger 3. 1 Wagendecke von Strassburg fehlt in Belfort s. 22 Aug.
M D I, II, III, IV, V, VI. 3 Kisten 3 Colli Militär-Effecten (456 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 15. Juli.
Frau Maillard Paris. 1 Kiste Mineralwasser (60 Pfd.) von Hagenau fehlt in Avricourt seit 31. August.
M B 562/64. 3 Kisten Hohlglas (1146 Pfd.) von Hagenau fehlen in St. Louis.
Marschall Trier. 1 Kiste Posamentir-Waaren (4 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 24. September.
M L. 1 Collo Käse von Basel fehlt in Colmar seit 25. October.
Missler. 1 Collo leere Säcke (24 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Benningen seit 14. September.
M B. 1 Kiste Käse von Basel fehlt in Colmar seit 24. October.
M S C 669. 1 Kiste grobe Eisenwaaren (54 Pfd.) von Bollweiler fehlt in Hagenau.
M A B div. Nrn. 6 leere Fässer (226 Pfd.) von Remilly fehlen in Neunkirchen seit 29. September.
M 1. 1 Ballen Betten (48 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Schlettstadt seit 19. October.
M A 2404. 1 Ballen Tücher (114 Pfd.) von Dornach fehlt in Belfort seit 21. Juli.
M 1230. 1 Kiste Tabak (129 Pfd.) von Obersulz fehlt in Markirch seit 30. October.
M H. 2 Bund Fenstereisen (196 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Markirch seit 30. October.
Muhr. 2 leere Fässer von Saargemünd fehlen in Schlettstadt seit 4. October.
M 160/61. 2 Harasse Glas (1300 Pfd.) von Forbach fehlen in Benfeld.
M B 80. 1 Ballen Hopfen (206 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 28. October.
Maillard. 1 Pack Papeterie (16 Pfd.) von Pagny fehlt in Novéant seit 18. August.
M C F 9650. 1 Ballen Wollwaaren (220 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 7. November.
M T 678. 1 Tönnchen Eisenwaaren (220 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Mertzweiler seit 19. November.
Mahlinger. 1 Kiste Gewehre (48 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Forbach seit 7. November.
M J. 4 Colli Gewebe (1046 Pfd.) von Metz fehlen in Pagny s. 21. Aug.
M F 951. 1 Ballen Seide von Ludwigshafen fehlt in Zürich s. 25. Juli.
M B 7. 1 Ballen Wolle (160 Pfd.) von Bischweiler fehlt in Weissenburg seit 4. November.
D. Missel Basel. 1 Kiste Papier-Waaren (196 Pfd.) von Belfort fehlt in Basel seit 5. November.
D. Müller 1012/13, 1144/45. 4 leere Fässer (120 Pfd.) von Schlettstadt fehlen in Wasselnhein seit 16. November.
M L 5913. 1 Fass Liqueur von Pagny fehlt in Saargemünd s. 11. Nov.
Martel Paris. 1 Matraze (105 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Avricourt seit 26. September.
M. 32 Stück Gusswaaren (180 Pfd.) von Mertzweiler fehlen in Molsheim seit 22. November.
M 877/78. 3 Ballen Droguen (470 Pfd.) von Hettange fehlen in Metz seit 31. October.
Mercy Frères et Hentgen. 1 Packet Baumwolle (48 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Metz seit 28. October.
M. Adr. Fürderer. 2 Säcke Gusswaaren (11 Pfd.) von Gundershofen fehlen in Markirch.
Mathieu. 1 Federmatraze von Avricourt fehlt in Saarburg s. 7. Nov.
M B 179. 1 Ballen Calicot (160 Pfd.) von Thann fehlt in Saarburg seit 20. November.
M. 13 Platten Eisenblech von Metz fehlen in Farschweiler s. 13. Nov.
M G 752. 1 Kiste 25 Flaschen Wein (90 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Bennweier seit 25. November.
N 10. 1 Kiste Montur (300 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 10. Januar 71.
Noël. 1 Kiste Tabak (151 Pfd.) von Strassburg fehlt in Saarburg seit 8. August.
N B C 22. 1 Kiste Wichse (150 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 27. August.
Niclas. 1 Packet Kurzwaaren (13 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 30. August.
Neumark Julius. 1 Packet Tuche (154 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 20. Juli.
N 18. 1 Koffer Kleider 1 Kiste Kleider (287 Pfd.) von Belfort fehlen in Basel seit 8. September.
Sergant Nabert 4. 1 Collo Wäsche von Kehl fehlt in Zabern.
N 103. 1 Collo Waffen (22 Pfd.) von Hettingen fehlt in Basel seit 9. November.
Nord 551. 1 Decke von Bischweiler fehlt in Avricourt seit 19. Novbr.
N S 2489. 1 Ballen Flaschenhalter (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit November.
Nord 2281. 1 Wagendecke von Königshofen fehlt in Belfort s. 23. Nov.
N Z A 823. 1 Pack Zollschlösser von Weissenburg fehlt in Avricourt seit 29. November.

9768/69, 9791. 3 Nähmaschinen von Saargemünd fehlen in Metz seit 22. November.

Orth Philipp Weissenburg. 1 Collo Filz (32 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.

O H 889/90. 2 Kassenschränke (590 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 7. September.

O P D 13. 1 Pack Papier (50 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 24. August.

O F 1. 1 Pack Eisenwaaren (200 Pfd.) von Hagenau fehlt in Basel seit 31. August.

O. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz s. 24. Oct.

O L 1/2. 2 Pack Säcke (317 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Barr seit 25. November.

3. Pomm. Inf.-Reg. 14. { 13 Fässer / 1 Kiste } Montur (2500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 14. December 1870.

P S 8. 1 Sack Pinsel (15 Pfd.) von Baden fehlt in Mühlhausen seit 5. August.

P 5. 1 Packet Cigarren (10 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Remilly seit 9. August.

Paris-Basel 1. 1 Kiste Hüte (44 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in St. Louis seit 11. September.

P T 1/20. 20 leere Fässer (3300 Pfd.) von Colmar fehlen in Belfort seit 18. August.

P L 55. 1 Harasse Steingut (540 Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 15. August.

P 112. 1 Kiste Glaswaaren (15 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 1. September.

Pinzel à Paris. 1 Kiste Kurzwaaren (69 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 7. August.

P F 63/70. 8 Kisten Eisentheile (1498 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 14. September.

P S 1400/2. 2 Kisten Nudeln von Altmünsterol fehlen in Strassburg seit 8. September.

Pierretz. 1 Kiste Hüte (14 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 21. Juli.

Poisson. 1 Kiste Weisswaaren (12 Pfd.) von Saarburg fehlt in Strassburg seit 30. August.

Pierot. 1 Packet Gummiwaaren (54 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Strassburg seit 19. August.

Pierné Bitsch. 1 Kiste Dragée (44 Pfd.) von Metz fehlt in Benninger seit 20. Juli.

Melle Pierné Bitsch. 1 Kiste Kurzwaaren (100 Pfd.) von Metz fehlt in Benninger seit 20. Juli.

P G Adr. Schuster Burkhard Basel. 1 Kiste Ornament (102 Pfd.) von Colmar fehlt in Basel seit 3. October.

P B. 1 Kiste Wagentheile von Montigny fehlt in Avricourt s. 27. Oct.

P A M C 253. 1 Kiste Umzugsgut von Halle fehlt in Metz s. 18. Oct.

Pagelet. 1 Pack Packtuch (76 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 5. November.

Père et fils. 1 Ballen Tuch (200 Pfd.) von Markirch fehlt in Rosheim sett 5. November.

Potain 68. 1 Kiste Eisenwaaren von Bennigen fehlt in Metz seit 30. August.

P R 753. 1 Kiste Uhrengläser (152 Pfd.) von Lemberg fehlt in Hettingen seit 25. October.

P B Ludwigshafen 124. 1 Decke von Pagny fehlt in Forbach seit 28. October.

1039. 1 Kiste Carton (100 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 21. November.

P F 612/32. 21 Ballen Baumw.-Abfall von Colmar fehlen in Mühlhausen seit 10. November.

P 4/5. 2 Kisten Feilen (427 Pfd.) von Bischweiler fehlen in Mühlausen seit 20. October.

P I. 1 leeres Fass (28 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mutzig s. 18. Nov.

Paris. 6 Pack Kleider von Strassburg fehlen in Avricourt s. 14. Oct.

P J. 16 Colli Gusswaaren (668 Pfd.) von Niederbronn fehlen in Falkenberg seit 21. November.

P. 1 Ballen gepr. Wolle von Belfort fehlt in Wasselnheim seit Nov.

R B C 1. 1 Kiste Monturstücke von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.

R E 487. 1 Fass Oel (490 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 7. August.

R P 3224. 1 Korb Hufnägel (50 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Markirch seit 30. September.

Rosseaux Metz. 1 Ballen Baumwollenwaaren (78 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 31. August.

R S. 4 Kisten Oefen (544 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 14. September.

R 24. 1 Kübel Schmalz (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Colmar s. 10. Oct.

Ross u. Bühl. 1 Ballen Baumwollen-Abgang (400 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 7. August.

R R 6. 1 Kiste eine Uhr enthaltend von Saarbrücken fehlt in Saargemünd seit 13. Juni.

Roehl in Cassel. 1 Fass Branntwein (120 Pfd.) von Aricourt fehlt in Kehl seit 2. October.

R R 2841. 1 Korb Eisenwaaren (144 Pfd.) von Metz fehlt in Rappoltsweiler seit 23. October.

Renault frères. 1 Ballen Wollwaaren (38 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 19. October.

A. Rihn Zabern. 1 Kiste (Inhalt unbek.) von Colmar fehlt in Zabern.

R 8542. 1 Ballen Bettfedern (89 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 4. October.

R M 153/55. 3 Harasse Hohlglas (240 Pfd.) von Forbach fehlen in Mühlhausen seit 24. October.

R S 1438. 1 Ballen Webvogel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch seit 13. November.

R T 1264. 1 Kiste Orangenwasser (68 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 10. November.

Roeffner. 1 Kiste Maschinentheile (454 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. August.

R P 2844. 1 Korb Eisenwaaren (104 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Farschweiler seit 13. September.

R 524. 1 Ballen Papier (52 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Benningen seit 18. November.

Riehl. 1 Fass Wein (380 Pfd.) von Rappolsweiler fehlt in Strassburg seit 4. December.

R H 7903. 1 Kiste Wein (22 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit October.

Sanit. Corps III. 1 Kiste Armatur (28 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.

Stockenius Berlin. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg seit 6. December 1870.

Spätholz Wolfsheim. 1 Packet Effecten (1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April 1871.

s c 8850. 1 Collo card. Garnituren (124 Pfd.) von St. Louis fehlt in Mühlhausen seit 7. August.

Sucken Georg in Berlin. 1 Kistchen Musterwaaren (16 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.

Saxel Strassburg. 1 Kiste Effecten (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 6. Juli.

S C 208. 1 eiserne Platte (934 Pfd.) von Bitschweiler Thann fehlt in Bischweiler seit 23. August.

Steyer abbé à Saaralb. 1 Ballen Bücher (64 Pfd.) von Rixheim fehlt in Saarburg seit 7. September.

S AE 548, 549. 2 Ballen Mandeln (388 Pfd.) von Belfort fehlen in Colmar seit 27. Juli.

S T 82. 1 Fass Wein von Rappoltsweiler fehlt in Hochfelden s. 2. Sept.

Schmidt. 1 Packet Effecten (18 Pfd.) von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 24. September.

Scherer & Cie. 1 Packet Bronze (10 Pfd) von Hagenau fehlt in Belfort seit 16. August.

S B B T 13. 1 Fass Oel (240 Pfd.) von Metz fehlt in Barr s. 20. Sept.

S F. 3 Fässcher Häringe von Strassburg fehlen in Schlettstadt seit 3. October.

S M 516. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) von Forbach fehlt in Bischweiler seit 2. Septemper.

Schroeder & Schmitten Strassburg. 1 Bund leere Säcke (500 Pfd.) von Sentheim fehlt in Srassburg seiit 7. August.

S. 30 Kisten Blech (3000 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 8. September.

Serot. 1 Hacke (12 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 5. Aug.

S G 3. 1 Ballen Leder von Montigny fehlt in Metz seit 16. August.

Stenger. 1 Ballen Manufacturwaaren (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 12. August.

Sée. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 12. September.

S 776. 1 Korb Seilerwaaren (65 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 22. September.

S F 402, 404. 2 Ballen Tuch von Mühlhausen fehlen in Metz seit 3. September.

S & C. 1298. 1 Kiste Eisenwaaren (380 Pfd.) von Zabern fehlt in Gebweiler seit 20. August.

Schwind Chef der Station à Soulz les Bains. 1 Ballen Betten (4 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 15. August.

S. W. 2630/31. 2 Kisten Bänder (237 Pfd.) fehlen in Strassburg seit 1. August.

Spies & Sohn. 1 Packet Eisenwaaren (10 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 14. August.

Schalsberg. 1 Fass Wein (186 Pfd.) von Kehl fehlt in Strassburg seit 4. August.

S. R. 1052. 1 leeres Fass (60 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 10. August.

Sommer. 1 Ballen Pferdehäute (160 Pfd.) von Barr fehlt in Weissenburg seit 29. September.

S. T. 1 Bund Eisenreif (12 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 26. September.

S. F. { 1 Collo Maschinentheile (36 Pfd.) / 1 Bund eiserne Ringe (12 Pfd.) } von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 26. September.

Stoufflet in Bomsange. 10 Sack Weizen von Mainz fehlen in Hagendingen.

S. G. 1 Collo Leder von Forbach fehlt in St. Avold seit 24. August.

Siegel Strassburg. 1 Kochofen (90 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 18. September.

S. G. 747. 1 Kiste Porzellan (155 Pfd.) fehlt in Mühlhausen seit 12. October.

S. B. 129. 1 Kiste 1 Tisch (56 Pfd.) fehlt in Saargemünd seit 5. Oct.
Seemann. 1 Kiste Betten (91 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 20. October.
S. G. 1270/72. 3 Ballen Papier (348 Pfd.) von Münster fehlen in Markirch seit 14. October.
S. 3 Colli Eisenguss von Mühlhausen fehlen in Colmar seit 26. Oct.
Schuster-Borkhard Basel. 2 Colli weisse Holzstecken (128 Pfd.) von Metz fehlen in St. Louis seit 17. October.
Schützenberger Strassburg. 1 Partie Holzwaaren und Möbel (500 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. October.
S. L. 2 Pack Eisenblech (200 Pfd.) von Metz fehlen in Lützelburg seit 18. October.
Schwehr Joseph. 1 Kiste Kleider (236 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 10. October.
S. D. R. 86. 1 Collo Gewebe (70 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Bischweiler seit 4. November.
Schneider Saarburg. 1 Pack Effecten (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Sulz u. W. seit 1. October.
S. I. 1 Kiste Bücher (88 Pfd.) von Dornach fehlt in Rappoltsweiler seit 13. October.
Société houillièr. 1 Fass Theer von Diedenhofen fehlt in Carlingen seit 26. October.
Staehling & Cie. 4 Packete Uhrenfournituren (9 Pfd.) fehlen in Strassburg seit 2. Oct.
S. 1 Decke von Forbach fehlt in Metz seit 5. October.
Stehelin et Cie. Bitschweiler. 1 Wagendecke (30 Pfd.) von Colmar fehlt in Bischweiler seit 9. October.
Schott. 6 leere Kannen (140 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Altkirch seit 8. November.
S. K. M. 5 Körbe Stahlwaaren (988 Pfd.) von Homburg fehlen in Forbach seit 31. October.
Stahl Lederhändler. 2 Ballen Leder (482 Pfd.) von Schlettstadt fehlen in Mühlhausen seit 29. November.
S. H. R. 7. 1 Pack 5 Fässchen Sardellen (66 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 10. November.
A. Schwab Mühlhausen. 1 Bund leere Säcke (48 Pfd.) von Colmar fehlt in Mühlhausen seit 9. November.
S. C. 2841. 1 Kiste chemische Produkte (180 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Avricourt seit 13. November.
S. D. 1 Kiste baumw. Garn von Mutzig fehlt in Mühlhausen seit 21. November.
Schlumberger Söhne et Cie. Mühlhausen. 1 Kiste Eisentheile (5 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 8. November.
S. W. { 6 Tafeln Kupfer / 3 Säcke Löthe } (371 Pfd.) von Avricourt fehlen in Wasselnheim seit 7. November.
S. R. S. 8413. 1 Kistchen Glaswaaren (7 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Niederbronn seit 14. November.
W. Stachel Berlin. 1 Kistchen Wein (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 15. November.
Schirmer Diedenhofen 824. 1 Kiste Lebensmittel (13 Pfd.) von Mainz fehlt in Metz seit 12. November.
S. G. A 1024, 1028. 2 Kübel Butter (32 u. 32 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 9 November.
Schouller Geisselbronn. 1 Ballen Wollwaaren (101 Pfd.) von Colmar fehlt in Schweighausen seit 21. November.
Sierre faringez. 1 Koffer Effecten (44 Pfd.) von Avricourt fehlt in Mühlhausen seit 24. November.
Staub. 2 Kisten Kleider (148 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlen in Avricourt seit 2. August.
S. F. 7172, 7168/71. 5 Kisten Kartoffelzucker (1840 Pfd.) von Logelbach fehlen in Metz seit 21. October.
S. F. 7293/94. 2 Fass Kartoffelzucker (1722 Pfd.) von Logelbach fehlen in Metz seit 22. November.
S. 2. 1 Collo Fleischextract von Frankfurt fehlt in Metz seit 22. October.
Schmidt Falkenberg. 1 Packet Peitschen (12 Pfd.) von Pagny fehlt in Falkenberg seit 30. September.
Schmidt 18991. 1 Korbflasche Salzsäure (162 Pfd.) von Thann fehlt in Colmar.
Stoecker. 1 Kiste Holzpfeifen (40 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen.
Simonis Epicier Kaysersberg 1/4. 4 Fass Häringe (288 Pfd.) von Strassburg fehlen in Bennweier seit 28. November.
Seiffert. 1 leeres Fass (24 Pfd.) von Hochfelden fehlt in Bennweier seit 28. November.
T St 1/4. 4 Kisten Telegrahengeräthe (1200 Pfd.) von Orleans fehlen in Strassburg seit 1. März.
Tesché Mühlhausen. 1 Kiste Blattmetall (50 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 28. Juli.
Tuliffe. 1 Korb Effecten (140 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz seit 29. Juli.
Tolein 68. 1 Kiste Eisenwaaren von Benningen fehlt in Metz seit 30. August.
Tesché. 1 Collo Wachstuch (380 Pfd.) fehlt in Mühlhausen seit 22. September.
T M 864. 1 Kiste Cigarren von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 27. Aug.
T 144. 1 Harasse Arzneigläser (50 Pfd.) fehlt in Forbach vom Boden.
T Z 2406. 1 Kiste Effecten von Metz fehlt in Diedenhofen.
T 2781. 1 Kiste Stearinlichte von Strassburg fehlt in Metz seit 17. October.
T H 62. 1 Bund Eisenblech (103 Pfd.) fehlt in Hochfelden seit 23. November
Tourmentz. 1 Ballen Bierhöfe (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 22. November.
T 1. 1 Ballen Leder (40 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 25. November.
Trings. 1 Kistchen Maschinentheile (2 Pfd.) fehlt in Metz.
T W 2176. 1 Collo Farbe (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 9. August.
Thirion. 1 Packet Papeterie von Pagny fehlt in Novéant seit 18. August.
Ueber. 2 Collo Bettsäcke (68 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 15. September.
U 32. 1 Pack baumwoll. Zeug (130 Pfd.) von Thann fehlt in Mühlhausen seit 28. October.
Unger Homburg. 1 leerer Koffer (20 Pfd.) von Lemberg fehlt in Homburg seit 21. October.
Ungauer Oberförster. 1 Kiste Trauben (27 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 10. November.
Uloth. 1 Korb Kleider (64 Pfd.) von Colmar fehlt in Obersulz seit 15. November.
U H 1. 1 Koffer Bücher (89 Pfd.) von Forbach fehlt in Falkenberg seit 3. August.
V St. 1 Kiste wollene Sachen (51 Pfd.) von Vitry le france fehlt in Mühlhausen seit 19. Januar.
Venz Münster. 2 Colli Bettstelltheile von Kehl fehlen in Münster seit 6. August.
V 15. 1 Kiste Gummi (175 Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz seit 12. September.
V B 5, 11, 12. 3 Ballen Seidenabfall von Basel fehlen in Mühlhausen seit 2. August.
V. 1 Collo Eisen (8 Pfd.) von Metz fehlt in St. Avold seit 2. October.
V U 1648. 1 Ballen Rosshaare (152 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 20. October.
V V { 2556. 1 Kiste Eisenwaaren / 2557/9. 3 Körbe } von Diedenhofen fehlen in Wasselnheim seit 16. September.
V S 187. 1 Kiste Metall (71 Pfd.) von Basel fehlt in Gebweiler seit 19. October.
Vatrin. 1 Pack Kurzwaaren (14 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 19. October.
V 1660. 1 Kiste Blechwaaren (180 Pfd.) von Avricourt fehlt in Lemberg.
V P 1. 1 Kiste Glas (70 Pfd.) von Saarburg fehlt in Metz seit 7. Nov.
Eugène Voerth. 1 Collo Mobilien (72 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Avricourt seit 14. November.
Vogel Petit Rederdingen. 1 Kiste Streichfeuer (164 Pfd.) von Metz fehlt in Rohrbach seit 31. October.
V G 978. 1 Fass Zucker (268 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Bennweier seit 29. November.
Vaudrin. 1 Korb Häringe (42 Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz seit 10. November.
W S 4978. 1 Ballen Stuhlwaaren (32 Pfd.) von Nancy fehlt in Weissenburg.
W St 1784. 1 Kiste Cigarren (85 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 4. August.
Woog David. 1 Bund leere Säcke (98 Pfd.) von Brumath fehlt in Rappoltsweiler seit 14. August.
Woog David. 1 Sack Raps von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 13. September.
W 3671. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 10. September.
W F 104. 1 Ballen Wollwaaren (130 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 11. August.
Weber. 1 Kiste Weisswaaren (15 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 30. Aug.
W E. 5 Colli Gusswaren (2390 Pfd.) von Mutzig fehlen in Bennweier seit 13. October.
W 20901. 1 Kübel Käse (500 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.
Wolfl in Lotz. 1 Ballen Tuch (37 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 26. October.
Wendler Ob. Masch. Strassburg. 1 Wagenkopfwand von Carling fehlt in Strassburg seit 17. October.
Wolflin Königshofen. 3 Pack Säcke (200 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 5. October.
W G 4229. 1 Kiste Baumwollwaaren (44 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 3. November.
W. 1 Kiste Blech von Metz fehlt in Strassburg seit 1. November.
Weil. 1 Collo Crepinerie (70 Pfd.) von Metz fehlt in Hagenau seit 31. October.
W P 529. 1 Korb (Inhalt unbekannt) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.
W. 1 Kiste Lichte von Weissenburg fehlt in Sentheim seit 9. Novbr.
W. 9 Colli Hufstabeisen (956 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Hagenau seit 11. November.

W K 946/47. 2 Kisten Eisenwaaren (162 Pfd.) von Forbach fehlen in Diedenhofen seit 14. November.
W 39. 1 Sack gesponn. Wolle (116 Pfd.) von Bischweiler fehlt in Weissenburg seit 4. November.
Christ. Weiter in Strassburg. 1 Pack Kupferfedern fehlt in Strassburg aus dem Magazin seit 22. November.
Wack. 4 Sack Schuhnägel (242 Pfd.) von Benningen fehlt in Rohrbach seit 2. November.
Wendler Dr. Lüneburg Hannover. 1 Kiste Militairsachen (110 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 17. November.
W J 28. 1 Ballen Strumpfwaaren (20 Pfd.) von Barr fehlt in Mühlhausen seit 8. August.
Z G 1. 1 Kistchen Vorstrecker (20 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Nancy.
Zahlmeister Nische 64 Regt. Prenzlau. } 12 Tonnen, 3 Kisten } Montur (3000 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 5. Dec. 1870.
Zippmann R 2 Schneidemühl. 2 Kisten Grabkreuze (322 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Belfort seit 31. Juli.
X C 103. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) von Hagenau fehlt in Zabern seit 31. August.
X 356. 1 Fässchen Bier (69 Pfd.) von Neunkirchen fehlt in St. Avold seit 7. September.
Zünzer. 1 Ballen Weisswaaren von Metz fehlt in Schlettstadt seit 5. October.
Ziller Hochfelden. 1 Kiste Leder (250 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 29. October.
X. 39 Sack roher Weinstein (6854 Pfd.) von Genf fehlen in Ludwigshafen seit 17. November.
Y 12. 1 leeres Fass von Strassburg fehlt in Saarburg seit 2. Dec.
X T 1/2. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) von Belfort fehlen in Mühlhausen.
X 48. 1 Ballen Caffee (127 Pfd.) von Hagenau fehlt in Farschweiler seit 27. September.
106 Bündel leere Säcke von Nancy fehlen in Weissenburg.
9 Koffer, 8 Packete } Militär-Effecten von Ars s. Mos. fehlen in Weissenburg seit 19. September 1870.
71 Pack 703 wollene Decken von Strassburg fehlen in Banstein seit 3. December 1870.
4 Wagendecken von Epinal fehlen in Weissenburg seit 29. März 1871.
2 Colli Haardecken von Avricourt fehlen in Weisenburg.
1 Sack, 4 Maschin.-Theile von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 6. August.
1 Kiste Ziegelstein-Modelle von Strassburg fehlt in Hagenau seit 16. August.
10 Sack Weizen von Mainz fehlen in Hagendingen seit 23. August.
2 Kummet, 1 Kummetleib } von Hagenau fehlen in Weissenburg seit 21. Juli.
20 Colli Sprungfedern, 2 Colli Eisenguss } von Mühlhausen fehlen in Mariakirch seit 1. September.
1 Packet 5 Fahnen (8 Pfd.) von Metz fehlt in Remilly seit 23. Juli.
1 Kiste Kleider (34 Pfd.) fehlt in Remilly seit 23. Juli.
2 Fässer Farbholz (2192 Pfd.) von Oberehnheim fehlen in Wesserling seit 18. August.
1 Kiste Metalltuch von Schlettstadt fehlt in Rixheim.
1 Pack Besen, 1 Kanne Oel } von Weissenburg fehlen in Avricourt seit 20. Septbr.
2 Kisten Effecten und Silberzeug von Kehl fehlen in Habsheim seit 9. September.
2 Decken von Schlettstadt fehlen in Belfort seit 30. August.
3 leere Fässer von Kestenholz fehlen in Belfort seit 24. August.
2 Sägen, 2 Kisten Kleider } (70 Pfd.) von Strassburg fehlen in Mutzig seit 18. Aug.
1 leeres Oelfass fehlt in Weissenburg seit 11. August.
1 Puffer Dienstgut von Pagny fehlt in Forbach seit 26. September.
8 Stangen gezog. Eisen (492 Pfd.) von Metz fehlen in Lemberg seit 14. September.
1 leeres Cadre (312 Pfd.) fehlt in Montigny seit 8. September.
1 Ballen Wollwaaren von Basel fehlt in Mühlhausen seit 10. August.
1 Kiste Eisen (30 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.
4 Bündel Hanf von Markirch fehlen in Mühlhausen seit 27. Septbr.
1 Ballen rohe Wolle von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 16. September.
Debac. 1 Kiste Confect von Metz fehlt in Mühlhausen seit 27. Sept.
4 Bündel Stränge von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 28. Sept.
1 Spaten von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 25. September.
1 Sack Kleie (2 Pfd.) von Benfeld fehlt in Mühlhausen s. 3. October.
6 Kisten Käse (2 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen.
17 Pack Calicot (700 Pfd.) von Münster fehlen in Dornach s. 29. Aug.
1 Pack Papierwaaren (14 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 9. October.
4 leere Bierfässer von Diedenhofen fehlen in Strassburg s. 17. Oct.
2 Hüte Zucker von Strassburg fehlen in Markirch von 50 Hüten seit 27. October.
1 Ballen (Inhalt unbekannt) (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 30. October.
1 Fass Oel, 1 Fass Essig } (480 Pfd.) von Colmar fehlen in Altkirch s. 26. Oct.
1 Bündel leere Säcke von Mertzweiler fehlt in Weissenburg seit 30. October.
1 Kiste Medalle (8 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen.
1 Wagendecke (30 Pfd.) von Colmar fehlt in Bitschweiler-Thann seit 9. Octobor.
1 Kiste Holzschrauben (81 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saargemünd seit 21. August.
5 Pack leere Säcke (490 Pfd.) von Hochfelden fehlen in Basel seit 7. October.
2 Colli leere Säcke von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 1. Nov.
1 Kiste Kerzen von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen.
1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern s. 22. Oct.
18 Ballen Wollabfall von Avricourt fehlen in Bischweiler s. 28. Sept.
2 Sack Kleie von Basel fehlen in Sennheim seit 24. Sept.
9 Colli Eisenwaaren (900 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Barr seit 15. September.
1 Remingtongewehr von Hagenau fehlt in Strassburg s. 6. Nov.
2 Kübel Käse (757 Pfd.) von Basel fehlen in Strassburg s. 7. Sept.
1 Kiste Chocolade (55 Pfd.) von Basel fehlt in Strassburg s. 7. Sept.
1 Rolle Frachtbriefe (3 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Metz s. 4. Oct.
1 Zolltasche von Kehl fehlt in Avricourt s. 7. Nov.
6 Flaschen Schwefelsäure von Dornach fehlen in Basel s. 3. Nov.
1 Sack Mais von Belfort fehlt in Basel s. 7. Nov.
2 Stück neue Ketten (62 Pfd.) von Hettingen fehlen in Styringen seit 14. October.
2 Fass, leer, von Basel fehlen in Belfort s. 3. Nov.
3 Sack pâte de paille von Avricourt fehlen in Basel s. 3. Nov.
15 Sack Weizen von Sennheim fehlen in Mühlhausen seit 14. Novbr.
6 Sack Weizen von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 13. November.
1 neues Fässchen (10 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 4. November.
2 Colli Schleifsteine (40 Pfd.) von Avricourt fehlen in Hagenau seit 16. November.
17 Sack Nitrat (3800 Pfd.) von Avricourt fehlen in Dieuze s. 28. Oct.
1 Stück Rundeisen (7 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen s. 23. Oct.
1 Gemälde von Mertzweiler fehlt in Thann seit 1. November.
4 leere Fässer von Schlettstedt fehlen in Wasselnheim s. 1. November.
1 Sack Hafer von Saarburg fehlt in Colmar seit 23. November.
20 Colli Calicot von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
1 Kiste Papierwaaren von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 9. Novbr.
2 Sack Weizen (50 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 20. Nov.
1 eiserne Kette (300 Pfd.) von Maizières fehlt in Pagny seit 13. Nov.
7 Sack Weizen (1400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
4 Sack Weizen (800 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 9. Nov.
4 Sack Weizen (800 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 8. Nov.
1 Pack Gewebe (18 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 8. Nov.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Colli Eisen (170 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz seit 16. November.
1 Pack Effecten (5 Pfd.) von Avricourt fehlt in Colmar seit 27. Nov.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
24 Colli Seifenbonden von Zabern fehlen in Avricourt s. 25. November.
1 Sack Gerste (202 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. Nov.
24 Colli Körbe (446 Pfd.), 9 Bund Weiden (332 Pfd.) } von Rixingen fehlen in Mühlhausen seit 27. November.
3 Hüte Zucker von Avricourt fehlen in Strassburg seit 28. November.
20 leere Fässer (720 Pfd.) von Saarburg fehlen in Avricourt seit 15. September.
1 Stuhl von Kehl fehlt in Avricourt seit 6. October.
1 Sack Kleider (15 Pfd.) von Dieuze fehlt in Avricourt s. 2. September.
10 leere Fässer (600 Pfd.) von Avricourt fehlen seit 4. September.
1 Decke von Brumath fehlt in Avricourt seit 27. November.
16 Ballen Wollabfall von Avricourt fehlen in Bischweiler seit 2. Dec.
1 Käse (299 Pfd.) von St. Louis fehlt in Mühlhausen seit November.
2 Colli weisse Stecken (128 Pfd.) fehlen in Metz.
2 Kisten, 1 Fass, 1 Korb } leer (40 Pfd.) von Avricourt fehlen in Saarburg seit 25. November.
1 Collo Kupferwaaren (163 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Zabern seit 12. November.
Adresse. 2 Kisten Stärke (224 Pfd.) von Strassburg fehlen in Lützelburg seit 3. September.
1 Korb Cylinder von Weissenburg fehlt in Sierentz [Dienstgut].
9. 1 Koffer Effecten von Strassburg fehlt in St. Louis seit 25. Juli.
Adr. 1 Fass Wein von Bennweier fehlt in Avricourt s. 2. September.
5. 4 Wagenleinen von Barr fehlen in Sennheim seit 18. August.
Adr. 4 Collo Leder (454 Pfd.) von Colmar fehlen in Sennheim seit 15. August.
Riesler. 1 Ballen Baumwollenzeug (48 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 3. September.
6585. 1 Fass Alaun (204 Pfd.) von Hochfelden fehlt in Colmar.
6091, 49. } 2 leere Fässer von Zabern fehlen in St. Louis seit 7. September.

8. 1 Fass Rüböl (366 Pfd.) von Weissenburg fehlt in St. Louis seit 17. August.
Adresse. 2 Ballen Bonneterie (120 Pfd.) von Metz fehlen in Saarburg seit 29. August.
3. 1 Sack Kaffee (160 Pfd.) von Illfurth fehlt in Saarburg s. 16. Sept.
450. 1 Ballen Lederwaaren von Strassburg fehlt in St. Louis seit 23. August.
13. 1 Schranktheil von Forbach fehlt in Metz seit 6. October.
4380/87, 2986/92, 307/9. 18 Ballen Wollabfälle von Avricourt fehlen in Bischweiler seit 28. September.
Picard Simon. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Metz fehlt in Rappoltsweiler seit 31. August.
595. 1 Kiste Zündhölzer (148 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 31. August.
502. 1 Kiste Crystall (256 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Metz seit 27. September.
3/6. 3 Sack Perlgerste (250 Pfd.) von Benfelden fehlen in Metz seit 12. September.
Adresse. 1 Pack Wollwaaren (88 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Dammerkirch seit 5. October.
Adresse. 2 Ballen Wollwaaren (84 u. 26 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Dammerkirch seit 5. October.
7020. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 13. August.
62988, 6340. 2 Ringe Bleirohr fehlen seit 18. September.
524. 1 Fass Amonium (222 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 21. September.
Wieller Kruth 56. 1 Fass Wein (730 Pfd.) von Bennweier fehlt in Thann seit 18. August.
9417½. 1 Korbflasche Schwefelsäure von Thann fehlt in Gebweiler seit 26. October.
295. 2 Colli Eisenwaaren (100 Pfd.) von Metz fehlt in Barr seit 23. October.
6. 1 Fass Rüböl (309 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Belfort seit 22. August.
Adr. 1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern seit 22. October.
898. 1 leerer kleiner lederner Handkoffer (10 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Strassburg seit 10. September.
Adr. 1/3. 3 leere Fässer (200 Pfd.) von Carlingen fehlen in Forbach seit 29. September.
Adr. 78. 1 Cadre Flaschen (392 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 21. August.
206. 1 Wagendecke von Barr fehlt in Belfort seit 28. October.
40. 5 Theile Harasse (312 Pfd.) von Pagny fehlt in Hückingen seit 8. September.
15542/44. 3 Kisten Kerzen von Weissenburg fehlen in Strassburg.
I. 1 Bund Stangeneisen (100 Pfd.) von Benningen fehlt in Mertzweiler seit 22. August.
80/105. 26 Ballen Baumwollenabfälle (3712 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Colmar seit 8. November.
4, 5, 6, 12. 4 Bindetaue von Mühlhausen fehlen in Belfort seit 13. Nov.
2155. 1 Kiste Eisenwaaren (170 Pfd.) von Belfort fehlt in Kehl seit 27. October.
div. Nrn. 2 Ballen Bettfedern (136 Pfd.) von Ludwigshafen fehlen in Metz seit 7. November.
390. 1 Kiste Bücher (41 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit November.
4980/83. 4 Colli Brückenwaagen (81 Pfd.) von Zabern fehlen in Mühlhausen seit 22. November.
6854. 1 Wagendecke von Metz fehlt in Strassburg seit 18. November.
40. 1 eiserner Ofen von Diedenhofen fehlt in St. Avold seit 10. Nov.
193. 1 Fass Baumöl } (694 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Avri-
1307. 1 Fass Petroleum } court seit 23. November.
Div. Nrn. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 7. November.
7210/51. 42 Flaschen Schwefelsäure (10 000 Pfd.) von Hettingen fehlen in Pagny seit 29. November.
113. 1 Kiste Kleider (63 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dieuze seit 20. August.
284, 292, 330, 404. 4 Kisten leer und leere Flaschen von Benningen fehlen in Ruffach seit 27. August.
Adr. 1 Fass Wein (270 Pfd.) von Forbach fehlt in Ferschweiler seit 19. September.
1788/89, 1557/58. 4 Fass Soda (4194 Pfd.) von Thann fehlen in Barr seit 28. November.
6. 1 Ballen Effecten von Hettingen fehlt in Pagny seit 11. November.
A W C 3962. 1 Ballen Wollwaaren (75 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 16. October.
A 114, 1208. 1 Stück Packtuch (59 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 19. Juli.
A N B 765. 1 Kiste Gartengeräthe und Blumenzwiebeln (14 Pfd.) von Bollweiler fehlt in Weissenburg seit 21. November.
A L 7. 1 Sprosserkorb Glas (810 Pfd.) von Colmar fehlt in Mühlhausen seit 14. November.
A C 4461/62. 2 Kisten Möbel und Kleider (775 Pfd.) von Forbach fehlen in Metz seit 21. November.
A B 4305. 1 Ballen Leinen (57 Pfd.) von Cöln fehlt in Strassburg seit 23. November.
A M F 732, 736. 2 Ballen Wollwaaren (27 Pfd.) von Brumath fehlen in Avricourt seit 3. November.
A M 52. 1 Collo Glaswaaren (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 9. August.
A R 109. 1 Sack dürres Obst (170 Pfd.) von St. Louis fehlt in Gebweiler seit 29. November.
B S 98. 1 Ballen Gespinnst (127 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 18. August.
B 248. 1 Ballen Leder von Strassburg fehlt in Mühlhausen s. 16. Aug.
B G 6. 1 Kiste Leinwand (88 Pfd.) von Ingersheim fehlt in Mühlhausen seit 13. August.
B G 1823. } 2 Kisten Schwämme von Kehl fehlen in Mühlhausen seit
J E 4325. } 9. August.
B 1. 1 Sack Kartoffeln von Bischweiler fehlt in Barr seit 15. Novbr.
Bailly, Weingarten. 1 Koffer Effecten (292 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl seit 21. November.
B C 7041. 1 Kiste Bandwaaren (60 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 20. November.
B H 27. 1 Sack Gerste (101 Pfd.) von Kehl fehlt in Markirch seit 12. November.
B S 1835. 1 Ballen Syrup (160 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 17. November.
B 6. 1 Korbflasche Petroleum (31 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Niederbronn seit 14. November.
Braunschweig. 1 Ballen Gewebe (36 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 21. November.
B S C 182. 1 Kiste Oelbehälter (166 Pfd.) von Pagny fehlt in Lemberg seit 1. November.
B H 878. 1 Fass Zwetschenmus (316 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Metz seit 15. November.
Bardon Ziegler. 2 Ballen Waaren von Strassburg fehlen in Saargemünd seit 27. November.
B K. 1 Bund (Inhalt unbekannt, 105 Pfd) von Strassburg fehlt in Kestenholz seit 28. November.
B C 7292. 1 Ballen Rahmen (28 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 27. November.
B D. 2 leere Fässer von Basel fehlen in Belfort seit 8. November.
B 37913/15, 6385/6. 5 Fässer Petroleum (417 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Barr seit 25. November.
B 52/53. 2 Fässer Petroleum (637 Pfd.) von Basel fehlen in St. Louis seit 17. November.
B G 53. 1 Ballen Manufacturwaaren (18 Pfd.) von Strassburg fehlt in Weilerthal seit 1. December.
Börsch. 5 Sack Weizen von Belfort fehlen in Strassburg seit 16. Nov.
C R C 1255. 1 Kiste Metalltuch von Hagenau fehlt in Saarbrücken seit 20. November.
Charlot. 3 Pack leere Säcke (287 Pfd.) von Benfeld fehlen in Avricourt seit 26. September.
Cordé-Gérardin. 1 Kiste Parfümerien (110 Pfd.) fehlt in Metz.
C N 7225. 1 Kiste Cigarren (49 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Zabern seit 29. November.
Charles Louis. 1 Packet Kleider von Avricourt fehlt in Dettweiler seit 26. October.
A Courtois. 4 leere Fässer (970 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 15. August.
Expedition Dammerkirch. 1 Kanne Petroleum (50 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Dammerkirch seit 27. November.
Domball. 1 Pack Kleider von Rappoltsweiler fehlt in Avricourt seit 29. August.
Desonbuts. 1 Kiste Carmelitergries (2 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz seit 7. October.
Ant. Denner. 1 Packet Wollfaden (6 Pfd.) von Ostheim fehlt in Saarburg seit 30. November.
D V 3588. 1 Kiste Cichorien (81 Pfd.) von Benfeld fehlt in Münster.
D E M 5924. 1 Kiste Mineralwasser (15 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen seit 1. December.
Guetter 12214. 1 Kiste Feilen (182 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Metz seit 4. November.
P S 62. 1 Kiste Glasleuchter (120 Pfd.) von Thann fehlt in Colmar.
G S 7826. 1 Ballen Baumwollenwaaren (78 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Bitsch seit 22. November
H K 6. 1 Kiste Bücher (130 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 24. November.
H V W 1507. 1 Kiste Kurzwaaren (240 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 20. November.
H B 1537. 1 Kiste Manufacturwaaren von Bingerbrück fehlt in Metz seit 25. November.
H H 1/2. 2 Kisten Kleider (130 Pfd.) von Trier fehlen in Metz seit 2. December.
H N 11. 1 Ballen Saamen (100 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny(?) seit 19. November.

**Verzeichniss**
der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. December 1871 fehlenden Güter.

Kisten und Koffer.

C S 5293. 1 Kiste Glas (13 Pfd.) fehlt in Homburg.
K 1. 1 Kiste Werkzeug fehlt in Zweibrücken.
Loch 56. 1 Koffer Kleider (64 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
K div. Nrn. 7 Kisten Papierhülsen (855 Pfd.) fehlen in Kaiserslautern.
P S 273. 1 Kiste Nägel (127 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
J P 808. 1 Kiste Porcellanknöpfe (169 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
J K 4531. 1 Kiste Thran (45 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
R C 174. 1 Kiste Hohlglas fehlt in Neustadt.
H W 902. 1 Kiste Fensterglas (60 Pfd.) fehlt in Neustadt.
F W B 6674. 1 leere Kiste fehlt in Neustadt.
C F 4276. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) fehlt in Neustadt.
C F diverse Nrn. 5 Kisten Kerzen fehlen in Neustadt.
N S 12979. } 2 leere Kisten fehlen in Neustadt.
J L 155. }
M R 105/6. 2 Kisten Uhren (98 Pfd.) fehlen in Neustadt.
B & H 3605. 1 Kiste Gewürz (21 Pfd.) fehlt in Neustadt.
J G 87. 1 Kiste Papierdüten (177 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
E 20. 1 Kiste Kleider fehlt in Weissenburg.

3787. 1 Kiste Tabak (40 Pfd.) fehlt in Weissenburg.

G W 800. 1 leere Kiste fehlt in Speyer.
F K 523. 1 leere Kiste fehlt in Speyer.
B C 4475. 1 Kiste Schuhwaaren (62 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
N & C 5914/6. 2 Kisten Schwärze (180 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
E W 1111. 1 Kiste Früchte fehlt in Ludwigshafen.
J G 1. 1 Kiste Placate (14 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J c V 6965. 1 Kiste Uhrenfournituren (134 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J P S 6689. 1 Kiste Pianino (786 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
L & W. 1 leere Kiste fehlt in Ludwigshafen.
E E 2142. 1 Kiste Tabak (46 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
R H 2862. 1 Kiste Metallwaaren (34 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
B & C 7041. 1 Kiste Bandwaaren (60 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
S & W 11. 1 Kiste Kurzwaaren (31 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J S div. Nrn. 3 leere Kisten (130 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
Ph. Sch. 154 1 Kiste Schuhwaaren (137 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
T E 609. 1 Kiste Kleider fehlt in Ludwigshafen.

Fässer.

D 284. 1 Fass Stärke (150 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
C Ritter. 1 leeres Fass fehlt in Frankenstein.
A U 184. 1 leeres Fass (38 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Braun. 1 leeres Fass (15 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Sibachmayer. 1 leeres Fass fehlt in Neustadt.
H A 39. } 2 leere Fässer (215 u. 26 Pfd.) fehlen in Neustadt.
N P 134. }
C St. 1 leeres Fass fehlt in Neustadt.
A L 584. 1 Fass Gyps (183 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Kimmisch. 1 leeres Fass fehlt in Deidesheim.
K 1. 1 leeres Fass fehlt in Dürkheim.
L M. 1 leeres Fass fehlt in Dürkheim.
Z 833. 1 leeres Fass (20 Pfd.) fehlt in Maikammer.
C 5. 1 leeres Fass (170 Pfd.) fehlt in Landau.
J N 713. 1 Fass Stärke (124 Pfd.) fehlt in Böhl.
J K 51. 1 leeres Fass fehlt in Frankenthal.
K C 3261. 1 leeres Fass fehlt in Frankenthal.
S 10/14. 5 leere Fässer (260 Pfd.) fehlen in Frankenthal.
J N 735. 1 Fass Stärke (485 Pfd.) fehlt in Frankenthal.
Rittergut Hessberg diverse Nummern. 4 leere Fässer (200 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
T G 55. 1 Fass Wein (412 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
C P 715. 1 Fass Wein (30 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J B. 1 leeres Fass (22 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

312, 423. 2 leere Fässer (120 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.

L & W 165. 1 leeres Fass (66 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

R V 1. 1 Sack Hanf (206 Pfd.) fehlt in Homburg.
L A 1270. 1 Packet Cigarren (13½ Pfd.) fehlt in Homburg.
G L 154. 1 Pack leere Körbe (41 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
P T 2762. 1 Pack Schraubstockgewinde (27 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
Kunstmühle 1/2. 2 Säcke Mehl (400 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.

110. 1 Ballen Café (126 Pfd.) fehlt in St. Ingbert.

G W 6837. 1 Pack Eisenwaaren (8 Pfd.) fehlt in Glan-Münchw.
Redelberger. 1 Pack Bettung (24½ Pfd.) fehlt in Landstuhl.
E L 1244. 1 Ballot Baumwollwaaren (28 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
H. 1 Pack Kinderwagen (15 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
Rief Mutterstadt. 1 Bündel leere Säcke (30 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.

2470. 1 Ballot Manufacturwaaren (42 Pfd.) fehlt in Neustadt.

A L 8. 1 Ballot Baumwollenwaaren (21 Pfd.) fehlt in Neustadt.
B 7378. 1 Ballot Baumwollenwaaren (35 Pfd.) fehlt in Neustadt.
A 92, 1209. 1 Stück Packtuch fehlt in Neustadt.
D. } 2 Pack Pinge } fehlt in Neustadt.
} 1 loser Ofentheil }
A. 1 Sack Wolle (22 Pfd.) fehlt in Landau.
C K 15. 1 Pack Kleider (20 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
M A 1. 1 Pack Eisenwaaren fehlt in Bergzabern.
H L. 2 Bündel leere Säcke (200 Pfd.) fehlt in Frankenthal.
J 1611. 1 Pack Körbe fehlt in Ludwigshafen.
M L 7749. 1 Ballot Baumwollwaaren (20 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
C S 3749. 1 Ballot Baumwollwaaren (102 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
Schreibmaier. 1 Pack Gewebe (22 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
C B 609. 1 Ballot Baumwollwaaren fehlt in Ludwigshafen.

Diverse.

1 Brod Melis fehlt in Homburg.
Stirbeck. 1 Korb Käse (44 Pfd.) fehlt in Winden.
R 5. 1 Sessel fehlt in Weissenburg.
1 Brod Melis fehlt in Speyer.
F L. 2 Stück eis. Töpfe (16 Pfd.) fehlen in Germersheim.
H AT 611. 1 Korb grobe Eisenwaaren fehlt in Frankenthal.
V S. 3 Stück Einlagringe fehlen in Ludwigshafen.
F B 2526. 1 Kübel Seife (32 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
F H1336. 1 Sesselgestell fehlt in Ludwigshafen.

**Nachtrag**
zu A: überzählige Güter.

**K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.** 30. November 1871.

A N 14527, 14525. 2 Kisten Geschirr (285 u. 245 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 7. October.
J R 936. 1 Kiste Waare (56 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 14. October.
R W 33. 1 Fass Theer (414 Pfd.) vom Zollmagazin lagert in Passau seit 26. October.
P R 26. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 174 Pfd.) von Simbach lagert in Wien seit 2. November.

878. 1 Kiste Waare (97 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 13. November.


# PRIVAT-ANZEIGEN.

Alle Buchhandlungen und Postanstalten liefern:

## Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer.**

Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln. — **Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des December-Heftes:** Reisebriefe aus Brasilien. — Reiseerinnerungen aus Java und Sumatra, von K. Löffler. — Neuseelands-Wälder, von L. Engler. — Die 44. Naturforscher-Versammlung in Rostock, von H. Obst. — Plombières. — Kairo als Winteraufenthalt für Brustkranke, von J. Pfund. — Reiseskizzen (Metz), von O. Delitsch. — Heidelberg, von H. Zimmermann. — Die Burane oder sibirischen Winterstürme, von W. Gross. — Aus Australien. — Deutsche Narrenorte und geographische Spottgeschichten, von J. Löwenberg. — Die Meschra-el-Rek und der Gazellenfluss, nach Th. v. Heuglin. — 31 Miscellen. — Neue Bücher, Karten etc.

**Mit 8 Holzschnitten.**

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten u. Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.

**Illustrirte Prospecte gratis.**

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Hermann | 6. Jan. 1872 | nach | Newyork | D. Baltimore | 7. Febr. | nach | Baltimore |
| D. Berlin | 10. Januar | „ | Baltimore | D. Bremen | 10. Febr. | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 13. Januar | „ | Newyork | D. Hansa | 17. Febr. | „ | Newyork |
| D. Rhein | 20. Januar | „ | Newyork | D. Hermann | 24. Febr. | „ | Newyork |
| D. Newyork | 27. Januar | „ | Newyork | D. Main | 2. März | „ | Newyork |
| D. America | 3. Febr. | „ | Newyork | D. Ohio | 6. März | „ | Baltimore |

**Passage-Preise nach Newyork:** Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
**Fracht:** £ **2. 10** s., in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

## von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**

D. **Köln** 27. Januar 1872; D. **Hannover** 24. Februar; D. **Frankfurt** 23. März; D. **Köln** 20. April; D. **Hannover** 11. Mai.
**Passage-Preise:** Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
**Fracht:** £ **3** in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

## von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**
D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** Sonntag 7. Jan. 1872; D. **Graf Bismarck,** Mittwoch 7. Februar
und ferner am 7. jeden Monats.
**Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

## Buisman, Heyl & Vorster
in **Meppen** a. d. Westfälischen Bahn
empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der **Eisengusssachen** zu **Brücken, Eisenbahnwagen** etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

Das Etablissement des Herrn H. Kolesch hier ist auf uns übergegangen, und war die Fabrikation feuerfester Geldspinden eine Specialität desselben, welche weit und breit sich eines grossen Rufes erfreute. Auch wir werden dieser Fabrikation unsere ganz besondere Aufmerksamkeit zuwenden und haben zu diesem Zwecke die Meister und Arbeiter des Herrn H. Kolesch für uns gewonnen; wir sind somit im Stande, die eisernen Geldspinden in derselben Güte und Eleganz, wie Herr Kolesch sie bisher lieferte, auch für die Folge herzustellen, und wird es uns bald möglich sein, ein grösseres Lager von diesem vorzüglichen Fabrikate zu halten. Einzelne Exemplare stehen zur Ansicht resp. Verkauf in unserem Locale: **Schweitzerhof.**

Stettin, den 28. November 1871.

## Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Arthursberg."

### Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
## Hamburg und Newyork
vermittelst der Post-Dampfschiffe

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Thuringia,** | Mittwoch | 10. Januar | Morgens. | **Silesia,** | Mittwoch | 31. Januar | Morgens. |
| **Cimbria,** | do. | 17. Januar | | **Westphalia,** | do. | 7. Febr. | |
| **Hammonia** | do. | 24. Januar | | | | | |

**Passagepreise:** 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165,** 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100,** Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55.**

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
**Grimsby** und **Havre** anlaufend,
nach **St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla** und von **Colon** (Aspinwall) mit Anschluss via **Panama**
nach allen **Häfen des Stillen Oceans** zwischen **Valparaiso** und **San Francisco**
Dampfschiff **Bavaria,** Capt. **Stahl,** am 23. Januar.
„ **Borussia,** „ **Kühlewein,** „ 23. Februar.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
**Havre** und **Santander** anlaufend,

| | Von Hamburg: | Von Havre: | Von Santander: | Von New-Orleans: |
|---|---|---|---|---|
| **Saxonia,** | 13. Januar | 16. Januar. | 19. Januar. | 21. Februar. |
| **Vandalia,** | 10. Februar. | 13. Februar. | 16. Februar. | 19. März. |

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
**Passagepreise:** I. Cajüte Pr.-Thlr. **180,** Zwischendeck Pr.-Thlr. **55.**
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

## Creosotöl
zum Imprägniren von Schwellen und Bauhölzern offerirt in Quantitäten billigst
Anonyme Gesellschaft
**De Nederlandsche Kovlteerstokery**
**Amsterdam.**

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben.**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

## Maschinenfabrik-Verkauf oder Verpachtung.
Eine gut eingerichtetete Maschinenfabrik mit Kesselschmiede soll incl. Dampfkraft Umstände halber verkauft oder verpachtet werden. Offert. sub **H. G. 500** durch **Carl Schüssler's** Annoncen-Expedition in Hannover erbeten.

## Carl Schleicher & Schüll
in Düren (Rhein-Preussen)
empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

## Stahlguss-Bremsklötze
**in bewährter Qualität,**
empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.
Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

Ein in Köln ansässiger **General-Agent** einer **Feuer-** und einer **Transport-Versicherungs-Gesellschaft,** welcher schon seit mehreren Jahren mit einem ausgedehnten Agenturnetz und guten Erfolgen arbeitet, auch in etwa mit der **Lebensbranche** ziemlich vertraut ist, wünscht die **General-Agentur** einer **Lebensversicherung** zu übernehmen. Referenzen stehen zu Gebote. Gefl. Offerten, sub **Lit. I. A. 421,** befördert die **Annoncen-Expedition v. Haasenstein & Vogler** in **Köln.**

Ein solider Kaufmann in **Wisby** (Schweden) empfiehlt sich zur Lieferung grösserer Partien
## Eisenbahn-Schwellen,
(Gothlandsholz) pr. nächstes Frühjahr. Derselbe erlaubt sich gleichzeitig die verehrlichen Eisenbahn-Verwaltungen darauf aufmerksam zu machen, dass das Gothlandsholz in bergiger Gegend wächst, ungewöhnlich hart und kernig ist und in Folge seiner Dauerhaftigkeit sich besonders zu Eisenbahn-Bauten verwenden lässt. Offerten werden sub **D. U. 639** durch die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in **Hamburg** erbeten.

## Diamantfilzkitt,
schwarz und roth, zu Dampfdichtungen, wesentlich verbessert und als vorzüglich anerkannt in Kisten von netto 100, 50 und 25 Pfd., liefere ich billigst und stehe mit grösseren oder kleineren Proben zu Diensten.
**F. A. Beschke,**
Fabrikant chemisch-technischer Producte
in **Dresden.**


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 2. Leipzig, am 8. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

**Wir werden von jetzt ab den Beilagen fortlaufende Nummern mit dem Hauptblatt geben und erstere nur dadurch kennzeichnen, dass wir bei denselben nicht den viel Platz in Anspruch nehmenden Kopf des Hauptblattes anwenden.**

**Die Redaction.**

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Stolberg-Alsdorf eröffnet. — Ein Deutsches Eisenbahn-Abrechnungs-Haus. Mittheilungen über Eisenbahnen: Das Versicherungswesen für Eisenbahn-Frachtstücke. Zur Durchführung eines geordneten Güterdienstes. Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft: Bericht der Königl. Direction an die Generalversammlung. Bayern: Neue Linien: Neuhaus-Schwarzenbach und Grötschenreuth-Eger; Waggons- und Eisenbahnbedarf-Fabrik München; Zweibrücken-Bitsch; Siegelsdorf-Langenzenn. — Eisenbahn-Kalender. Coursblatt. — Officielle Anzeigen. Deutz-Mülheim a/Rh. eröffnet.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der **Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft** wird die von ihr erbaute, $1_{,70}$ Meilen lange secundäre Zweigbahn von **Stolberg** (Station der Linie Köln-Düren-Aachen) nach **Alsdorf**
mit der Haltestestelle **Hoengen** und der Station **Alsdorf**
**am 5. Januar d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die dem Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, 2. Januar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Ein Deutsches Eisenbahn-Abrechnungs-Haus.

Die nachbezeichneten Verwaltungen:

1) der Köln-Mindener Eisenbahn,
2) der Hannoverschen Staatsbahn,
3) der Braunschweigischen Eisenbahnen,
4) der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn,
5) der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn,
6) der Sächsischen Staatsbahnen,
7) der Westfälischen Staatsbahn,
8) der Bergisch-Märkischen Eisenbahn,
9) der Thüringischen Eisenbahn,
10) der Main Weser-Bahn.
11) der Bebra-Hanauer Eisenbahn,
12) der Hessischen Nordbahn,
13) der Leipzig-Dresdner Eisenbahn,
14) der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn,
15) der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,
16) der Oldenburgischen Staatsbahn,

sodann von dem 1. Januar 1872 ab

17) der Nassauischen Staatsbahn,
18) der Taunusbahn,
19) der Rhein-Nahebahn und Saarbrücker Eisenbahn,
20) der Berlin-Hamburger Eisenbahn

haben unter der Benennung „General-Saldirungsstelle“ eine Rechnungsstelle gegründet, welche zum Zweck hat, Schuld und Guthaben aus den Abrechnungen über ihren Verkehr, sowie alle sonstigen nach dem Ermessen der zahlungspflichtigen Verwaltungen dazu geeigneten Schuldposten zusammen zu stellen und für jede einzelne Verwaltung in Einer Summe festzustellen. Diese General-Saldirungsstelle, welche mit dem 1. October 1871 ins Leben getreten ist, fungirt als Organ sämmtlicher oben bezeichneter und weiterer etwa noch beitretender Verwaltungen und ist unter die specielle Leitung des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft gestellt, welche letztere die Beamten bestimmt, welche die Geschäfte der Saldirungsstelle zu versehen haben.

Ist diese General-Saldirungsstelle schon eine grosse Errungenschaft gegenüber dem bisherigen schwerfälligen Abrechnungsverfahren, über dessen Mängel an diesem Orte vielfach Klage erhoben worden ist, so würde dieselbe doch nur theilweise die gewünschten Erfolge erzielen, wenn nicht ihre Thätigkeit sich auf die Abrechnungen sämmtlicher Mitglieder des Vereins erstrecken sollte.

Der aus den oben genannten Bahnverwaltungen bestehende Tarifverband hat deshalb in einer (am 5. October) in Mainz abgehaltenen Conferenz beschlossen:

durch Vermittelung der geschäftsführenden Direction sämmtliche Mitglieder des Vereins von der Errichtung dieser General-Saldirungsstelle in Kenntniss zu setzen und dieselben zum Beitritt zu dieser Centralstelle einladen zu lassen,

und ist die geschäftsführende Direction diesem Verlangen in der Weise entgegen gekommen, dass sie zur Berathung dieser Angelegenheit eine Commission, bestehend aus den Verwaltungen der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhaltischen, Hannoverschen Staatsbahn, Rechten Oder-Uferbahn, Thüringischen, Bayerischen Ostbahnen und Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft unter dem Vorsitz der erstgenannten Verwaltung niedergesetzt hat.

Die uns vorliegenden „Vereinbarungen über die Errichtung einer Saldirungsstelle“, nebst „Instruction für den Geschäftsverkehr“ geben folgenden näheren Aufschluss über das Wesen und die Organisation dieser wichtigen neuen Einrichtung, welche die Errichtung eines allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Abrechnungs-Hauses anbahnt.

§. 1 Stellung und Verkehr der Saldirungsstelle zu den Abrechnungsbüreaus und Controllen der betheiligten Verwaltungen.

Den Central-Abrechnungs-Büreaus, den Controllen und sonstigen Abrechnungsstellen der betheiligten Verwaltungen ist die Saldirungsstelle coordinirt. Allen Correspondenzen zwischen diesen Dienststellen ist die Form eines Schreibens zu geben und sind dieselben verpflichtet, ohne Verzögerung gewünschte Auskunft zu ertheilen.

§. 2. Mittheilung der Rechnungs-Abschlüsse Seitens der Abrechnungsstellen an die Saldirungsstelle.

Alle Abrechnungsstellen der verschiedenen Verbände, directen Verkehre etc. haben nach Fertigstellung der Monats-Abrechnungen resp. der Rechnungs-General-Abschlüsse, sofort nach dem unter 1 beiliegenden Schema der Saldirungsstelle die Endergebnisse an Schuld und Guthaben der einzelnen Bahnen zu verzeichnen und per Post frankirt zuzufertigen.

Die Gesammtsumme an Schuld und Guthaben wird, falls die Abrechnungen in der Süddeutschen oder Franken-Währung geführt sind, in Thaler, Silbergroschen und Pfennige reducirt, der Saldirungsstelle aber nur in der Thaler-Währung aufgegeben.

Wenn aus irgend einer Abrechnung sich Saldi ergeben, welche in Russischer oder Oesterreichischer Währung zu leisten sind, so bleiben solche von der Aufgabe an die Saldirungsstelle ausgeschlossen.

Für die Abrechnungsstellen kommt die ihnen bisher obgelegene Bestimmung, von und an welche Verwaltungen innerhalb des betreffenden Verbandes oder directen Verkehres die verbliebenen Zahlungen zu leisten sind, bezüglich der Beträge, welche der Saldirungsstelle aufgegeben sind, in Wegfall.

§. 3. Mittheilung sonstiger Schuldposten. Die Mittheilung aller sonstigen Schuldposten erfolgt durch die Direction der zahlungspflichtigen Verwaltung oder durch die von derselben der Ge-

neral-Saldirungsstelle bezeichneten Organe unter gleichzeitiger Benachrichtigung der empfangenden Verwaltungen.

§. 4. Form der Saldo-Ausgleichung. Die General-Saldo-Ausgleichung wird unter Anwendung eines entsprechenden Formulars angefertigt und von der Saldirungsstelle unverzüglich, spätestens bis zum 20. resp. 5 eines jeden Monats an die einzelnen Verwaltungen in der von denselben beanspruchten Anzahl abgesandt.

Bei Ueberweisung der Zahlungen hat die Saldirungsstelle die Wünsche der betheiligten Verwaltungen thunlichst zu berücksichtigen, sowie darauf zu achten, dass solche Verwaltungen, welche als Landesmünze dieselbe Währung führen, und zwar dergestalt, dass die Saldo-Beträge nach Möglichkeit den einander zunächst liegenden Verwaltungen zur Zahlung überwiesen werden.

§. 5. Saldirungs-Termine. Für die Saldirung werden monatlich zwei Termine festgesetzt und zwar auf den 15. und letzten eines jeden Monats. Alle Beträge, welche bis zu diesem Tage Mittags 12 Uhr angemeldet sind, werden in die Saldirung aufgenommen.

§. 6. Fristen für die Leistungen der Herauszahlungen zwischen den Verwaltungen. Die nach den Saldirungs-Abschlüssen von den betreffenden Verwaltungen herauszuzahlenden Summen werden die Eisenbahn-Directionen sofort zur Ausgleichung anweisen, auch tragen dieselben dafür Sorge, dass die Haupt-Cassen bis ultimo resp. bis zum 15. eines jeden Monats den Zahlungsverbindlichkeiten nachkommen. Das Porto trägt die zahlende Verwaltung.

§. 7. Beitrag zu den Kosten der Saldirungsstelle. Die Kosten der Saldirungsstelle fallen den betheiligten Verwaltungen zu gleichen Theilen zur Last.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Das Versicherungswesen für Eisenbahn-Frachtstücke krankt, wie ja auch noch so manche andere Einrichtung unserer Zeit, an traditionellen Uebelständen, deren Fortdauer wohl nur dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die betheiligten Factoren sowohl über die Thatsache des Uebelstandes, als über die naheliegende Möglichkeit einer Abhülfe desselben noch nicht recht zum Bewusstsein gelangt sind. Das geschäftstreibende Publicum bedient sich zur Versendung seiner Waaren per Eisenbahn der Spediteure, durch welche es die Güter nach dem Bahnhof fahren lässt. Diese Vermittler unterzeichnen in der Regel auch den Frachtbrief, stellen sich also der Eisenbahn gegenüber als Versender und schliessen mit ihr den Frachtvertrag ab. In sehr seltenen Fällen declariren die Spediteure den Werth des Gutes auf dem Frachtbriefe, versichern also dasselbe bei der Eisenbahn nicht zum vollen Werthe, thun dies vielmehr bei einer Versicherungs-Gesellschaft und zwar in der Weise, dass nicht jedes einzelne Collo seinem Werthe nach angegeben, sondern nur ein tägliches Pauschquantum genannt, wofür auch nur die Prämie gezahlt wird. Wird nun ein solches Collo, während es sich im Bereich der Eisenbahn befindet, beschädigt oder geht es verloren, so beansprucht der Spediteur für gewöhnlich den Ersatz von der Versicherungs-Gesellschaft und überlässt es dieser, ihren Regressanspruch bei der Eisenbahn zu erheben, indem er derselben durch notarielle Cession seine Rechte überträgt. Diese reclamirt nun bei der Eisenbahn sehr häufig nicht den Betrag, den dieselbe nach den reglementarischen Bestimmungen zu zahlen hätte, sondern den vollen Werth der Sendung und sucht diese Forderung unter Anführung allerhand Vermuthungen und Annahmen nach Massgabe des §427 sub 2 Alin. 2 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetz-Buchs zu begründen. Die desfallsige Bestimmung sagt nämlich, dass im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz (20 Thlr. pro Ctr.) nicht geltend gemacht werden kann.

Die Eisenbahnverwaltungen haben unzweifelhaft die Verpflichtung, die ihnen anvertrauten Güter gegen Beschädigung und Diebstahl zu schützen; so viel bekannt, geschieht dies auch mit Hintansetzung aller Kosten etc. und wenn der Erfolg trotzdem nicht immer der gewünschte ist, so können sich die Versicherungs-Gesellschaften am allerwenigsten darüber beklagen, denn sie thun nichts, was den Erfolg vollständig sichern könnte, sie nehmen vielmehr nur die Assecuranzgebühr und zahlen ihren Actionairen davon eine reichliche Dividende.

Dies entspricht aber durchaus nicht dem Princip der Leistung und Gegenleistung, wenigstens nicht in seinen Consequenzen und erscheint es deshalb empfehlenswerther, dass die Declarirung des Werths auf den Eisenbahnfrachtbriefen allgemeiner und durch die Assecuranzgebühren die Eisenbahnverwaltungen in den Stand gesetzt würden, noch weitere Maassnahmen zum Schutze der Güter zu treffen. Diese Gebühr bei den Eisenbahnen ist bedeutend geringer als die Spesen, welche von den Versendern den Empfängern pro Assecuranz berechnet werden. Ausserdem würde auch die Erledigung vorkommender Differenzfälle wesentlich beschleunigt werden, es würden auch die Eisenbahnverwaltungen in Fällen, wo ein Anspruch zweifelhaft wäre gewiss Veranlassung nehmen, dergleichen Angelegenheiten zu Gunsten des Publicums zu erledigen.

Zur Durchführung eines geordneten Güterdienstes. Je mehr sich das Eisenbahnnetz durch die Eröffnung neuer Bahnlinien verästet und je weiter sich hierdurch der Güterverkehr verzweigt, um so mehr erscheint die Durchführung eines geordneten Güterdienstes, dieses wichtigsten Zweiges des ganzen Eisenbahnbetriebs, als eine unabweisbar dringende Forderung. Dass sich die Eröffnung von Central-Reclamations-Büreaus bei unseren verwickelten Eisenbahn-Betriebs-Verhältnissen immer mehr als durchaus nothwendig herausstellt, um die im Güterdienst vorgekommenen Verschleppungen von Gütern auf sichere und raschere Weise als bisher[1] erledigen zu können, ist schon von anderer Seite in diesen Blättern mehrfach ausgesprochen worden, so dass wir dieser Cardinal-Forderung uns nur anzuschliessen brauchen.[2]

Gehen wir jedoch auf den Grund des Uebels selbst zurück, und untersuchen wir einmal, wie am besten der Verschleppung der Güter vorgebeugt werden kann. Wir wollen zu diesem Zweck die Behandlung der Güter von ihrer Uebergabe bis zur Ausladung verfolgen und bei jeder dieser Manipulationen darzuthun suchen, wie durch gewissenhafte Befolgung der bestehenden Vorschriften und eine strenge Controle eine jede Verschleppung der Güter möglichst vermieden wird, woran sich dann noch einige Bemerkungen darüber, wie das Wiederauffinden derselben erleichtert wird, anschliessen mögen.

Erstes Bedingniss zur prompten Güterbeförderung ist die gleichzeitige Abfertigung der zu den Frachtgütern gehörenden Papiere. Schon hiergegen wird vielfach gesündigt, obgleich dieser erste Fehler in den meisten Fällen die Ursache zu allen weiteren Differenzen ist. Unter allen Umständen darf das Gut von der Frachtkarte, dem Frachtbriefe etc. nicht getrennt werden. Von der Stunde der Uebergabe an bis zum Eintreffen am Bestimmungsorte, derselbe möge noch so weit entfernt, noch so viele Zwischen- und Uebergangsstationen mögen berührt werden, immer mit gleichem Schritt und Tritt, zur gleichen Stunde müssen Gut und Papiere eintreffen. Kann es doch schon zu Irrthümern führen, wenn bei der Uebergabe des Gutes der dazu gehörende Frachtbrief wegen etwaiger vorzunehmender Berichtigungen dem Absender zurückgegeben wird, das Gut selbst aber in Verwahrung der Güterverwaltung bleibt, also überzählig ist. Ueberzählige Güter aber soll es nicht geben, und deshalb zurück mit diesem Gut zu seinem Frachtbriefe. Sodann darf nach der Verwiegung die Verladung nur auf Grund des Verladebuches, dessen Einträge unter Zugrundelegung der Frachtbriefe zu geschehen haben, erfolgen; nicht aber darf — wie dies hier und da vorzukommen pflegt — die Einladung vorgenommen werden, ehe die Eintragung ins Verladebuch bewirkt worden ist. Die Wagenbezettelung und Anschrift geschieht wieder nach dem Verladebuche, die Einträge in Stationszettel oder Ladelisten nach den Frachtbriefen. Stimmt dann beides, die Wagenbezettelung mit dem Stationszettel überein, dann kann der Packmeister ziemlich sicher sein, dass er nicht mehr und nicht weniger Güter mit sich führt, als über welche er Berechnung in Händen hat.

Wir erlauben uns hierbei einzuschalten, dass wir alle diese Manipulationen durchaus nicht als etwas Neues bezeichnen wollen, im Gegentheil es ist uns bekannt, dass dem ziemlich ähnelnde Bestimmungen bei verschiedenen Verwaltungen existiren, nur werden dieselben leider oft ausser Acht gelassen.

Ebenso wie die aufmerksame Verladung des Gutes erscheint die sorgsame Ueberwachung desselben während des Transports als ein Hauptbedingniss eines geordneten Güterdienstes.

Der Packmeister, welcher mit dieser Ueberwachung betraut ist, muss deshalb ein im Güterdienste wohl bewanderter Beamter sein, welcher sich während der Fahrt nur allein dem Güterdienste widmen soll.[3] Derselbe muss vor der Abfahrt genau wissen, welche Güter er im Zuge hat, muss bevor er die nächste Station erreicht, die daselbst abzugebenden Papiere genau geordnet haben und die Entladung einzelner Güter wie ganzer Wagenladungen auf Grund der dazu gehörenden Papiere überwachen, ebenso darf er nur solche Güter in seinen Zug neu aufnehmen, zu welchen ihm die dazu gehörenden Frachtkarten übergeben werden.

Selbstverständlich darf es auf den Zwischenstationen an dem nöthigen Personal nicht fehlen, welches sich den Anordnungen des Packmeisters zu fügen hat.

---

[1] Die umfangreichen Verzeichnisse fehlender und überzähliger Güter nützen hierzu nicht viel, da die mit den Recherchen betrauten Beamten nicht genügende Zeit zum Studium dieser Verzeichnisse haben, und wenn selbst dieses der Fall sein sollte, die Güterböden meist der Art mit Gütern überhäuft sind, dass ein genaues Durchsuchen derselben nach einem vermissten Gut geradezu unmöglich wird.

[2] Eine eingehende Erörterung über das Project eines Central-Reclamations-Büreau werden wir in einer der nächsten Nummern zum Abdruck bringen. Die Red.

[3] Derselbe darf deshalb nur Packmeister, nicht etwa gleichzeitig auch noch Zugführer sein, da dies entschieden den einen oder den anderen Dienst beeinträchtigt.

Was sodann die Manipulationen bei der Entladung der Güter anlangt, so sind dieselben beim Eintreffen auf der Empfangsstation sofort während der Entladung zu notiren und zwar: Tag des Eingangs, Nummer des Wagens bez. der Plombe, Marke, Nummer und Gattung des Collo's und dabei wahrgenommene Unregelmässigkeiten, wie Defecte etc. mit zu bemerken. Während dessen erfolgt die Eintragung der Frachtkarten mit Angabe des Eingangstages und der Wagennummer in das Quittungsbuch. Werden Auslade- und Quittungsbuch recht prompt geführt, beiderlei Einträge täglich genau mit einander verglichen, so muss es sich sofort herausstellen, ob aus dem oder jenem Wagen berechnetes Gut fehlt, oder unberechnetes, also überzähliges, darinnen sich befunden hat. Jedenfalls ist diese Revision empfehlenswerther, weil sicherer als die bei manchen Verwaltungen vorgeschriebene, sehr zeitraubende, dabei immer resultatlose Güterbodenrevision. Wird das Fehlen eines berechneten Collos bemerkt, so muss die Versandstation umgehend Mittheilung erhalten und darf damit nicht gezögert werden in dem Glauben, das Fehlende werde schon ohnedem noch eintreffen. Das Reclamationsbüreau erhält täglich Rapport über das Resultat der Güterrevisonen, und trifft später ohne Vermittelung desselben früher vermisstes Gut ein, so ist solches, um unnöthige Recherchen zu vermeiden, im nächsten Rapport mit zu bemerken. Dem Reclamationsbüreau liegt ob, diese eingegangenen Rapporte unter einander zu prüfen, Ausgleichungen zu veranlassen und die nicht erledigten Rapporte von 8 zu 8 Tage dem Central-Reclamationsbüreau zu überweisen.

Wir wiederholen es — zum grossen Theile sind vorstehend nur längst gegebene Vorschriften in Erinnerung gebracht. Das Erinnern ist aber dringend nöthig, wenn es mit dem Güterdienste besser stehen soll, als es bis jetzt der Fall ist. Hierzu gehört in erster Reihe ein tüchtiges im Güterdienste gut angelerntes und damit wohl vertrautes Beamten- und Arbeiterpersonal (man beherzige Beiblatt zu No. 41 von 1871 unter B.); es gehört aber auch dazu, dass die Ausführung der gegebenen Anordnungen gehörig überwacht wird und Dienstvernachlässigungen streng geahndet werden. So wird gleichzeitig dem Reclamationsbüreau viel Arbeit, viel Zeit und Weitschweifigkeit erspart und kann den gerechten Anforderungen des Reclamanten selbst mehr Rechnung getragen werden. W.

Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft. Wir haben bereits berichtet, dass von der am 7. d. M. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung sowohl der Bau einer directen Eisenbahn von Bochum nach Essen nebst Verbindungsbahn zwischen Essen und Werden, als auch die weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zur Höhe von 2 Millionen Thalern an dem Stamm-Actien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft einstimmig genehmigt wurde.

Aus dem Bericht, welchen die Königl. Direction der Generalversammlung über beide Angelegenheiten erstattete, wollen wir, nachdem uns das Generalversammlungs-Protocoll zugegangen ist, noch Folgendes hervorheben.

Zu 1. Bau der directen Eisenbahn Bochum-Essen betr. „Bereits im Jahre 1869 hatte sich das Bedürfniss herausgestellt, eine Entlastung der Strecke Bochum-Essen und insonderheit des Bahnhofs Steele ins Auge zu fassen. Dieser Bahnhof — bekanntlich Anschlusspunkt der Prinz-Wilhelm Bahn an die Witten-Duisburger Eisenbahn — war schon damals zur Aufnahme des mächtig gewachsenen Verkehrs kaum ausreichend, er ist heute nach Eröffnung der Verbindungsbahn Dahlhausen-Laer und Fertigstellung der unteren Ruhrthalbahn völlig ungenügend und nicht im Stande, den gesteigerten Anforderungen auch nur annähernd zu entsprechen.

Die Lage dieses Bahnhofs zwischen der Ruhr und den das Flussthal begrenzenden Berg-Abhängen, von städtischen Gebäuden und grossartigen industriellen Etablissements umgeben, macht eine ausreichende Erweiterung desselben zur Unmöglichkeit. Eine Hülfe kann nur dadurch geschaffen werden, dass auf möglichste Entlastung desselben Bedacht genommen wird, und eine solche wird in geeignetster Weise erreicht durch die Herstellung einer directen Bahn zwischen Bochum und Essen mit Umgehung von Steele und weiter durch den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Essen und der Ruhrthalbahn bei Werden.

Die Vorarbeiten für diese Strecken sind zu Ende geführt und haben ergeben, dass die neue Linie Bochum-Essen (2600 Ruthen lang) nahezu 1/8 Meile kürzer ist, als die Strecke über Steele, dass Terrainschwierigkeiten nicht vorhanden und die Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse günstiger als die der alten Linie sind, Vortheile, die für den Massentransport von grösster Wichtigkeit. Ueberdies wird durch den Bau dieser Linien der Anschluss mehrerer bedeutender Kohlenzechen (wie Centrum und Bonifacius) wesentlich erleichtert.

Diese grossen Vorzüge der Abkürzungslinie waren auch bereits bei Aufstellung des ersten Projectes für die Witten-Duisburger Bahn gewürdigt worden. Wenn dennoch damals der Linie über Steele der Vorzug gegeben wurde, so war hiefür lediglich die Erwägung maassgebend, dass die Verbindung mit der Prinz-Wilhelm Bahn zu jener Zeit die nächstliegende Aufgabe war, und dass der Bau der Abkürzungslinie nachfolgen könne, sobald der gesteigerte Verkehr eine solche Erweiterung erheische.

Um nun die durch den Bau der Strecke Bochum-Essen erstrebten Vortheile völlig nutzbar zu machen, ist die Ausführung der Verbindungsbahn Essen-Werden eine zwingende Nothwendigkeit. Denn erst hierdurch wird es möglich, die sämmtlichen von Osten kommenden Transporte nicht nur in der Richtung nach Duisburg und Ruhrort, sondern auch in der Richtung nach Düsseldorf, mit Umgehung des Bahnhofs Steele auf kürzestem Wege und unter verhältnissmässig günsitgen Betriebsverhältnissen ihrem Bestimmungsorte zuzuführen. Auch ist die Wichtigkeit dieser Strecke behufs kürzester Verbindung der Gruben- und Hüttenwerke bei Essen mit dem Industriebezirke von Düsseldorf und Gladbach nicht zu verkennen.

Diese etwa eine Meile lange Bahn soll ausgehen von einer in Aussicht genommenen grösseren Rangirstation oberhalb des Bahnhofs Essen. Die Terrain-Verhältnisse sind weniger günstig, als die der ersterwähnten Strecke, da der Höhen-Unterschied zwischen den Rangirbahnhöfen bei Essen und Werden auszugleichen und die Durchbrechung der Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher nothwendig ist. Doch wird ein Tunnelbau nicht erforderlich werden, und auf Station Werden, der unteren Ruhrthalbahn, ist durch Anlage eines Sammelbahnhofes auf die in Rede stehende Linie bereits gebührende Rücksicht genommen. Die Kosten der beiden etwa 3 Meilen lange Strecken werden incl. der bei Bochum und Essen vorgesehenen grösseren Rangirbahnhöfe die Summe von 2 1/4 Millionen Thalern nicht übersteigen.

Zu 2 die weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Stamm-Actien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft betreffend.

In der Generalversammlung vom 30. Juni 1870 wurde die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Gesellschaft am Actien-Capital der neu zu constituirenden Braunschweigischen Gesellschaft mit 4 Millionen Thalern (einem Drittel des Gesellschafts-Capitals) beschlossen. Maassgebend war dabei die Erwägung, dass ein so bedeutender Verkehrsweg wie der zwischen Berlin und dem Rhein eine Zersplitterung zwischen mehreren Verwaltungen an sich ausschliesst, und dass die einheitliche Organisation der gesammten Route nach gleichen Gesichtspunkten allein die Interessen des Publicums im Personen- und Güter-Verkehr befriedigen kann.

Die Form, in welcher die Betheiligung der Bergisch-Märkischen und Berlin-Potsdamer Gesellschaft am Erwerb der ehemals Herzoglich Braunschweigischen Bahnen zu Stande gekommen ist, ebenso wie die Höhe der Betheiligung beider mit je 1/3 des Actien-Capitals der neuen Gesellschaft, waren unvermeidliche Folge der Lage der Verhandlungen, in welche der Vertreter ihrer Gesellschaft erst später eintreten konnten. Namentlich musste dabei auch den Wünschen der Braunschweigischen Landes-Regierung, als der Verkäuferin, Rechnung getragen werden.

Wir erinnern in dieser Beziehung daran, dass die Bergisch-Märkische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn für ihre Betheiligung von je 1/3 am Stamm-Actien-Capital in der Generalversammlung nicht voll die Rechte der Actionäre auszuüben haben, sondern nur mit je 1/4 der Stimmen, welche ausserdem in der Generalversammlung vertreten sind.

In Uebereinstimmung mit der Berlin Potsdam-Magdeburger Bahn haben die Vorstände der Bergisch-Märkischen Eisenbah-Gesellschaft es für nothwendig erkannt, das Verhältniss zu den Braunschweigischen Bahnen mehr zu befestigen und die sich darbietende Gelegenheit ergriffen, um das letzte Drittel der noch nicht begebenen Actien der Braunschweigischen Gesellschaft zu erwerben, so dass zwei Millionen Thaler von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, zwei Millionen Thaler von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft zu übernehmen sind, wozu die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft bereits ihre Genehmigung ertheilt hat.

Nach Ertheilung der Genehmigung werden die beiden betheiligten Gesellschaften die gesammten Actien der neuen Gesellschaft besitzen. Es ist damit die Möglichkeit gewonnen, einen dauernden, den Interessen der ganzen Verkehrsstrasse und der Bergisch-Märkischen Bahn entsprechenden Einfluss auf die Braunschweigischen Bahnen auszuüben und entgegenstehende Bestrebungen unbedingt auszuschliessen. Nachdem inzwischen die Berlin-Lehrter Bahn eröffnet und der zweite Weg zwischen dem Osten Norddeutschlands und dem Rhein somit erschlossen ist, ergiebt sich für die südliche Route des Preussisch-Braunschweigischen Verbandes von Tag zu Tag mehr die Nothwendigkeit eines einheitlichen Zusammengehens zwischen den östlichen und westlichen Verwaltungen, welches am besten durch die Gleichheit der finanziellen Interessen befördert wird. Die Bedeutung des Verkehrs kann daraus ersehen werden, dass der Einnahme-Antheil der Bergisch-Märkischen Bahn aus dem Güterverkehr der hier einschlagenden Verbände 1869 rot. 500 000 Thaler, 1870 rot. 655 000 Thaler betragen hat. In den ersten neun Monaten dieses Jahres ist die Einnahme der diesseitigen Verwaltung aus denselben Verbänden wieder um 150 000 Thlr. gestiegen.

Was die finanzielle Seite des Geschäfts betrifft, so stellt sich der Preis der Actie auf 110 Procent. Das Jahr 1869 hat einen Ueberschuss von über 5 Procent, das Jahr 1870 von fast 7 Procent für die Actie von 100 Thlrn. der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft ergeben. Der allgemeine Aufschwung des Verkehrs ist, wie allseitig bekannt, so bedeutend, dass die Erhöhung der Einnahmen den Ausfall, den die concurrirende Berlin-Lehrter Bahn den Braunschweigischen Bahnen bringen kann, aller Voraussicht nach bald aufwiegt.

⊙ Aus Bayern. (Neue Linien: Neuhaus-Schwarzenbach und Grötschenreuth-Eger. Waggons- und Eisenbahnbedarf-Fabrik München. Zweibrücken-Bitsch. Siegelsdorf-Langenzenn.)

Als über die Erbauung einer Staatseisenbahn von Nürnberg nach Bayreuth verhandelt wurde, fand deren Ausbeugung über Hersbruck wenig Beifall. Es wurde damals für eine kürzere Bahn agitirt und diese durch die Fränkische Schweiz gesucht. Gleichwohl wurde im Gesetze vom 29. April 1869 Art. 3 Ziff. 9 die fragliche Bahn als von Nürnberg über Hersbruck nach Bayreuth führend, mit 15 730 000 fl. Bauaufwand eingestellt. Es stellten sich aber bei der Detailprojection im Pegnitzthale zwischen Velden und Creussen ganz immense Schwierigkeiten und die kostspieligsten Bauten (viele Tunnels und Brücken) heraus, die die obige Bausumme als unzureichend erscheinen lassen. Ferner ist es unmöglich in den Bahnhof zu Bayreuth eine dritte Bahn einmünden zu lassen, aber auch unmöglich, diesen Bahnhof zu erweitern. Aus diesen beiden Gründen wurde zunächst eine Linie gesucht, die anstatt in Bayreuth, südlich davon in die Ostbahnlinie Bayreuth-Weiden, etwa bei Kirchenlaibach ausmündet und so Bayreuth auf einem kleinen Umwege erreicht. Nachdem nun diese Linie ermittelt war, wurde mit derselben die längst projectirte Fichtelgebirgsbahn (Art. 1 Ziff. 19 des obigen Geseztes) in Verbindung gebracht. So entstanden zwei neue Linien. Die eine verlässt bei Neuhaus (zwischen Hersbruck und Pegnitz) die ursprüngliche Hersbruck-Bayreuther Linie und führt über Auerbach, Kirchenthumbach, Kirchenlaibach, Kemnath, Riglasreuth, Ebnath, Grötschenreuth (Bahnhof Wunsiedel), Vierst, Oberröslau, Marktleuthen, Niederlamitz (Bahnhof Kirchenlamitz) und Martinlamitz nach Schwarzenbach a. S., wo sie in die Bamberg-Hofer Bahn einmündet. Deren unmittelbar nach Eger führender Flügel verlässt die vorstehende Linie bei Grötschenreuth und geht über Wunsiedel, Lorenzreuth oder Redwitz und Arzberg nach Eger. Die Staatsregierung hat in den Flussgebieten der Naab, Eger und Lamitz umfassende technische Erhebungen vornehmen lassen und haben dieselben im Allgemeinen günstige Verhältnisse ergeben. Die neue directe Linie Nürnberg-Hof umgeht nicht nur die schiefe Ebene bei Neuenmarkt, welche dem Betrieb der Bayer. Staatsbahnen Schwierigkeiten und Mehrkosten bereitet, sondern nimmt ihr sogar einen grossen Theil des bisherigen Verkehrs ab, während umgekehrt die Linie Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth die schiefe Ebene von Neuem belasten und deren ungünstige Einwirkungen auf den Betrieb noch erheblich steigern würde. Die neue Linie stellt sich demnach in jeder Beziehung als die kürzere und günstigere dar. Dennoch bleibt auch hier die Maximalsteigung von 1 : 150, bez. 200 noch eine ziemliche Schwierigkeit für die Ausführung, besonders zwischen Kulmain und Wunsiedel. Ferner sind 2 Tunnels von 4000 und 2000 Fuss Länge nicht zu umgehen, der erstere bei Oberwappenöst (zwischen Kulmain und Riglasreuth), der andere bei der Wasserscheide zwischen der Kösseine und der hohen Metze. Die Flügelbahn Nürnberg-Eger zweigt, wie oben erwähnt, bei Grötschenreuth von der Hauptlinie ab und bietet über Wunsiedel, Redwitz, Arzberg und Schirnding führend, für den Bau keine besonderen Schwierigkeiten. Diese Flügelbahn würde einerseits die reichen Erzsteinlager um Arzberg und die bedeutenden Wasserkräfte der Röslau, Kösseine und Eger aufschliessen, andererseits das unerschöpfliche Falkenauer Braunkohlenbecken in Böhmen in directe Verbindung mit Nürnberg, Fürth u. s. w. bringen. Die Stadt Bayreuth bleibt trotzdem mittelst der Ostbahntheilstrecke Bayreuth-Kirchenlaibach mit Nürnberg immerhin gut verbunden, gewinnt auf demselben Wege die Linie nach Eger und behält den Bahnhof bequem in Bayreuth, welcher ausserdem gegen Bindlach verlegt werden müsste. Selbstverständlich würden durch diese neuen Staatsbahnlinien Nürnberg-Hof und Nürnberg-Eger die bisher ventilirten Linien Neuhaus-Pegnitz-Bayreuth und Neukirchen-Weiden (letztere Ostbahn) entbehrlich werden. Das Zustandekommen der Linie Nürnberg-Wunsiedel-Schwarzenbach-Hof ist vom grössten Einflusse für die Verwirklichung der anderen Eisenbahnprojecte, nämlich für die weiteren directen Linien Erfurt-Saalfeld-Naila-Hof und Chemnitz-Aue-Adorf-Hof. Die früher projectirte Fichtelgebirgsbahn hatte mehr den Character einer Localbahn. Die neuen Linien gelten dem grossen Weltverkehr. Dazu kommt noch das Bestreben, das neue Reichsland Elsass mit dem Deutschen Schienennetz in unmittelbare Verbindung zu bringen. Die Linie Nürnberg-Strassburg wird jetzt ein Hauptglied der Bayerischen Staatsbahnen und dieser Linie wiederum durch Nürnberg-Hof und Nürnberg-Eger Vorschub geleistet.

Seit längerer Zeit ist zu München die Errichtung einer Waggonfabrik in Aussicht genommen, auch die Baulichkeit hart am Bahnhof zu Haidhausen und mit dieser durch einen Schienenstrang verbunden, sind bereits im Werden begriffen, sodass sie bis zum Juni l. J. unter Dach gebracht sein wird. Die Voraussicht, dass das Unternehmen sich weit über den ursprünglichen Plan ausdehnen wird, hat Veranlassung znr Gründung einer Gesellschaft gegeben, die in Gemeinschaft mit den Gründen das ganze Etablissement erworben hat und es mit namhaften erhöhten Betriebsmitteln in der Art in Gang zu setzen gedenkt, dass einem Productionsbedarf von 1500 Waggons per Jahr entsprochen werden kann. Für die technische Leitung „dieser Waggons- und Eisenbahnbedarf-Fabrik München" ist bereits eine bewährte Kraft gewonnen worden.

Von Seiten des Ministeriums wurde an die Direction der Pfälzer Bahnen die Anfrage gestellt, unter welchen Bedingungen dieselbe geneigt sei, die projectirte Linie Zweybrücken-Bitsch zu übernehmen.

Der Bau der Siegelsdorf-Langenzenner Vicinalbahn geht rasch vorwärts, die Schienenlage hat den Langenzenner Bahnhof erreicht und wurde bereits die Strecke am 23. December mit einer Locomotive befahren.

## Eisenbahn-Kalender.

| * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.) | | Seite |
|---|---|---|
| 23. Januar 1872 | *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | — |
| 24. „ | *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | — |
| 26. „ | Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | — |
| 30. „ | *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | 35 |

## Einzahlungen.

**Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Die Inhaber von Interimsscheinen neuer Actien, 2. Emission, haben die zweite Rate von 100 fr. in der Zeit vom 2. bis 10. Januar 1872, abzüglich fr. 1. 87½ Zinsen der 1. Einzahlung, also mit fr. 98. 12½ per Actie zu leisten.

**Saaleisenbahn.** Die 3. Einzahlung von 10 % mit 10 Thlr. (abzüglich 12 Sgr. Zinsen) daher netto 9 Thlr. 18 Sgr. pro Actie ist vom 29. Januar bis 1. Februar 1872 bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Jena zu leisten. Ausserdem kann die Einzahlung auch in Camburg, Kahla, Rudolstadt, sowie in Berlin und Breslau erfolgen.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 8. Januar | zu Basel | Schw. Centralb. | Eis. Oberbau für Rheinbrücken | — |
| 8. „ | zu Basel | dieselbe | Unterbau für Rheinbrücken | — |
| 8. „ | zu Berlin | Continental-Pferdeb.-Ges. | Materielien | — |
| 9. „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Lastwagen | 1058 |
| 9. „ | zu Basel | Grossherz. Post-u. E.-Amt | Eiserne Brückenbau | — |
| 10. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Locomotiven | 1124 |
| 11. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schienen etc. | 1043 |
| 11. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | 9 |
| 11. „ | zu Paderborn | Westfälische E. | Eisenconstruction | 1100 |
| 11. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Baumaterialien-Anfuhr | — |
| 12. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Mittelschwellen | 9 |
| 12. „ | zu Köln | Köln-Minden | Kleineisenzeug | 1124 |
| 14. „ | zu Dramburg | Pomm. Centralb. | Durchlässe, Brücken etc. | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | 8 |
| 15. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Kleineisenzeug | 8 |
| 15. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Locomotiven | 9 |
| 15. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Locomotiven | — |
| 15. „ | zu Köln | Rheinische E. | Güterwagen | 1124 |
| 15. „ | zu Altona | Altona-Kieler E | Güterwagen | 35 |
| 15. „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Eiserne Brücken | 36 |
| 16. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Schwellen | 1123 |
| 16. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Erdarbeiten | — |
| 17. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eiserne Brücken-Ueberbau | 36 |
| 18. „ | zu Darmstadt | Main-Neckarb. | Schwellen | 1123 |
| 18. „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Locomotiven | 1053 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederl. Rheinb. | Schienen | 1124 |
| 20. „ | zu Utrecht | dieselbe | Schwellen | 1124 |
| 20. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Restaurationsverpachtung Forbach | — |
| 20. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Bandagen | 36 |
| 20. „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | — |
| 20. „ | zu Pest | Ungar-Nordostb. | Bauarbeiten Nyiregyháza-Ungvár | — |
| 20. „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | 36 |
| 22. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schwellen | 36 |
| 23. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 35 |
| 24. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 25. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |
| 25. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg | Eisenconstruction | — |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 36 |

## Bekanntmachung.

Da die aussergewöhnlich gesteigerten Verkehrsverhältnisse eine grössere Ausnutzung des Transport-Materials, als bisher erfordern, letztere aber wesentlich durch die Schleunigkeit der Entladung der Güterwagen bedingt wird, so setzen wir in Gemässheit des § 14 ad 2 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde von jetzt an bis auf Weiteres die Entladungsfrist für **Wagenladungen von 100 Ctrn.** von 6 Stunden **auf 4 Stunden** hiermit herab.

Nach Ablauf dieser Frist treten demnach die im § 15 ad 4 a. a. O. angedrohten Nachtheile ein.

Münster, den 30. December 1871.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

## Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im November 1871.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen 1871 | Betriebslänge in Meilen 1870 | Befördert wurden Personen 1871 | Befördert wurden Personen 1870 | Befördert wurden Centner Güter 1871 | Befördert wurden Centner Güter 1870 | Die Einnahmen betrugen aus dem (Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr Gulden | aus dem Frachten-Verkehr Gulden | in Summa Gulden | Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden | Bis ultimo November. Gulden | Differenz gegen das Vorjahr Gulden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1] | 52,5 | 23 | 68216 | 45307 | 397196 | 216334 | 53165 | 64820 | 117985 | +60062 | 1161467 | +839419 |
| Arad-Temesvár [2] | 8 | — | 7085 | — | 64616 | — | 7483 | 9085 | 16568 | — | 144033 | — |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3] | 8,5 | 8,5 | 30348 | 20930 | 2989088 | 2526178 | 20899 | 98123 | 119022 | +16499 | 1273110 | +330520 |
| Böhmische Nordbahn | 19 | 19 | 31874 | 31386 | 573085 | 556252 | 16598 | 71064 | 87662 | +4576 | 957623 | +150771 |
| Böhmische Westbahn | 27 | 27 | 32143 | 27639 | 1699408 | 1460971 | 57081 | 247377 | 304458 | +30349 | 2999294 | +240600 |
| Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup | 23,282 | 11,397 | 40396 | 22648 | 2230692 | 1864086 | 27873 | 160503 | 188376 | +72720 | 1658790 | +586751 |
| Buschtêhrader E. b. Eger-Priesen [4] | 14,666 | 7 | 12393 | 10720 | 395445 | 200689 | 7436 | 28619 | 36055 | +8922 | 374858 | +311232 |
| Dux-Bodenbacher Eisenbahn [5] | 6,7 | — | 5905 | — | 86905 | — | 2593 | 6298 | 8891 | — | 5168 | — |
| Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn | 9 | 9 | 17984 | 16243 | 203763 | 171523 | — | — | 36771 | +10392 | 375391 | +111040 |
| Galizische Carl Ludwig-Bahn | 77,5 | 70 | 55530 | 50729 | 931522 | 756945 | 136908 | 566748 | 703656 | +152143 | 7606837 | +1117674 |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 5,5 | 5,5 | 9357 | 7822 | 703609 | 552498 | 5284 | 66128 | 71412 | +11259 | 732489 | +120727 |
| Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn [7] | 2,9 | — | 4381 | — | 96280 | — | 1847 | 9156 | 11003 | — | 20893 | — |
| a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 80 | 82,5 | 156193 | 173536 | 5661065 | 6493902 | 303682 | 1613526 | 1917208 | —277523 | 20585677 | —1265776 |
| b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [8] | 18,8 | 18,8 | 24730 | 19519 | 594550 | 376042 | 22445 | 73086 | 95531 | +22130 | 970371 | +371280 |
| Kaiser Franz-Josef-Bahn [9] | 46 | 46 | 84341 | 72824 | 582805 | 482648 | 98478 | 143252 | 241730 | —11055 | 2763017 | +1125245 |
| a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn | 73,30 | 73,80 | 125370 | 114408 | 2588281 | 2160682 | 219801 | 652315 | 872116 | +123964 | 9700695 | +1284259 |
| b. Neumarkt-Braunauer Bahn [10] | 8,00 | — | 7609 | — | 553447 | — | 9580 | 44797 | 54377 | — | 344019 | — |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn [11] | 17,5 | 8 | 21750 | 10070 | 518314 | 319914 | 15843 | 39544 | 55387 | +19801 | 643218 | +320415 |
| Kronprinz Rudolfsbahn | 60,5 | 45 | 73655 | 51736 | 1001145 | 604183 | 56494 | 98605 | 155099 | +53243 | 1551336 | +597050 |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn | 47 | 47 | 25820 | 25758 | 449395 | 291015 | 51719 | 183948 | 235667 | +68292 | 2024785 | —176938 |
| Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [12] | 8 | 8 | 14034 | 12255 | 523985 | 487288 | — | — | 70296 | +3668 | 979524 | +144850 |
| Oesterr. Nordwestbahn | 76 | 11,9 | 112703 | 20040 | 1369778 | 331931 | 72296 | 230295 | 302594 | +274702 | 1782317 | +1601251 |
| Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E. | 207,5 | 207,5 [13] | 335311 | 294868 | 8895730 | 8488181 | 681632 | 2688045 | 3369677 | +254515 | 34466695 | +6501420 |
| Oesterr. Südbahn | 260 | 260 | 409635 | 391121 | 5837863 | 5920228 | 711423 | 2137425 | 2848848 | +28050 | 31817781 | +4995853 |
| Ostrau-Friedlander E. [14] | 4,4 | — | 5658 | — | 193179 | — | 2422 | 19753 | 22175 | — | 197800 | — |
| Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn | 8,5 | 8,5 | 5686 | 6008 | 103496 | 89437 | 5969 | 18289 | 24258 | +3913 | 209166 | +48681 |
| Salzburg-Halleiner E. [15] | 2,40 | — | 2711 | — | 53471 | — | 935 | 4268 | 5203 | — | 38815 | — |
| Erste Siebenbürger Eisenbahn | 38,5 | 38,5 | 28552 | 34324 | 501324 | 281413 | 26848 | 103082 | 129930 | +23877 | 1279571 | +375173 |
| Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn | 31,5 | 31,5 | 47777 | 49405 | 1263164 | 1026817 | 30397 | 167860 | 198257 | +7204 | 2366831 | +438248 |
| Theissbahn | 77 | 77 | 83679 | 77418 | 1548846 | 1345320 | 156203 | 384864 | 541067 | +42233 | 6069774 | +1030144 |
| Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn | 11,5 | 11,5 | 24594 | 24920 | 801423 | 646953 | 18113 | 62078 | 80191 | +3205 | 862045 | +131367 |
| Ungarische Nordostbahn [16] | 20 | — | 24295 | — | 178947 | — | 24969 | 27808 | 52777 | — | 105851 | — |
| Ungarische Ostbahn [17] | 35 | 20 | 19028 | 17307 | 159909 | 141762 | 21352 | 32219 | 53571 | —1336 | 643927 | +492573 |
| Ungarische Staatseisenbahnen | 62,5 | 44,5 | 68852 | 46585 | 1354203 | 1235614 | 92278 | 231839 | 324117 | +92771 | 3178239 | +1035809 |
| Ungarische Westbahn [18] | 15,4 | — | 16783 | — | 135447 | — | 12322 | 15814 | 28136 | — | 66511 | — |
| Wr. Neustadt-Gr. Neusiedel Eisenb. [19] | 4,5 | — | 5514 | — | 120114 | — | 2770 | 5546 | 8316 | — | 27257 | — |

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhelyz-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870, Grosswardein-Csaba am 14. September 1871 eröffnet.

[2] Eröffnet am 6. April 1871.

[3] Dux-Komotau (8½ M.) eröffnet am 8. October 1870.

[4] Eröffnet am 19. September 1870.

[5] Eröffnet am 2. October 1871.

[6] Vom 28. October bis 24. November 1871.

[7] Eröffnet am 1. October 1871.

[8] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,101 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.

[9] Wien-Eggenburg (10,14 M.) am 23. Juni 1870, Gemünd-Cerčan-Pišely (18,9 M.) am 3. September 1871 eröffnet.

[10] Eröffnet am 20. December 1870.

[11] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.

[12] Vom 28. October bis 24. November 1871 resp. vom 1. December 1870 an.

[13] Vom 24. November 1870 ab 207,5 Ml., bis 23. November 1870 nur 178,5 Ml.

[14] Eröffnet am 1. Januar 1871.

[15] Eröffnet am 15. Juli 1871.

[16] Debreczin-Nagy-Karoly (9,17 M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly-Szathmar (4,75 M.) am 25. September 1871 eröffnet.

[17] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870, Karlsburg-M.-Vásárhely (14,76 M.) am 20. November 1871.

[18] Raab-Steinamanger eröffnet am 1. October 1871.

[19] Eröffnet am 1. September 1871.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

## Coursblatt vom 30. December 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 4½ | B. | 92 | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 98 | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 98 | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner | 5 i.S. | W. | 9⅜ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Altona-Kiel | 5 | L. | — | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Annaberg-Weipert | 5 | L. | 93⅛ | % à 100 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 5i.S. | L. | 97 | % à 100Thlr.=150 fl. ö.W. i. S. |
| do. II. Emiss. | 5i.S. | L. | 93 | % à 100 Thlr.=150 fl. ö.W. i. S. |
| do. Emiss. 1868 | 5i.S. | L. | 91½ | % à 100Thlr.=150 fl. ö.W. i.S. |
| do. Emiss. 1871 | 5i.S. | L. | 89¼ | % à do. — do. |
| Bergisch-Märkische | 4½ | B. | 100 | % |
| do. II. Ser. | 4½ | B. | 99¼ | % |
| do. III. Serie * 3¼ | 3½ | B. | 84 | % |
| do. III. Serie B. * 3¼ | 3½ | B. | 84 | % à 1000, 500, 200 und |
| do. IV. Serie | 4½ | B. | 100 | % 100 Thlr. |
| do. V. Serie | 4½ | B. | 99¼ | % |
| do. VI. Serie | 4½ | B. | 99¼ | % |
| do. Nordbahn | 5 | B. | 102½ | % |
| do. Düsseldorf-Elberfeld | 4 | B. | 91½ | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | 99 | % |
| do. Dortmund-Soest | 4 | B. | 91¾ | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | 99¼ | % |
| do. Aachen-Düsseldorf | 4 | B. | 91½ | % à 1000, 500, 200 und |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | 91½ | % 100 Thlr. |
| do. do. III. Emiss. | 5 | B. | 99 | % |
| do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach | 4½ | B. | 99 | % |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | 91½ | % |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | 99 | % |
| Berlin-Anhalt | 4 | B. | 93½ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. | 4½ | B. | 99¼ | % à 500 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Berlin-Anhalter Lit. B. | 4½ | B. | 99¼ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Görlitz | 5 | B. | 102¼ | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Hamburg I. Emiss. | 4 | B. | 91¼ | % à 500, 200, 100 und |
| do. II. Emiss. | 4 | B. | 91¼ | % 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 104¼ | % |
| Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B. | 4 | B. | 92¼ | % à 200, 100 u. 25 Thlr. |
| do. C. | 4 | B. | 92 | % |
| do. D. | 5 | B. | 102½ | % à 1000, 500 u. 100Thlr. |
| Berlin-Stettin | 4½ | B. | 99 | % à 200 Thlr. |
| do. II. Emiss. 3½ | 4 | B. | 91½ | % |
| do. III. Emiss. 3½ | 4 | B. | 91½ | % à 1000, 500, 200 und |
| do. IV. Emiss. * 3½ | 4½ | B. | 99½ | % 100 Thlr. |
| do. VI. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91½ | % |
| Böhmische Nordbahn | 5 i. S. | W. | 102¼ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Böhmische Westbahn * | 5 i. S. | W. | 94 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869 * | 5 i. S. | W. | 93 | % à do. = do. i. S. |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburg | 4½ | B. | 99¼ | % à 500 und 100 Thlr. |
| do. Emiss. 1868 | 4½ | B. | 99¼ | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Brünn-Rossitz | 5i.S. | L. | 87 | % à 100Thlr. = 150fl. ö.W. i.S. |
| Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.) | 5i.S. | L. | 90¼ | % à 100 Thlr. = do. |
| do. Emiss. 1871 | 5i.S. | L. | 89 | % à do. = do. |
| Chemnitz-Würschnitz | 4 | L. | 85½ | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Crefeld | 4½ | B. | 98 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden | 4½ | B. | 100 | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 102¼ | % |
| do. do. | 4 | B. | 91½ | % à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. * 3½ | 4 | B. | — | % 100 Thlr. |
| do. do. Lit. B * 3½ u. B. | 4½ | B. | 99½ | % |
| do. IV. u. V. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91½ | % |

| Eisenbahn-Priorit.-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Dux-Bodenbach | 5 i.S. | L. | 83 3/8 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Fünfkirchen-Barcser* | 5 i.S. | W. | 96 1/4 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Galizische Carl-Ludwigbahn* | 5 i.S. | L. | 91 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 86 | % à do. = do. i. S. |
| do. III. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 84 1/4 | % à do. = do. i. S. |
| Gloggnitzer | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M. |
| Graz-Köflach | 1 1/2 i.S. | L. | — | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Hessische Ludwigsbahn | 4 1/2 | F. | 98 | % in fl. S. W. à 175 und |
| do. do. | 4 | F. | 90 1/4 | % in Thlr. à 105 kr. } 350 fl. |
| do. do. | 5 | F. | 102 1/4 | % à 200 Thlr. à 105 kr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | o. W. 5 | W. | 89 1/2 | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M. } à 1000, |
| | o. W. 5 | W. | 86 | do. pr. 1000 fl. ö. W. } 500, 400 fl. |
| ditto | 5 i.S. | W. | 106 1/2 | do. pr. 100 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiser Franz-Josephsbahn* | 5 i.S. | W. | 101 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 i.S. | W. | 95 1/4 | fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. } |
| ditto* Emiss. 1862 | 5 i.S. | W. | 93 1/2 | do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl. |
| ditto* Emiss. 1869 | do. | W. | 104 | fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. } |
| ditto* Emiss. 1870 | do. | W. | 104 | fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S. |
| Kaschau-Oderberg* | 5 i.S. | W. | 92 3/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* | 5 i.S. | W. | 90 1/4 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869* | 5 i.S. | W. | 90 1/4 | % à do. |
| Leipzig-Dresden Partial. | 3 1/2 | L. | 102 1/4 | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. von 1854 | 4 | L. | 95 1/8 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1860 | 4 | L. | 93 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1866 | 4 | L. | 92 1/4 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. von 1866 | 5 | L. | 103 3/4 | % à do. |
| Lemberg-Czernowitz* | 5 i.S. | L. | — | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 74 1/8 | % à do. = do. i. S. |
| do. -Jassy* III. Em. | 5 i.S. | L. | 67 3/4 | % à do. = do. i. S. |
| Ludwigshafen-Bexbach | 4 1/2 | F. | 100 | % } |
| do. | 4 | F. | 93 | % } à 1000, 500 u. 400 fl. S. W. |
| do. | 5 | F. | 103 | % } |
| Magdeburg-Halberstadt | 4 1/2 | B. | 97 1/2 | % à 100 Thlr. |
| do. do. v. 1865 | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. do. v. 1870 | 5 | B. | 102 1/8 | % à do. u. do. |
| do. Wittenberge, Stamm | 3 | B. | 72 1/2 | % à 200 Thlr. |
| do. do. Priorit. | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % à 100 Thlr. |
| Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42 | 4 | L. | 94 | % } |
| do. I. Emiss. | 4 | L. | 92 1/2 | % } à 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 4 | L. | 88 3/4 | % } |
| do. | 4 1/2 | L. | 98 3/4 | % } |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | 5 i.S. | W. | 86 1/2 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Niederschlesisch-Märkische I. Ser. | 4 | B. | 92 1/2 | % } |
| do. II. Ser. | 4 | B. | 91 1/2 | % } |
| do. conv. I. u. II. Ser. | 4 | B. | 93 | % } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr. |
| do. III. Ser. | 4 | B. | 92 3/4 | % } |
| do. IV. Ser. | 4 1/2 | B. | 99 3/4 | % } |
| Niederschles. Zweigbahn Lit. C. | 5 | B. | 101 1/4 | % à 100 Thlr. |
| do. Litt. D. | 5 | B. | 101 1/4 | % } do. |
| Oberschlesische A. | 4 | B. | 92 1/2 | % } |
| do. B. | 3 1/2 | B. | 83 | % } |
| do. C. | 4 | B. | 93 | % } |
| do. D. | 4 | B. | 93 | % } à 1000, 500 und |
| do. E. | 3 1/2 | B. | 83 | % } 100 Thlr. |
| do. F.* 3 1/2 | 4 1/2 | B. | 100 | % } |
| do. G. | 4 1/2 | B. | 100 | % } |
| do. H. | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % } |
| do. von 1869 | 5 | B. | 102 1/4 | % à 100 Thlr. |
| do. Brieg-Neisse | 4 1/2 | B. | 99 | % à 100 Thlr. |
| do. Cosel-Oderberg | 5 | B. | 102 1/4 | % à 100 Thlr. |
| do. do. | 4 | B. | 93 | % à do. |
| do. do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 | % à do. |
| do. do. IV. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 | % à do. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | 5 i.S. | W. | 100 1/2 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Oesterr. Staats-Eisenbahn* | 3 | W. | 1358/4 | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. Ergänzungsnetz* | 3 | W. | 134 1/2 | fl. ö. W. pr. do. à do. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 3 | W. | 112 1/2 | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs |
| do.* | 5 i.S. | W. | 94 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| do. Bons 1870—74 | 6 | W. | — | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. do. 1875—76 | 6 | W. | 231 | do. pr. do. à do. |
| do. do. 1877—78 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| Ostpreuss. Südbahn | 5 | B. | 101 | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. Litt. B | 5 | B. | 100 | % à do. |
| Ostrau-Friedland | 5 i.S. | L. | 80 3/4 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Pardubitz-Reichenberg | 5 | W. | — | % fl. ö. W. pr. 400 fl. C.-M. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 96 1/2 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Prag-Dux | 5 i.S. | W. | 94 | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S. |
| Rheinische | 4 | B. | 91 1/2 | % } |
| do.* | 3 1/2 | B. | 84 | % } à 250, 200 u. 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. v. 1858—1865 | 4 1/2 | B. | 99 1/4 | % } |
| do.* | 4 1/2 | B. | 99 1/4 | % } |
| Rhein-Nahe Bahn* | 4 1/2 | B. | 100 1/2 | % } à 1000, 500 und |
| do. II. Emiss.* | 4 1/2 | B. | 100 1/2 | % } 100 Thlr. |
| Russische* (Mosco-Rjäsan) | 5 | B. | 96 | % à 200 „ |
| do. * (Rjäsan-Kozlow) | 5 | B. | 95 | % à 200 „ |
| do. * (Kozlow-Woronesch) | 5 | B. | 93 1/4 | % à 200 Thlr. |
| do. * (Jelez-Woronesch) | 5 | B. | 89 1/2 | % à 136 Thlr. |
| do. * (Jelez-Orel) | 5 | B. | 92 | % à |
| do. * (Kursk-Charkow) | 5 | B. | 92 | % à |
| do. * (Kursk-Kiew) | 5 | B. | 92 3/4 | % à 1000, 500 u. 200 Thlr. |
| do. * (Schuja-Ivanovo) | 5 | B. | 92 | % à |
| do. * (Poti-Tiflis) | 5 | B. | — | % à 680 u. 136 Thlr. |
| Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest. | 4 1/2 | L. | — | % à 1000, 500, 200, 100 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | 5 i.S. | W. | 88 3/4 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Stargard-Posen | 4 | B. | 91 1/2 | % } |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % } à 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % } |
| Theissbahn* | 5 i.S. | W. | — | % à 200 fl. ö. W. |
| Thüringische I. Emiss. | 4 | L. | 91 3/8 | % } |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | L. | 99 | % } à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. | 4 | L. | 91 | % } 100 Thlr. |
| do. IV. Emiss. | 4 1/2 | L. | 99 | % } |
| do. V. Emiss.* | 4 1/2 | L. | 99 | % à do. |
| Turnau-Kralup-Prag. | 5 i.S. | L. | 90 1/2 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1870 | 5 i.S. | L. | 88 3/4 | % à do. = do. |
| Ungarische Nordostbahn* | 5 i.S. | W. | 86 1/2 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Ungarische Ostbahn* | 5 i.S. | W. | 86 1/4 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Warschau-Terespol* | 5 | B. | | % à 1000 u. 400 S.-R. = 407 Thlr. |
| Warschau-Wien | 5 | B. | 1/2 | % à 500 u. 100 Thlr |
| Werrabahn* | 5 | L. | | % à 500, 200 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Stamm-Actien | Dividende und Zinsen in % 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | Börsen-Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 0 | 0 | 0 | 1 | 1/2 | 3/5 | 4 | B. | 44 | % à 200 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 184 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Altenburg-Zeitz Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | L. | 87 1/2 | % à 100 Thlr. |
| Altona-Kiel | 10 | 9 | 5 | 6 | 7 | 7 | 4 | B. | 125 3/4 | % à 100 Spec. = 150 Thlr. |
| Amsterdam-Rotterdam | 7 1/4 | 4 3/4 | 5 1/2 | 6 | 7 1/4 | 6 1/10 | 4 | B. | 108 | % à 250 fl. holl. = 145 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 9 1/8 | 8 1/4 | 10 | 10 | 10 | 12 | 5 | B. | 154 | Thlr. pr. 150 fl. C.-M. à 200 fl. C.-M. |
| Bayerische Ostbahn* | 5 3/4 | 6 | 7 | 7 3/4 | 7 8/4 | 7 1/2 | 4 1/2 | fr. | 145 | % à 200 fl. S. W. |
| Bergisch-Märkische | 9 | 8 | 7 1/8 | 8 | 8 1/2 | 8 | 4 | B. | 142 | % à 100 Thlr. |
| do. junge | — | — | — | — | — | — | 5 | B. | 138 | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Anhalt | 13 | 13 1/8 | 13 7/12 | 13 7/12 | 13 7/8 | 16 | 4 | B. | 265 | % à 200 „ |
| Berlin-Görlitz | — | — | — | 0 | 1 | 1 | 4 | B. | 81 7/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | B. | 104 3/8 | % à 200 „ |
| Berlin-Hamburg | 9 1/2 | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 10 1/2 | 10 | 4 | B. | 170 1/4 | % à 200 „ |
| Berlin-Potsdam-Magdeburg | 16 | 16 | 16 | 17 | 18 | 20 | 4 | B. | 210 | % à 100 „ |
| Berlin-Stettin | 8 | 8 7/12 | 8 | 8 1/6 | 9 1/8 | 9 1/8 | 4 | B. | 157 | % à 200 „ |
| Böhmische Nordbahn | — | — | — | 5 | 3 1/2 | 3 1/2 | 5 | W. | 142 1/2 | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. |
| Böhmische Westbahn* 52/10 | 5 | 5 | 5 | 6 | 7 1/4 | 79/20 | 5 | W. | 260 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Breslau-Schweidnitz-Freib. | 9 | 9 1/6 | 8 | 8 1/8 | 8 1/8 | 7 1/2 | 4 | B. | 133 1/2 | % à 200 Thlr. |
| do. neue | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 126 | % à 200 Thlr. |
| Brünn-Rossitz Stamm-Prior. | 6 | 4 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M. |
| Buschtěhrader | 9 1/14 | 9 1/14 | 10 4/5 | 12 5/11 | 12 5/11 | 13 13/14 | 5 | W. | — | do. pr. 500 fl. C.-M. |
| do. Lit. B | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Chemnitz-Würschnitz | 11 | 8 | 6 1/2 | 7 | 7 1/2 | 7 1/4 | 4 | L. | 152 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden* | 17 2/8 | 9 1/2 | 8 1/10 | 8 1/12 | 8 9/10 | 10 1/2 | 4 | B. | 178 1/4 | % à 200 „ |
| do. Lit. B. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 112 1/8 | % à 200 „ |
| Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | L. | 95 | % à 200 Thlr. |
| Crefeld-Kreis Kempen | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | — | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 6 | 6 | B. | 86 1/4 | % à 100 „ |
| Dux-Bodenbach | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Frankfurt-Hanau | 5 1/2 | 5 4/5 | 6 1/10 | 6 3/10 | 6 1/2 | 6 1/2 | 3 1/2 | F. | 131 | % à 250 fl. S. W. |
| Fünfkirchen-Barcser* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 177 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Galizische Carl Ludwigb.* 52/10 | 5 | 6 2/5 | 9 1/2 | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | 257 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M. |
| Glückstadt-Elmshorn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 4 | H. | — | % à 150 Thlr. |
| Graz-Köflach | 3 | 2 1/2 | 4 1/4 | 7 | 10 | 9 | oh. Z | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M. |
| Halle-Sorau-Guben | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 57 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 81 3/4 | % à 200 Thlr. |
| Hannover-Altenbeken | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 52 1/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 81 1/4 | % à 200 Thlr. |
| Hessische Ludwigsbahn | 8 | 7 3/4 | 8 1/2 | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 4 | F. | 187 1/4 | % à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 13 | 13 3/4 | 15 1/2 9 | 19 8/4 | 20 | 17 1/7 | 5 | W. | 213 | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M. à fl. 1000, 500, 200 C.-M. |
| Kaiser Franz-Josephsb.* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 207 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 | 5 | 5 | — | 8 1/5 | 6 3/10 | 5 | W. | 242 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M. |
| do. Linz-Budweis | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 210 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaschau-Oderberg* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | — | fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* 52/10 | — | — | — | 5 i.S. | 5 | 5 | 5 | W. | 163 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S. |
| Leipzig-Dresden | 23 | 20 | 25 | 28 1/2 | 14 | 14 3/2 | 4 | L. | 251 | % à 100 Thlr. |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy* | — | 7 | 7 | 2 | 7 | 5 | 5 | W. | 163 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Leoben-Vordernberg | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)* | 10 | 10 2/5 | 9 2/8 | 11 1/5 | 10 3/5 | 9 9/10 | 4 | F. | 200 | % à 500 fl. S. W. |
| Lübeck-Büchen | 3 5/8 | 2 1/8 | 2 3/8 | 2 1/2 | 2 7/8 | 3 1/8 | 4 | H. | — | % à 200 Thlr. |
| Magdeburg-Halberstadt | 15 | 14 | 13 | 15 | 10 1/2 | 12 8/8 | 4 | B. | 156 | % à 100 Thlr. |
| do. Lit. B. | — | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | B. | 93 3/4 | % à 100 „ |
| Magdeburg-Leipzig | 20 | 20 | 18 | 19 | 14 1/2 | 12 | 4 | L. | 210 | % à 100 „ |
| do. Lit. B.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | 103 | % à 100 Thlr. |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | — | — | — | — | — | 5 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S. |
| Märkisch-Posener | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 497/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 76 | % à 200 „ |
| Münster-Hamm* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 96 | % à 100 „ |
| Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Nat.) | 4 1/2 | 5 1/16 | 5 | 5 1/2 | 54/10 | 64/10 | 4 1/2 | F. | 143 1/4 | % à 500 fl. S. W. |
| Niederschlesisch-Märkische* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 96 | % à 100 Thlr. |
| Niederschles. Zweigbahn | 3 2/3 | 5 1/2 | 3 8/4 | 4 1/3 | 5 | 6 | 5 | B. | 105 | % à 100 „ |
| Nordhausen-Erfurt* | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 75 | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 1 | 5 | B. | 69 1/2 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| Oberschlesische Lit. A. u. C. | 11 2/3 | 12 | 13 2/7 | 15 | 13 1/2 | 12 2/3 | 3 1/2 | B. | 215 | % à 100 „ |
| do. * Lit. B. | 11 2/3 | 12 | 13 2/3 | 15 | 13 1/2 | 12 2/3 | 3 1/2 | B. | 192 1/4 | % à 100 „ |
| Oberhessische* | — | — | — | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | F. | 79 1/4 | % à 350 fl. S. W. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 221 | fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Oesterr. Staats* 52/10 (Oest. Franz.) | 5 | 7 | 8 1/2 | 10 1/2 | 12 | 12 | 5 | W. | 392 | fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 7 1/2 | 7 1/2 | 6 3/5 | 6 8/5 | 5 | 3 | 5 | W. | 206 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| Ostpreuss. Südbahn | — | — | — | — | 0 | 0 | 4 | B. | 42 1/2 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | — | — | 0 | 0 | 5 | B. | 67 5/8 | % à 200 Thlr. |
| Ostrau-Friedland | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Parcub.-Reichenb.* (S.-Mdd. V.-E.) | 4 1/2 | 4 4/6 | 5 | 5 | 5 | 4 1/2 | 4 1/2 | W. | 206 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M. |
| Pfälz. Alsenzb.* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | F. | 123 1/2 | % à 500 fl. S. W. |
| Pfälz. Nordb.* | — | 4 | 4 | 4 | 4 | 49/10 | 4 | F. | 125 | % à 500 fl. S. W. |
| Prag-Dux | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 113 | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S. |
| Rechte Oderufer | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 104 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 112 | % à 200 „ |
| Rheinische | 7 | 6 1/2 | 7 1/2 | 7 1/3 | 7 4/5 | 8 2/5 | 4 | B. | 166 | % à 250 „ |
| do. Stamm-Prior. | 7 | 6 1/3 | 7 1/2 | 7 1/3 | 7 4/5 | 8 2/5 | 4 | B. | — | % à 250 „ |
| do.* Lit. B. | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 95 3/8 | % à 250 „ |
| Rhein-Nahe-Bahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | B. | 34 1/2 | % à 200 „ |
| Russische Bahnen* | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 1/6 | 5 | B. | 92 1/4 | % à 125 Rb. = 134 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 176 1/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Stargard-Posen* | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 3 1/2 | B. | 99 | % à 100 Thlr. |
| Stuhlweissenburg-Raab-Graz* | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 174 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Taunusbahn | 8 | 3 1/5 | 7 | 7 1/5 | 8 1/5 | 6 8/10 | oh. Z | F. | 456 | fl. S. W. pr. 250 fl. S. W. |
| Thüringische | 8 1/8 | 7 2/3 | 8 1/2 | 9 | 8 8/4 | 9 | 4 | L. | 165 | % à 100 Thlr. |
| do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | 89 3/4 | % à 100 „ |
| do. Litt. C (Gera-Eichicht)* | — | — | — | — | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | L. | 97 3/4 | % à 100 „ |
| Theissbahn* 52/10 | 5 | 5 | 5 | 19 8/4 | 87/25 | 7 1/2 | 5 | W. | 258 1/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| Turnau-Kralup-Prag. | — | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| K. Ung. priv. Nordostbahn* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 162 1/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| I. Ungar.-Galizische* | — | — | — | — | — | 5 | 5 | W. | 162 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Ungar. Ostbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 157 | fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S. |
| Warschau-Terespol* | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | — | % à 100 S.-R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 8 1/3 | 8 1/3 | 8 1/2 | 6 2/3 | 9 7/12 | | 5 | B. | 85 | Thlr. pr. 60 Rub. |
| Werrabahn (beschränkt gar.) | 2 2/3 | 2 6/10 | 2 6/10 | 2 1/4 | 1 1/8 | 1 | 4 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Schweizer Centralbahn | 5 60 | 5 6/10 | 5 6/10 | 6 2/5 | 6 4/5 | 6 8/10 | oh. Z | Ba. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordostbahn | 8 | 8 | 7 1/2 | 8 | 7 1/2 | 7 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Vereinigte Schweizerbahnen | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Schweizer Westbahn | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 3/4 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Französische Orléans | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | | oh. Z | P. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordbahn | 17 7/8 | 17 1/2 | 18 | 15 1/4 | 16 3/4 | | „ | P. | — | fs. pr. 400 „ „ |
| do. Ostbahn | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 8/5 | 6 3/5 | 6 8/5 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Südbahn | 8 1/2 | 8 | 8 | 8 | 8 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Westbahn | 7 1/2 | 7 | 7 | 7 | 7 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Paris-Lyon-Mittelmeer | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Am 8. Januar 1872 wird die Bahnstrecke **Mülheim a/Rh.-Deutz** dem öffentlichen Verkehr, zunächst für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Privat-Depeschen-Verkehr übergeben. Es werden daselbst folgende Züge coursiren:

| | | Vormittag | | | Nachmittag | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutz | Abf. | 5,30 | 7,30 | 9,35 | 12,5 | 1,55 | 4,6 | 6,5 | 8,25 | 9,15 |
| Mülheim a/Rh. | Ank. | 5,38 | 7,38 | 9,43 | 12,13 | 2,3 | 4,13 | 6,13 | 8,33 | 9,26 |

| | | Vormittag | | | | Nachmittag | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mülheim a/Rh. | Abf. | 7,7 | 7,57 | 9,22 | 11,42 | 2,6 | 6,18 | 8,55 | 9,33 | 11,14 |
| Deutz . . . | Ank. | 7,18 | 8,5 | 9,30 | 11,50 | 2,14 | 6,26 | 9,6 | 9,41 | 11,22 |

Zur Vermittelung des Verbands-Personen-Verkehrs wird Deutz von obengenanntem Tage ab mit directen Billets nach Westfälischen Stationen via Hamm bezw. Soest, nach Stationen des Preussisch-Braunschweigischen Verbandes via Soest-Holzminden und nach Cassel via Warburg versehen.

Für die Benutzung des Bahn-Telegraphen zum Privat-Depeschen-Verkehr finden die für die übrigen unter unserer Verwaltung stehenden Bahn-Linien geltenden Bestimmungen Anwendung.

Das Betriebs- und Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde tritt mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung auch für die qu. Strecke in Kraft.

Wegen des Frachtgüter-Verkehrs wird besondere Bekanntmachung ergehen.

Elberfeld, den 31. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

**Betriebs-Eröffnung**
der Theilstrecke
**Legenye-Mihályi-Homonna.**

Die gefertigte Direction beehrt sich dem P. T. Publicum zur Kenntniss zu bringen, dass die Theilstrecke Legenye-Mihályi-Homonna mit den Stationen Legenye-Mihályi, Velejte (Haltestelle), T. Terebes-Gálszécs, Bánócz, Nagy-Mihály, Nátafalva (Haltestelle), Örmezö und Homonna

**am 25. December 1871**

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

In den Haltestellen Velejte und Nátafalva werden nur Personen und Gepäck, in den übrigen Stationen hingegen Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten aufgenommen.

Der bereits publicirte Fahrplan wird dahin abgeändert, dass wegen nicht erfolgter Eröffnung der Nordostbahnstrecke Leg. Mihályi-S. A. Ujhely bis auf Weiteres nur die Züge No. 3 und 6 täglich verkehren werden.

Wien, im December 1871. **Die Direction.**

---

## Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die tit. Herren Aktionäre werden hiermit zu einer ausserordentlichen

**Generalversammlung**

auf **Dienstag, den 30. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr**, im grossen Saale des Stadt-Casino in Basel eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom **9.** bis **29. Januar** gegen Deposition der Aktien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom **9.** bis **27. Januar**

bei den Herren **Marcuard, André & Cie. in Paris,**
„ „ „ **Marcuard & Cie. in Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie. in Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn in Solothurn,**
„ der tit. **Aargauischen Bank in Aarau**

bezogen werden, allwo auch die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 2. Januar 1872.

Der Präsident des Verwaltungsrathes:
**Staehelin-Brunner.**

---

## Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Bei der heute in Gegenwart zweier Notare stattgehabten dritten Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritäts-Anleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1867 sind folgende Nummern gezogen worden:

162—223—740—776—866—1307—1308—1595—1744—1947—1973—2180—2200—2825—2884—3048—3072—3236—3241—3728—4194—4288—4440—4786—4839—4869—4923—5125—5126—5267—5393—5467—5784—5996—6309—6555—6593—6618—6722—6823.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom **1. Juli d. J.** an bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen Vormittags von 10 bis 12 Uhr, und bei der Norddeutschen Bank zu Hamburg gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und des Zinscoupons No. 12 statt.

Von der zweiten Verloosung pro **1. Juli** 1871 sind die Prioritäts-Obligationen No. 2316—2603—2619—2651—3274—3667—3680—4515—4707 zur Einlösung noch nicht präsentirt.

Die eingelösten Prioritäts-Obligationen nebst dazu gehörigen Coupons und Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 2. Januar 1872.

**Die Direktion.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die für das Jahr 1872 erforderliche Lieferung von
856125 Kilogramm Bahnschienen aus Gussstahl
oder Bessemer Stahl

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierfür der Termin auf

**Dienstag, den 23. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs Inspection anberaumt.

Offerten hierzu sind bis zu dem vorgenannten Termin frankirt und mit der Bezeichnung „Submission auf Lieferung von Stahlschienen" an die vorbezeichnete Dienststelle einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen portofreie Einsendung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 22. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von
50 offenen und 50 bedeckten Güterwagen
von 6 Meter Länge und 200 Centnern Tragfähigkeit soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Bedingungen sind von unserm Hauptbüreau zu beziehen. Die Offerten sind bis zum **15. Januar 1872** hier einzureichen.

Altona, den 27. December 1871.

**Die Direction.**
H. Tellkampf.

## Badischer Eisenbahnbau.

### Vergebung eiserner Brücken.

Die Herstellung der Eisenconstructionen für die Uebergangswerke der Bahnen von Hausach nach Villingen, von Messkirch nach Mengen, von Krauchenwies nach Sigmaringen und von Pfullendorf nach Schwackenreuthe soll in Submission begeben werden.

Das Gesammtgewicht der Eisentheile beträgt ungefähr

| | Schmiedeeisen | Gusseisen |
|---|---|---|
| | Kilogramm | |
| für die Bahnstrecke von Hausach bis Niederwasser (Bausection Hornberg) . . . . . | 250000 | 14500 |
| für die Bahnstrecke von Niederwasser bis St. Georgen (Eisenbahnbauinspection Triberg) | 102000 | 3400 |
| für die Bahnstrecke von St. Georgen nach Villingen (Eisenbahnbauinspection Villingen) | 87000 | 3700 |
| für die Bahnen im Bezirk der Eisenbahnbau-Inspection Messkirch . . . . . | 718000 | 21100 |
| zusammen | 1157000 | 42700 |

Die Pläne, die Gewichtsberechnungen und die Bedingungen sind in Hornberg, Triberg, Villingen und Messkirch für die betreffenden oben genannten Strecken aufgelegt.

Anerbietungen auf die Bauten in einem einzelnen Bezirk oder auf die sämmtlichen Bauten sind getrennt nach Schmiedeeisen und Gusseisen für 1000 Kilogramm oder für 1 Zollcentner zu stellen und längstens bis zum **15. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr,** bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, wo die Eröffnung der Submissionen alsdann stattfindet.

Carlsruhe, den 28. December 1871.

**Grossh. Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues.**
Baer.

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken auf der III. Bau-Abtheilung der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, veranschlagt zu 51725 Pfund Schmiede- und 3827 „ Gusseisen soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, die ersteren können auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem auf

**Mittwoch, den 17. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in unserm Centralbüreau Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 28. December 1871.

**Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

180 Stück Locomotiv-Treibrad-Bandagen von Tiegel-Gussstahl,
50 „ Locomotiv-Laufrad-Bandagen von do.
200 „ Tenderrad-Bandagen von do.
500 „ Wagenrad-Bandagen von do.

und

1200 „ Wagenrad-Bandagen von Puddelstahl

im Wege der Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf **Sonnabend, den 20. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,** im Büreau der unterzeichneten Dienststelle auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Bandagen"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind im vorgenannten Büreau einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 30. December 1871.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Die gefertigte Direction wird demnächst die Lieferung von

4 Locomotiven und 4 Tendern,

lieferbar Ende December 1872, im Wege der Submission vergeben.

Offerten hierauf sind mit Rücksicht auf den Inhalt der Bedingnisshefte, welche von der Direction bezogen werden können, bis längstens **20. Januar 1872** an letztere einzusenden.

Teplitz, im Januar 1872.

**Die Direction der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.**

---

## Main-Weser-Bahn.

Der diesjährige Bedarf an Bahn- und Weichenschwellen von Eichenholz soll im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen hierfür liegen bei unserer Centralmaterialien-Controle hierselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung des Betrags von 5 Sgr. pro Exemplar von der genannten Dienststelle bezogen werden.

Die Offerten sind den Bedingungen gemäss zu formuliren, versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von eichenen Bahn- und Weichenschwellen für die Main-Weser-Bahn"

bis zum **22. Januar d. J.**, an welchem Tage die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Vormittags 10 Uhr geöffnet werden, an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Cassel, den 2. Januar 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Restauration auf dem Bahnhof Giessen soll vom 1. April d. J. ab im Wege der Submission verpachtet werden. Die Submissions-Bedingungen liegen in unserm Secretariat sowie bei den Stations-Vorstehern in Cassel, Treysa, Marburg, Giessen, Friedberg und Frankfurt zur Einsicht auf, können auch gegen portofreie Einsendung der Copial-Gebühren von 4 Sgr. durch unser Secretariat bezogen werden. Pachtliebhaber wollen ihre Offerten mit der Aufschrift „Verpachtung der Restauration auf dem Bahnhof Giessen" versiegelt zu dem auf **Freitag den 2. Februar d. J. Morgens 11 Uhr** anberaumten Termin einreichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 3. Januar 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 3. Leipzig, am 10. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Mülheim-Deutz und Zwaluwe-Dordrecht eröffnet. — Zur Reform der Tarife auf den Eisenbahnen. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Definitive Annahme der von der Berliner Generalversammlung gefassten Beschlüsse; Aufnahme der Direction der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn in den Verein; die centrale Verwaltung und Leitung der Badischen Staats-Eisenbahnen. Zur Maass- und Gewichts-Ordnung. Alsfeld-Hersfeld, Venlo-Hamburg. Bayern: Organisation der General-Direction; Mühldorf-Straubing und Mühldorf-Vilsdorf; Donauthalbahn; Centralwerkstätte. — Ausland: Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft. General-Versammlung. — Technisches: Barker's hydraulische Patent-Bremse. — Literatur: Erläuterungen zu der Broschüre „Ueber Güterbewegung auf Eisenbahnen" von H. Westphalen. — Miscellen: Die Bewegung der Bevölkerung und die Eisenbahnen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat November 1871. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld wird die zur **Bergisch-Märkischen** Eisenbahn gehörige $0{,}_{56}$ Reichsmeilen lange Bahnstrecke

**Mülheim a/Rh.-Deutz** (ohne Zwischen-Station)

**am 8. Januar d. J.** zunächst für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Depeschen-Verkehr eröffnet werden. Berlin, 5. Januar 1872.

---

Nach der Mittheilung der General-Direction der Betriebs-Gesellschaft der **Niederländischen Staatsbahnen** ist die $14{,}_{601}$ Kilometer $= 1{,}_{947}$ Reichsmeilen lange Bahnstrecke von

**Zwaluwe** (östlich Moerdyk) nach **Dordrecht**, mit den gleichnamigen Stationen,

**am 1. Januar d. J.** für den Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr eröffnet worden. Berlin, 6. Januar 1872.

Die dem Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

---

## Zur Reform der Tarife auf den Eisenbahnen.

Unter dieser Ueberschrift erschien in No. 145 des Deutschen Reichsanzeigers ein Artikel, in welchem der Beschluss des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, für die sämmtlichen Vereinsbahnen eine gleichmässige und einfache Tarifclassification mit verbindlicher Kraft einzuführen, gegenüber den aus anderen Kreisen hervorgegangenen Bestrebungen, das Tarifwesen der Eisenbahnen nach dem Muster des Englischen und Norddeutschen Briefportos einer völligen Nivellirung zu unterwerfen, in ruhiger und sachgemässer Weise beleuchtet wurde.

Diese anscheinend officiös inspirirten Ausführungen des amtlichen Blattes sind in der Hamburgischen Börsenhalle der Gegenstand einer Polemik geworden, welcher wir das Zeugniss objectiver und maassvoller Beurtheilung nicht in gleichem Maasse geben möchten. So wenig wir der Auffassung Raum geben, dass jene das Tarifwesen der Eisenbahnen nivellirende Richtung in fachmännischen Kreisen Anerkennung zu finden geeignet sei, so können wir doch nicht umhin, die Ansichten des Vertreters dieser Richtung soweit zu mustern, als es nothwendig ist, damit auch dem nicht fachmännisch gebildeten Publicum unter dem aufwirbelnden Staube das Bild des wirklichen und einfachen Sachverhalts nicht verdunkelt werde.

Gegenüber der bunten Mannichfaltigkeit in der Entwicklung des Deutschen Eisenbahnwesens, wie solche bei der particularen Culturentwicklung auf allen anderen Gebieten leider unvermeidlich gewesen ist, bezeichnet das amtliche Blatt die Vereinbarung einfacher und gleichmässiger Grundformen, wie für alle anderen Zweige des Eisenbahnbetriebes, auch für das Tarifwesen der Eisenbahnen naturgemäss als die Aufgabe der nächsten Zukunft. Der aus dieser Erwägung hervorgegangene Beschluss des Vereins der Deutschen Eisenbahnen sei daher im Interesse des Publicums, wie der Verwaltungen gleichmässig geboten, bei der durch die dichtere Verzweigung des Eisenbahnnetzes progressiv steigenden Complication der Tarife eine unvermeidliche Nothwendigkeit und zugleich das einzige Mittel, um der eventuell auf Grund des Art. 42 der Reichsverfassung zu gewärtigenden Regelung der Frage im Aufsichtswege vorzubeugen.

Der Referent in der Hamburgischen Börsenhalle glaubt in diesen Anführungen eine officiöse Darlegung der Tarifpolitik des Preussischen Handelsministeriums erkennen zu müssen. Sollte dieses der Fall sein, so würde zunächst in dem Hinweise auf die Eventualität einer Regelung des Tarifwesens im Reichsaufsichtswege schwerlich eine Drohung, wie der Referent annimmt, zu finden sein, da der Reichsaufsicht nicht allein die Privatbahnen, sondern auch sämmtliche Staatsbahnen einschliesslich der Preussischen unterordnet sind. — Diese Tarifpolitik, welcher allerdings das Experiment eines Einheitstarifs ziemlich fern liegen wird, befriedigt nun den Referenten der Börsenhalle nicht im mindesten. Nach seiner Auffassung soll dieselbe einen inneren Widerspruch enthalten, weil es zwischen der völlig freien Concurrenz und der Beseitigung aller Concurrenz einen Mittelweg überhaupt nicht gebe. Wenn man, wie der Reichsanzeiger, diesen Mittelweg in der Beschränkung der Concurrenz durch die Reichsaufsicht erkennen wolle, so sei doch die Möglichkeit, das richtige Maass der Concurrenzbeschränkung ausfindig zu machen, gänzlich in Abrede zu stellen.

Sollte es in der That der Widerlegung einer solchen Behauptung bedürfen? Unser ganzes Staatsleben beruht auf einer Einschränkung der individuellen Freiheit, sofern und soweit dieselbe durch das Interesse der Gesammtheit bedingt ist. Dass die Frage, ob und in wie weit das Interesse der Gesammtheit diese Beschränkung erfordert, nur der Vertretung der Gesammtheit, nicht aber dem einzelnen Individuum zu überlassen ist, versteht sich wohl von selbst. Die Unterscheidung des Möglichen von dem Unmöglichen, des Nützlichen von dem Nachtheiligen, des Verständigen von dem Ungereimten ist ebenso, wie auf allen anderen Gebieten, auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, die Sache des gesunden Menschenverstandes und der fachmännischen Kenntniss. Haben wir nun Grund anzunehmen, dass das Eine oder das Andere in den Reichsbehörden nicht genügend vertreten sein werde, um jene Unterscheidung zu machen und hiernach die Beschränkungen richtig zu bemessen, welchen die freie Concurrenz der Eisenbahnen zu unterwerfen sein würde?

Im vorliegenden Falle handelt es sich um die Einschränkung der Autonomie der Verwaltungen in der Tarifbildung durch die Feststellung einer gleichmässigen, auf rationeller Grundlage beruhenden Classification, — und zwar nicht im Wege des Reichs- oder Staatsaufsicht, sondern im Wege der freien Vereinbarung. Obgleich der Zweck dieser Vereinbarung keineswegs die Beschränkung der Concurrenz, sondern die Einschränkung einer irrationellen und nachtheiligen Willkür in der Tarifbildung ist, so hat dieselbe doch indirect auch eine Beschränkung der Concurrenz zur Folge. Der Referent der Börsenhalle findet es nun auffallend,

dass man nicht wenigstens statt gleichmässiger Tarifclassen gleichmässige Tarifsätze vereinbare und dass der officiöse Referent des Reichsanzeigers von einer „rationellen Grundlage" rede, ohne anzugeben, worin dieselbe bestehen soll.

Es wird genügen hervorzuheben, dass es sich nicht um die Aufhebung, sondern lediglich um eine aus andern Rücksichten hervorgegangene Einschränkung der freien Concurrenz handelt. Der Frachtsatz der Eisenbahnen ist der Preis für die Transportleistung, welcher sich nach den Kosten der Leistung und im gewissen Grade auch nach dem Werth der Leistung für den Empfänger bestimmt. Wenn nun die Selbstkosten der Transportleistung überall verschieden sind, so können auch die Preise nicht gleichmässig sein, — und wenn die Concurrenz wesentlich durch die Preisstellung bedingt ist, so würde durch die Gleichstellung der Preise die Concurrenz nicht beschränkt, sondern beseitigt. Was aber die rationellen Grundlagen der Tarifclassification anbetrifft, so können wir dem officiösen Referenten des Reichsanzeigers nur dankbar sein, dass er der von dem Verein der Deutschen Eisenbahnen angeordneten Enquête über die Ermittlung dieser Grundlagen nicht vorgegriffen hat. Wir finden es verständig und berechtigt, wenn den Verwaltungen der Preussischen Staatsbahnen nach Inhalt des officiösen Referats von dem vorgesetzten Minister bestimmte Weisungen über die Grundlagen der beabsichtigten Classenbildung zugegangen sind, würden dagegen bedauert haben, wenn zu dem Zwecke einer Pression auf die noch schwebenden Verhandlungen darüber hinausgegangen wäre.

Dass eine völlige Gleichstellung der Tarifsätze der Eisenbahnen innerhalb des Deutschen Reiches und vollends innerhalb des Gebiets der Vereinsbahnen so gut wie unmöglich ist, so lange die gegenwärtige Verschiedenheit der Eigenthumsverhältnisse besteht, wird im Ernst Niemand bezweifeln wollen. Auch der Referent der Börsenhalle befürwortet den Einheitstarif nur unter der Voraussetzung, dass die bestehende Verschiedenheit der Eigenthumsverhältnisse beseitigt würde und alle Eisenbahnen vom Staate erworben würden. Wenn man erwägt, dass eine gleichzeitige Zwangsenteignung der jetzigen Eigenthümer nach den bestehenden Gesetzgebungen unmöglich ist, dass der Aufkauf der Actien eine enorme Courssteigerung zur Folge haben würde, dass schon der Zwangserwerb gegen Capitalisation des Reinertrags einen so grossartigen Geldaufwand erfordern würde, dass dessen jährliche Zinsenlast in Folge der mit der Aufbringung des Capitals verbundenen Verluste, die gegenwärtig durchschnittlich ausgezahlte Dividendensumme erheblich übersteigen würde, so wird man die Versuchung leicht überwinden, die Möglichkeit jener Voraussetzung im Einzelnen zu untersuchen.

Der Referent des Reichsanzeigers hat sich die Mühe gegeben, nachzuweisen, dass selbst, wenn jene Voraussetzung als möglich zugegeben und der Staat beziehungsweise das Reich als Alleiniger Eigenthümer sämmtlicher Deutschen Eisenbahnen gedacht würde, eine Gleichstellung der Tarifsätze nach dem Muster des Briefportos doch völlig unmöglich sei. Der Einheitspreis würde, um nicht die kleineren Entfernungen zu vertheuern, auch wenn derselbe rayonweise verschieden normirt würde, so niedrig zu bemessen sein, dass der dadurch bedingte enorme Einnahmeausfall selbst durch die ausserordentlichste Mehrfrequenz nicht gedeckt würde. Den Nachweis dieser Behauptung sucht der Referent theils aus dem Verhältniss zwischen der Einnahme und Ausgabe der frequenten und minderfrequenten Bahnen, wie sich dasselbe in den statistischen Ziffern ausdrückt, theils aus der Natur der Sache und der vorherrschend einseitigen Richtung in der Personen- und Güterbewegung, welche einer vortheilhafteren Wagenausnutzung entgegenstehen, herzuleiten.

Der Erfinder des Einheitstarifs der Eisenbahnen polemisirt in der Börsenhalle vorwiegend gegen das Resultat und den Beweis der statistischen Ziffern, während er die Thatsache, dass auf fast allen Bahnen bestimmte Verkehrsrichtungen prävaliren, weder in Abrede zu stellen, noch das Gewicht derselben zu beseitigen weiss. Die Hoffnung, dass die steigende Frequenz, eine durch das ganze Reich einheitlich geregelte Verwaltung und eine rationelle Wagendisposition genügen möchten, um die durch eine einseitige Verkehrsrichtung bedingte mangelhafte Wagenausnutzung auszugleichen, ist doch wohl nur ein frommer Wunsch, da erfahrungsmässig bei solchen Verkehrsverhältnissen nur die beschleunigte Zurückführung der leeren Wagen an die Ursprungsorte des Verkehrs den raschen Umschlag und die Verwerthung des Materials ermöglicht. Eine Centralverwaltung für sämmtliche Eisenbahnen des Deutschen Reiches als Eigenthum desselben, von welcher sich der Referent der Börsenhalle so grosse Vortheile verspricht, würde eine Organisation voraussetzen, welche man zum mindesten als ein schwer zu lösendes Problem bezeichnen muss. Eine Centralwagendisposition für das gesammte Deutsche Bahnnetz, auf welche es doch wohl zunächst ankommen würde, erscheint dagegen practisch und durchführbar.

Wir dürfen uns deshalb darauf beschränken, die Bedeutung der statistischen Ziffern zu prüfen, in welchen die Polemik der Börsenhalle ihren Einheitstarif zu begründen versucht, dieselbe gravitirt in der Annahme, dass die fixen Kosten des Eisenbahnbetriebes den überwiegend grössten Theil der Gesammtkosten, die durch den Umfang der Tansportleistung bedingten und also mit der Transportmasse und Transportlänge veränderlichen Kosten einen verschwindend kleinen Theil ausmachen. Ebenso wie bei der Briefpost die Betriebskosten nicht wesentlich sich verändern, wenn statt eines Briefes 100 Briefe zu befördern sind, oder wenn die Beförderung statt auf einer Meile auf 100 Meilen Entfernung zu bewirken ist, weil die Einrichtung des Postbetriebes innerhalb desselben Postbezirkes in beiden Fällen ziemlich dieselbe bleibt, — ebenso sollen auch bei dem Eisenbahnbetriebe innerhalb eines bestimmten Bahnsystems die Betriebskosten nicht wesentlich sich verändern, wenn statt einer Person, statt eines Centners, einer Wagenladung je 100 befördert werden, oder die Beförderung statt auf einer Meile auf 100 Meilen Entfernung stattfindet, weil die Einrichtungen und Kosten des Bahnbetriebes in beiden Fällen ungefähr dieselben bleiben.

Auch dem Laien wird es einleuchten, dass die Beförderung der Briefpost für den Eisenbahnbetrieb nur wenig Analogien bietet, und dass man die Erfindung des Pennyportos der Briefpost als eine scharfsinnige und geniale anerkennen kann, ohne der Uebertragung dieser Idee auf das Tarifwesen der Eisenbahnen dieselbe Anerkennung zuzugestehen. In der That ist die bezeichnete Voraussetzung eines Einheitstarifs, so einleuchtend und erfahrungsmässig richtig dieselbe bei der Briefpost ist, beim Eisenbahntransport gänzlich unzutreffend und deshalb das Experiment des Einheitstarifs als durchaus verwerflich zu bezeichnen.

(Schluss folgt.)

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Definitive Annahme der von der Berliner Generalversammlung gefassten Beschlüsse.)

Das Resultat der von den Vereinsverwaltungen abgegebenen Erklärungen über definitive Annahme oder Ablehnung der von der Berliner Generalversammlung vom 14. bis 16. August gefassten Beschlüsse ist nach Mittheilung der geschäftsführenden Direction Folgendes:

Zu II. der Tages-Ordnung, betreffend die Herstellung einer gleichmässigen Güter-Classification. Die gefassten Beschlüsse sind einstimmig genehmigt, nur die Niederländische Rhein-Eisenbahn macht ihre Erklärung von den Vorschlägen der Seitens der Generalversammlung niedergesetzten Commission abhängig. Letztere war bereits am 18. October v. J. in Prag zur Berathung zusammen getreten. Bei dem Umfange der der Commission gestellten Aufgabe werden noch weitere Berathungen erforderlich sein.

Zu IIIa der Tages-Ordnung. Die Ungarische Nordostbahn macht die Einführung des Bundes-Betriebs-Reglements an Stelle des jetzigen Vereins-Reglements von den Beschlüssen der Wiener Enquête-Commission und der Ungarischen Regierung abhängig.

Die übrigen Vereinsmitglieder sind mit dem Generalversammlungs-Beschlusse einverstanden.

Zu IIIb der Tages-Ordnung ist die Ungarische Nordostbahn mit den reglementarischen Bestimmungen über die Beförderung von Arsenikalien auf den Eisenbahnen unter Voraussetzung der

Genehmigung der beiden Regierungen der Oesterreich-Ungarischen Monarchie, welche sie nicht bezweifelt, einverstanden.

Die übrigen Vereins-Verwaltungen haben jene Bestimmungen anstandslos genehmigt.

Zu IIIc der Tages-Ordnung. Gegen die von der Generalversammlung beschlossene Auslegung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements ist von keiner Seite Widerspruch erhoben worden.

Zu IV der Tages-Ordnung. Die Ungarische Nordostbahn erklärt sich bereit, dem Publicum die Vervollständigung der Signatur der Stückgüter durch Angabe des Bestimmungsortes zu empfehlen, verspricht sich von dieser Maassregel jedoch keinen Erfolg.

Die Niederländische Rhein-Eisenbahn stimmt dem Beschlusse zu, „insoweit Rücksichten auf die dortigen gesetzlichen Bestimmungen und locale Verhältnisse der Ausführung nicht hindernd entgegen treten."

Zu V der Tages-Ordnung. Mit der Errichtung eines statistischen Central-Büreaus sind alle Vereinsmitglieder einverstanden, nur die Niederländische Rhein-Eisenbahn macht ihre Erklärung von den Vorschlägen der niedergesetzten Commission abhängig.

Die Saarbrücker Direction fügt ihrer zustimmenden Erklärung hinzu, dass sie in Folge höherer Ermächtigung auch damit einverstanden sei, dass, falls die Oesterreichischen Verwaltungen wegen des bei ihnen bereits bestehenden Central-Büreaus an dem projectirten statistischen Büreau sich nicht in vollem Umfange betheiligen sollten, die Gründung eines besonderen statistischen Büreaus für die Eisenbahnen des Deutschen Reiches ins Werk gesetzt werde.*

Zu VI der Tag.-Ordn. Den beschlossenen Aenderungen des Vereins-Wagen-Regulativs, sowie der beschlossenen, aber noch auszuführenden Umarbeitung desselben versagt die Galizische Carl-Ludwig-Bahn ihre Zustimmung, jedoch ohne Angabe von Gründen.

Die Oberhessische Bahn bemerkt, dass die Erhöhung des liquidirbaren Minimalsatzes für Reparaturen nicht in ihrem Interesse liege, da ihre Wagen auf fremden Bahnen mehr liefen, als fremde Wagen auf der Oberhessischen Eisenbahn.

Die Niederländische Rhein-Eisenbahn stimmt den Beschlüssen unter dem bei No. IV der Tag.-Ordn. erwähnten Vorbehalte zu.

Zu VII der Tages-Ordn. Der beschlossenen Definition des Begriffs der festen und losen Wagenbestandtheile versagt die Galizische Carl-Ludwig-Bahn ihre Genehmigung, und zwar ohne Angabe von Gründen.

Die Niederländische Rhein-Eisenbahn giebt ihre Zustimmung nur bedingungsweise, indem sie den bei No. IV der Tag.-Ordn. gemachten Vorbehalt auch hier wiederholt.

Zu VIII der Tages-Ordn. Die neuen technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen scheinen sich allseitiger Beistimmung zu erfreuen, denn nur Magdeburg Leipzig erklärt, den § 7 der „Grundzüge" für jetzt als obligatorisch nicht annehmen zu können, da die Entfernung der Doppelgeleise ihrer Stammbahn von Mittel zu Mittel nur 11 Fuss betrage, während das vorgeschriebene Maass 11′ 1″ 10‴ sei.

Die Niederländische Rhein-Eisenbahn genehmigt die technischen Vereinbarungen mit dem bei No. IV der Tages-Ordnung ausgesprochenen Vorbehalte.

Die in Rede stehenden Vereinbarungen sind in ihrer neuen Fassung von der geschäftsführenden Direction des Vereins bereits publicirt und dies durch die Eisenbahn-Zeitung (No. 48) zur Kenntniss der Vereins-Mitglieder gebracht worden.

Die Verwaltungen der Pfälzischen und Hessischen Ludwigsbahn haben den Antrag eingebracht,

das Normal-Profil der freien Bahn einer eingehenden Prüfung und Revision unterziehen zu lassen.

Bis dahin, dass dies geschehen, können jene Verwaltungen in Bezug auf einzelne ihrer Locomotiven den gefassten Beschlüssen nicht beitreten.

Der Antrag wird der technischen Commission überwiesen werden.

Zu IX der Tages-Ordn. Gegen die beschlossene Revision der Grundzüge für die Anlage und den Betrieb secundärer Eisenbahnen sind von keiner Seite Einwendungen erhoben worden.

Die Revision dieser Grundzüge wird nun von der geschäftsführenden Direction veranlasst werden.

Zu X der Tages-Ordn. Mit dem Beschlusse auf Einführung eines einheitlichen Entfernungs-Maasses sind alle Vereins-Mitglieder einverstanden, nur die Niederländische Rhein-Eisenbahn wiederholt auch hier ihren mehrfach gedachten, bei No. IV der Tages-Ordn. näher bezeichneten Vorbehalt.

Zu XI—XV der Tages-Ordnung, betreffend die Eisenbahn-Zeitung, Vereinscassen-Rechnung, Vorstandswahl, Vereinskarten-Prüfungs-Commission und Wahl des nächsten Versammlungsorts, ist nichts zu bemerken, da, soweit hier Beschlüsse gefasst wurden, dieselben der nachträglichen Genehmigung der Vereins-Mitglieder nicht bedürfen.

* Wir wollen hierzu noch bemerken, dass neuerdings der bleibende Ausschuss des Deutschen Handelstages den Preuss. Herrn Handelsminister ersucht hat, zu veranlassen, dass eine Centralstelle für Eisenbahn-Statistik geschaffen werde, welche sich die weitere Ausbildung der Statistik des inneren Handels und Verkehrs zur Aufgabe mache.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Aufnahme der Direction der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn in den Verein.)

Die Direction der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin hatte ihre Aufnahme in den Verein beantragt.

Die Hauptbahn besteht aus der $28_{,23}$ Reichs-Meilen langen Linie Halle Torgau-Falkenberg-Cottbus-Guben. Von derselben wurde die Strecke Cottbus-Guben ($5_{,03}$ Meilen) am 1. September 1871 und die Strecke Cottbus-Falkenberg ($10_{,51}$ Meilen) am 1. December 1871 eröffnet.

Die Strecke Falkenberg-Halle ($12_{,69}$ Meilen) befindet sich im Bau, ebenso die Zweigbahn von Cottbus nach Sorau, $7_{,88}$ Reichs-M. lang.

Nach ihrer Vollendung wird die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn eine Ausdehnung von $28_{,23} + 7_{,88} = 36_{,11}$ Reichs-Meilen erhalten.

Da sowohl die Bahn, als das Domicil ihrer Verwaltung im Gebiete des Deutschen Reiches gelegen sind, auch im Uebrigen die Bedingungen des § 2 des Vereins-Statuts erfüllt werden, so hat die geschäftsführende Direction des Vereins dem Aufnahme-Antrage, vorbehaltlich der Genehmigung der General-Versammlung des Vereins, welche bei dem nächsten Zusammentritte derselben einzuholen ist, entsprochen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Am 1. Januar ist die Verwaltung der Grossh. Badischen Posten und Telegraphen auf das Deutsche Reich übergegangen. In Folge dessen hat (wie bereits in No. 1 von anderer Seite kurz mitgetheilt wurde) die bisherige Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten die Firma: „General-Direction der Grossh. Badischen Staats-Eisenbahnen" angenommen, welcher die centrale Verwaltung und Leitung der Badischen Staats-Eisenbahnen, der Badischen Bodensee-Dampfschifffahrt, sowie der im Betrieb der Grossh. Badischen Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen übertragen ist.

Unter der unmittelbaren Leitung der General-Direction bestehen folgende Central-Anstalten:

a) die Eisenbahn-Hauptkasse,
b) die Hauptverwaltung der Eisenbahn-Magazine und
c) die Eisenbahn-Hauptcontrole.

Die Geschäfte der Eisenbahn-Hauptcontrole werden in zwei Abtheilungen erledigt. Die Hauptcontrole I ist unter Anderem die Aufstellung der Abrechnungen mit fremden Bahnverwaltungen über den gesammten Güterverkehr und der Hauptcontrole II jene der Abrechnungen über den ganzen Personen-, Gepäck-, Thiere- und Equipagen-Verkehr übertragen.

Beide Abtheilungen der Eisenbahn-Hauptcontrole sind ermächtigt, alle Correspondenzen, welche sich auf die Abwicklung dieser Geschäfte beziehen, mit Ausnahme jener, womit die Abrechnungen ihre schliessliche Anerkennung erhalten und die Erhebung oder Zahlung der Saldi geschieht, mit ähnlichen Organen anderer Bahnverwaltungen zu führen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Zur Maass- und Gewichts-Ordnung.) Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht aus Anlass des am 1. Januar 1872 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über Maass und Gewicht erforderlich erscheine, eine Aenderung des Güter-Reglements resp. des Vereins-Frachtbrief-Formulars, in welchem der Zollcentner als Gewichts-Einheit hingestellt wird, während jetzt nach Kilogrammen gerechnet werden soll, vorzunehmen. Es ist diese Frage von der geschäftsführenden Direction des Vereins verneint worden. In der Maass- und Gewichtsordnung vom 17. August 1868 heisst es nämlich wörtlich:

> „Ein halbes Kilogramm heisst ein Pfund. 50 Kilogramme oder 100 Pfund heissen ein Centner."

Hiermit steht der § 7 Abs. 3 des Vereins-Güter-Reglements in Uebereinstimmung, welcher lautet:

> „Die Fracht wird nach Zollgewicht (der Centner zu 100 Pfd. gleich 50 Kilogramm) berechnet. Sendungen unter $^1/_2$ Centner werden höchstens für $^1/_2$ Centner, das darüber hinausgehende Gewicht wird nach Zehntel-Centnern berechnet, so dass jedes angefangene Zehntel für ein volles Zehntel gilt."

Aus Anlass des am 1. Januar 1872 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über Maass und Gewicht haben daher im Vereine Verhandlungen nicht stattgefunden, es werden auch solche nicht vorbereitet werden, da wie der Wortlaut des citirten § 7 alin. 3 des Vereins-Güter-Reglements und der betreffenden Stelle des Bundesgesetzes ergibt, das bei den Vereinsbahnen schon über 20 Jahre zur Anwendung kommende Zollgewicht hinsichtlich der Gewichts-Einheit in voller Uebereinstimmung sich befindet.

Auch das von dem Herrn Bundeskanzler erlassene, am 1. October 1870 in Kraft getretene Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde schliesst sich hinsichtlich der Gewichtseinheit und deren Abstufungen genau den Bestimmungen des Vereins-Güter-Reglements an.

* Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft hat die Erlaubniss zur Ausführung von Vorarbeiten für den Bau der Linie Alsfeld-Hersfeld zur Herstellung der Verbindung zwischen der Oberhessischen Bahn und Thüringen erhalten und beabsichtigt nach der Genehmigung der bevorstehenden General-Versammlung die Concession zum Bau und Betrieb dieser Bahn zu erwirken. Der Oberhessischen Bahn wird dadurch eine bedeutende Ausdehnung ihres Betriebs gesichert.

Die Trace der Venlo-Hamburger Eisenbahn auf der Strecke

Bremen-Hamburg, welche bis jetzt noch in der Schwebe befindlich war, ist jetzt vom Handelsministerium definitiv festgesetzt worden. Die regierungsseitig vorgeschriebene Richtung der Bahn von Rotenburg aus über Tostedt und Sprötze, die sogenannte nördliche Richtung, ist aufzugeben und dem Wunsche der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gemäss nach dem ursprünglichen Plane, welcher schon 1864 empfohlen wurde, die südliche Linie der Fintel-Jeesteburg-Hittfeld, durch das Sevethal, genehmigt worden. Diese Abänderung hängt mit dem Plane der Berlin-Hamburger Gesellschaft, ihre Bahnverlängerung Wittenberg-Jeesteburg nach Bremervörde fortzusetzen, zusammen, und wird Jeesteburg der Knotenpunkt der Berlin-Geestemünder Bahn werden.

**Aus Bayern.** (Organisation der General-Direction. Mühldorf-Straubing und Mühldorf-Vilsdorf. Donauthalbahn. Centralwerkstätte.)

München, den 7. Januar. Die durch Trennung des Bahnunterhalts von dem Bahnbau veranlasste neue Organisation wird derart vollzogen werden, dass erstere Abtheilung mit der maschinentechnischen Abtheilung der Generaldirection der Verkehrsanstalten vereinigt und unter einen technischen Vorstand gestellt wird.

Zum Bau der Mühldorf-Straubing-Chamer Bahnlinie wurde wiederum eine Section in Straubing errichtet und wurde dieselbe dem Ostbahnsectionsingenieur Strehl von Nürnberg übertragen. Die Projectirungsarbeiten sollen so gefördert werden, dass mit der Veraccordirung der Bauloose bereits bis zum August d. J. begonnen werden kann. Die generelle Projectirung dieser Bahnlinie war im Juli 1870 hergestallt und im August 1870 von der Staatsregierung genehmigt worden. Nach dem Gesetze vom 29. April 1869 sollte diese Bahnstrecke innerhalb zwei Jahren in Angriff genommen werden, während der Staat ermächtigt wurde, die Bahn von Mühldorf nach Vilshofen zu bauen. Die Frage des wirklichen Bauangriffes ist nunmehr in der Kammer der Abgeordneten angeregt und im dritten Ausschuss beschlossen worden, mit der Ostbahngesellschaft Verhandlungen anbahnen zu lassen, und derselben für den Fall, dass sie auch die Linie Mühldorf-Vilshofen bauen würde, ihr dann auch die Concession zum Bau und Betrieb einer Bahn von Landshut nach Erding, beziehungsweise Kirchseeon in Aussicht zu stellen.

Nachdem die Bahnanlage innerhalb des südlich der Festung Ingolstadt gelegenen Rayons definitiv feststeht, werden die bis Weichering und Ermsgaden gediehenen Arbeiten an der Donauthalbahn nunmehr in nordöstlicher und nordwestlicher Richtung gegen Ingolstadt in Angriff genommen und die Arbeitsloose hierzu veraccordirt werden.

Die von der Staatsbahnverwaltung erbaute Centralwerkstätte in der Nähe des sogenannten Thiergartens wird am 15. d. Mts. auch für grössere Reparaturen an Locomotiven etc. eröffnet werden. Die Zahl der daselbst beschäftigten Arbeiter soll nach und nach auf 1000 erhöht werden.

## Ausland.

**Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft.** Der Aufsichtsrath der Rumänischen Eisenbahn-Actiengesellschaft hat gemäss §§ 33 ff. der Gesellschafts-Statuten eine General-Versammlung der Actionaire auf den 26. Januar 1872 nach Berlin zur Erledigung der nachfolgenden Tagesordnung anberaumt:

1) Berichterstattung über die vom Aufsichtsrath mit der Fürstlich Rumänischen Regierung, den früheren Concessionairen der Rumänischen Eisenbahn, sowie mit anderen Eisenbahn-Gesellschaften wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der Rumänischen Bahnen geführten Verhandlungen, eventuell Beschlussfassung über diese Gegenstände. 2) Anträge wegen Abänderung der Statuten.

## Technisches.

*st.* **Barker's hydraulische Patent-Bremse.** Dieselbe ist bei einem Zug, welcher auf einer Zweigbahn der Great-Eastern-Bahn verkehrt, durch sieben Wochen in fortgesetzter Verwendung, ohne dass hierbei irgend ein Anstand vorgekommen wäre. Bei den meisten hydraulischen Bremsen wird, um dieselben in Thätigkeit zu bringen, eine Compressionspumpe in Gang gesetzt. Bis dann das Wasser in den Druckcylindern die gehörige Spannung erreicht, ist immer eine gewisse Zeit nöthig.

Dies ist bei der vorliegenden Bremse durch die Anbringung eines Accumulators vermieden, in welchem gleich nach Abfahrt des Zuges Wasser gepumpt wird. Die Pumpe setzt sich später selbst ausser Wirkung, und der Accumulator bleibt gefüllt und ist im Stande, jeden Moment die hydraulischen Pressen in Thätigkeit zu setzen. Der Differential-Accumulator ist an der Locomotive angebracht und wird durch eine von dieser getriebenen Druckpumpe mit Wasser, das der Locomotive oder dem Tender entnommen wird, gespeist.

Der Erfinder beansprucht folgende Vortheile für seine Bremse:

1. Gleiche Pressung auf alle Bremsklötze.
2. Der Druck wird augenblicklich, und ohne Stösse zu verursachen, ausgeübt.
3. Derselbe kann leicht so gross erhalten werden, um die Räder in jedem Wetter zum Feststehen bringen zu können.
4. In Folge der leichten Regulirung des Druckes ist jenes Feststellen auch leichter zu vermeiden als bei andern Bremsen.
5. Leichtigkeit der Anwendung, da die Bremse durch blosse Drehung eines Händels in Thätigkeit gesetzt werden kann, u. a. m.

## Literatur.

— *K.* Erläuterungen zu der Broschüre „Ueber Güterbewegung auf Eisenbahnen" von H. Wetphalen. Die Besprechung der Broschüre: „Ueber Güterbewegung etc. in einzelnen Zeitschriften und namentlich auch die in der vorjährigen No. 26 unserer Vereinszeitung dargelegten Ansichten haben dem Verfasser der Broschüre Anlass gegeben, in den „Erläuterungen" eine erweiterte Darlegung seiner Anschauungen und Vorschläge über die Einführung eines einheitlichen Maasses mitzutheilen, auf Grund dessen die Feststellung der Eisenbahntarife erfolgen soll. Jenes Maass ist Tariflänge genannt; zur Ermittelung derselben entwickelte die Broschüre eine Formel, welche jedoch den Erläuterungen zufolge für die Darstellung der Tariflängen-Einheit nicht verwandt werden, somit auf die Berechnung der Tarifsätze nicht Anwendung finden kann, vielmehr zur Vergleichung der Betriebsergebnisse verschiedener Bahnen dienen soll, während die anwendbare Tariflänge auf einem practischen Wege zu ermitteln ist.

Wir gestatten uns über die, gegen unsere Besprechung der Broschüre gerichteten Einwendungen einige kurze Bemerkungen, an welche wir von unserem Standpunkte aus einige allgemeine Betrachtungen anknüpfen wollen.

Zur Tariflängenformel. Die Betriebslänge $L_1$ stellt in der ursprünglich gegebenen Form nicht eine Function der Betriebskosten K dar; sie bleibt für eine gegebene Bahnstrecke so lange constant, als diese Bahn in derselben baulichen Verfassung besteht und diese Constanz geht denn auch aus der Formel für die Betriebslänge unabänderlich hervor. In diesem Zusammenhange lassen sich die Betriebskosten nur als die abhängig veränderliche Grösse auffassen. Nach der Erklärung in Anm. 3 der Erläuterungen soll jedoch unter der Bezeichnung Betriebslänge nicht mehr das Ergebniss jener ursprünglich angezogenen, lediglich ein Längenverhältniss ausdrückenden Ghega'schen Formel verstanden, sondern eine Länge gedacht werden, in welcher die Summe aller zu ermittelnden, durch berechenbare Widerstände verursachten Mehrkosten ihren Ausdruck findet. Unter dieser Voraussetzung gewinnt die Formel für die Tariflänge wirkliche Anwendbarkeit; diese Anwendbarkeit würde noch erhöht werden durch Berücksichtigung des Umstandes, dass die Betriebskosten einer Bahn auch von Factoren abhängen, die der Beziehung $K = k.\frac{L_1}{L}$ nicht unterworfen sind, dass daher zu ihrer Darstellung diese Formel nicht völlig ausreicht.

Auf Seite 9 u. ff. der Erläuterungen soll der Nachweis erbracht werden, dass in der Einführung der Tariflänge ein Mittel gegeben sei, den Zinsenertrag, welchen die Umstände überhaupt gestatten, auf die einfachste und untrüglichste Weise zu erzielen. Zur Erbringung dieses Nachweises wird eine Rechnung durchgeführt und mit Hülfe derselben ein concreter Fall behandelt. Nun lässt sich aber ohne Heranziehung der Ausdrücke: Tariflänge, Zinslänge etc. unter Zuhülfenahme der Betriebsresultate einer Bahn in ganz einfacher Weise berechnen, um wie viel ein bestehender Transportsatz erhöht werden muss, wenn rechnungsmässig ein bestimmter Mehrertrag aus dem Transporte gefordert wird. Dass der Begriff und die Anwendung der Tariflänge als solcher in irgend welchem Zusammenhange stehe mit der möglicherweise zu erzielenden grösseren Prosperität der Bahn, will uns somit um so weniger einleuchten, als bei practischer Durchführung einer derartigen Preiserhöhung die Erzielung des rechnungsmässigen Gewinns durchaus problematisch bleibt.

Die graphische Darstellung der Tarifsätze ist gewiss sehr anschaulich und übersichtlich. In der Form der beispielsweise mitgetheilten Tariftabellen lässt sich indessen kaum eine Abweichung von den zur Zeit üblichen erkennen; aus beiden ist der Transportsatz direct zu entnehmen und wenn erst die bestehenden Tabellen in dem neuen Münzfusse dargestellt erscheinen, wird der Unterschied nur darin bestehen, dass die aufgeführten Zahlen in dem einen Falle Tariflängen, im anderen Transportpreise heissen. Durch welche Berechnung die Tabellen entstanden, ist dem Geschäftsmanne gleichgültig; ihre Aufstellung wird in dem einen Falle kaum einen geringeren Zeitaufwand erfordern als in dem andern und auch die zeitweise Umarbeitung der Tabellen bleibt für die eine oder andere Darstellungsweise eine Nothwendigkeit. Können wir somit nicht erkennen, dass die erstrebte Verbesserung der Tariftabellen durch die Einführung des Wortes Tariflänge bewirkt werde, so legen wir um so mehr Gewicht auf den, in den Erläuterungen weiter ausgeführten Vorschlag der Einführung durchgehender Hauptstrassen und einheitlicher Tarifsätze für die Güterbewegung, wozu in den Verbandskehren mit ihren Verbandsgüterzügen ein Anfang gegeben ist. Es wird von keiner Seite verkannt, dass der gegenwärtige Zustand des Tarifwesens einer Verbesserung dringend bedarf. Ein und dieselbe Station, dieselbe Bahnstrecke, hat zur Zeit ausser ihrem Localtarife noch eine ganze Reihe verschiedener Verbandstarife. Das System durchgehender Hauptstrassen mit einheitlichen Tarifsätzen würde hierin eine wesentliche Aenderung zum Besseren schaffen; die grosse Anzahl von Tariftabellen würde durch wenige, vielleicht durch ein einziges Tarifbuch zu ersetzen sein, welches an Klarheit und Uebersichtlichkeit kaum etwas zu wünschen übrig liesse; die für jeden Verband wiederum verschiedenen Ausführungsvorschriften und Specialbestimmungen würden durch einheitliche ersetzt werden. An der Durch-

führung derartiger Maassregeln sind aber so viele Verwaltungen mit den verschiedensten Interessen betheiligt, dass nur ein gewaltiger Druck der öffentlichen Meinung eine Verständigung anbahnen kann und dieser Druck beginnt bereits lebhaft sich fühlbar zu machen.

Sei es uns zum Schluss gestattet, unsere Anschauung über die Einführung des Princips der Tariflänge kurz noch anzuführen.

Bei strenger Auffassung des Begriffs Tariflänge, wie die Broschüre ursprünglich ihn entwickelt, bildet die geleistete Arbeit den Hauptfactor zur Ermittelung der Tarifsätze für die einzelnen Bahnen oder Bahnstrecken. Stellt man sich auf den Standpunkt des Mathematikers, so kann man begreifen, dass dieser nicht allein dem Ganzen, sondern auch jedem einzelnen Theile sein volles Recht widerfahren lassen will; er verlangt, dass die einzelnen Theilstrecken einer Bahn, je nach der Kostspieligkeit ihres Baues und der Schwierigkeit ihres Betriebes, besondere Tarifsätze erhalten sollen, unbekümmert darum, dass durch diese Verschiedenheit der Tarifirung der Verkehr zwischen zwei Stationen einer Bahn wesentlich erleichtert, zwischen zwei anderen aber wesentlich erschwert, unter besonders ungünstigen Umständen aber fast verhindert werden kann; unbekümmert ferner darum, dass bei concurrirenden Verkehren die eine Bahn gar nicht in der Lage ist, im Voraus feststehende Grundlagen für die Aufstellung ihrer Tarifsätze in Anwendung zu bringen, dass vielmehr jede von beiden genöthigt ist, entschiedene Rücksicht auf die Transportsätze der Concurrentin zu nehmen. Soll nun deshalb eine solche Bahn etwa als „mit Krankheiten behaftet" dargestellt werden? —

Jenem theoretischen Princip gemäss müssten folgerichtig manche Einrichtungen der Neuzeit, welche als eine grosse Wohlthat für den freien Verkehr und eine Befreiung von lästigen Schranken gelten, für verwerflich erklärt werden. Man müsste die Einführung des Groschensatzes für das Briefporto verwerfen, weil ja die Arbeitsleistung der Post für den Transport eines Briefes auf 50 Meilen eine weit grössere ist, als für den Transport auf eine Meile Weges.

Lässt man dagegen den theoretischen Standpunkt bei Seite, so führt die practische Anwendung der Tariflänge, wie sie beispielsweise in den Erläuterungen versucht wird, auf ein Vielfaches der gemessenen Länge, welches vor der letzteren nachweisbare Vortheile kaum erweisen dürfte.

Wir betrachten unsererseits eine Bahn oder einen Bahncomplex als ein Ganzes; wir glauben, dass das Princip der Tariflängen aus practischen Gründen sich nicht Eingang verschaffen wird in einer Zeit, welche die Entfernungen überhaupt nicht mehr respectiren will. Wir weisen auf die weit radicaleren Bestrebungen hin, welche bezwecken, eine Umwälzung in der Tarifirung für Personen und Güterfracht durch Anwendung eines und desselben Transportsatzes für die verschiedensten Entfernungen, wenn auch nicht in nächster, so doch in nicht allzuferner Zeit herbeizuführen. Die Gegenwart möchte jedem Eisenbahnreisenden und jedem Centner Gut eine Marke anheften, welche die Berechtigung zur Durchreisung ganzer Eisenbahnnetze gäbe, und dass diese Bestrebungen Einfluss auf die künftige Gestaltung des Tarifwesens gewinnen, erscheint durchaus nicht so aussichtslos, als man auf den ersten Anblick anzunehmen geneigt sein möchte. Unsere Zeit räumt in politischer, socialer und commercieller Beziehung im Interesse der Allgemeinheit Schranken und Einrichtungen hinweg, die in ihrer localen Bedeutung und für kleinere Kreise wohl begründet waren; sie wirft selbst berechtigte Existenzen über den Haufen, wenn diese in den Rahmen der grösseren Verhältnisse sich nicht einfügen wollen und die Gewalt ihrer Strömung lässt sich nicht aufhalten durch Principien und Theorieen.

Durchgreifende Reformen im Eisenbahnwesen sind als eine Nothwendigkeit anerkannt; in welcher Art und Weise sie zu Stande kommen werden, ist eine bislang ungelöste Frage. Dass unter den zeitigen Verhältnissen radicale Tarifreformen kaum durchführbar sind, ist eine zu bekannte Sache; ihnen muss eine andere Reform vorausgehen: die Organisation der Deutschen Eisenbahnverwaltung. Sobald statt 50 und einiger die Anzahl der Verwaltungen auf vielleicht 5 reducirt worden, ist der Weg für die weitere Entwickelung des Eisenbahnwesens gebahnt.

Können wir nun auch von unserem Standpunkte aus mit den Anschauungen und Absichten des Verfassers nicht durchweg übereinstimmen, so sind wir doch überzeugt, dass jede Anregung zur Vervollkommnung des Bestehenden schon an sich ihren Werth hat und durch weitere Discussion an Bedeutung gewinnt. In diesem Sinne haben wir auch die Verbesserungsvorschläge des Verfassers mit Interesse aufgenommen.

## Miscellen.

**Die Bewegung der Bevölkerung und die Eisenbahnen.** Ueber das Resultat der am 1. December in ganz Deutschland stattgehabten Volkszählung, welche durchwegs durch Hilfe freiwilliger Zähler bewirkt wurde, liegen schon aus einer grösseren Zahl von Städten die Daten vor. Sie genügen, um ein Bild der Bewegung der Bevölkerung seit dem Jahre 1867 (in welchem die letzte Volkszählung stattfand) zu geben.

Man ersieht daraus, dass die Bahnen einen immer mächtigeren Einfluss auf das Gedeihen der Städte, aber auch theilweise auf deren Niedergang ausüben. Denn die kleinen und Mittelstädte, welche früher ohne eigentliche Fabrikindustrie dadurch zu einem verhältnissmässigen Wohlstande gelangten, dass die umliegende Landschaft dort ihre Einkäufe machte und ihre Producte an den Markt brachte, zeigen fast durchwegs einen Stillstand, ja bisweilen sogar einen Rückgang in der Bewohnerzahl. Der Anschluss an das grosse Bahnnetz, welchen sie meist mit Aufgebot aller Anstrengungen und oft mit grossen finanziellen Opfern anstrebten, ist für sie ein Danaergeschenk geworden, denn ihre Märkte sind in Folge davon verödet. Die Bevölkerung der Umgegend benutzt jetzt die Bahn, um den nächsten grossen Markt zu erreichen, welcher ihr dadurch oft noch leichter zugänglich geworden ist, als der kleine Platz, der bisher ihr Kaufhaus war. Jene grossen Marktplätze haben denn auch mittels der Bahnen aus immer weiteren Kreisen die Bevölkerung an sich gezogen und eine rapide Zunahme der Bewohnerschaft erfahren.*

Nur diejenigen kleinen Städte, welche auf Fabrikthätigkeit oder Bergbau ihr Gedeihen begründeten, sind in gleicher Weise, ja oft sogar noch viel schneller als die Grossstädte gewachsen und lassen darin bisweilen den Amerikanischen Städtepilzen durchaus nicht den Vorrang.

Zu diesen gehört u. A. das durch die Krupp'sche Giesserei weltberühmt gewordene Essen, es zählte im Jahre 1849 erst an 5364 Einw. und hatte vor 15 Jahren noch nicht 10 000 Einw., 1861: 29 811, 1864: 31 336, jetzt aber 51 500 Einw. Seit 1867 betrug die Zunahme 26 Proc., seit 10 Jahren 250 Proc. und jetzt nach wiederhergestelltem Frieden scheint es fast, dass die Vergrösserung dieser Stadt noch in rascherem Maasstabe stattfindet. Aehnlich ist es mit einer längeren Reihe Rheinisch-Westfälischer und Schlesischer Fabrikstädte, welche ebenfalls um circa 25 Proc. und darüber seit 1867 zugenommen haben.**

(U. A.)

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | Seite |
|---|---|---|
| 23. Januar 1872 | *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | — |
| 24. „ | *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | — |
| 26. „ | Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | — |
| 30. „ | *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | 35 |

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 12. Januar | zu Cassel | Hess. Nordb. | Mittelschwellen | 9 |
| 12. „ | zu Köln | Köln-Minden | Kleineisenzeug | 1124 |
| 14. „ | zu Dramburg | Pomm. Centralb. | Durchlässe, Brücken etc. | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | 8 |
| 15. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Kleineisenzeug | 8 |
| 15. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Locomotiven | 9 |
| 15. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Locomotiven | — |
| 15. „ | zu Köln | Rheinische E. | Güterwagen | 1124 |
| 15. „ | zu Altona | Altona-Kieler E | Güterwagen | 35 |
| 15. „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Eiserne Brücken | 36 |
| 16. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Schwellen | 1123 |
| 16. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Erdarbeiten | — |
| 17. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eiserne Brücken-Ueberbau | 36 |
| 18. „ | zu Darmstadt | Main-Neckarb. | Schwellen | 1123 |
| 18. „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Locomotiven | 1053 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederl. Rheinb. | Schienen | 1124 |
| 20. „ | zu Utrecht | dieselbe | Schwellen | 1124 |
| 20. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Restaurationsverpachtung Forbach | — |
| 20. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Bandagen | 43 |
| 20. „ | zu Pest | Ungar. Nordostb. | Bauarbeiten Nyiregyháza-Ungvár | — |
| 20. „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | 43 |
| 22. „ | zu Altena | Bergisch-Märkische E. | Eisenconstruction | 43 |
| 22. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schwellen | 36 |
| 23. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 35 |
| 24. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Uniformsgegenstände | in No. 4 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Schwellen | 43 |
| 25. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |
| 25. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg | Eisenconstruction | — |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 43 |

## Briefkasten.

Herrn Eisenbahn-Bau-Inspector B. in Schlüchtern, Herrn A. Jobst in München, M. Berliner in Stettin. Betrag erhalten. Dr. Kochs Uebersichtskarte heute an Sie abgeschickt. — Herrn O.-Güterverwalter H. in Schwerin. Heute haben wir die ersten Exemplare von unserm Stations-Verzeichniss versenden können, da erst jetzt die Buchbinderei brochirte Exemplare geliefert hat. Bis Ende dieser Woche hoffen wir aber doch alle bestellten Exemplare versenden zu können.

---

* So hat z. B. Leipzig 105 575 Einw., seit 4 Jahren 16 Proc. Plus, Frankfurt a. M. 90 000 Einw. mit einem ähnlichen Plus erreicht.

** Dahin gehören u. A. Dortmund und Ruhrort in Westfalen, Beuthen und Kattowitz in Oberschlesien.

# Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat November 1871.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr | aus dem Güter-Verkehr | in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo November | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1871 | 1870 | 1871 | 1870 | 1871 | 1870 | | | | | | |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bebra-Hanauer Eisenbahn | 19,5 | 19,5 | 46365 | 54363 | 464030 | 332595 | 46190 | 48650 | 100260 | +16064 | 1208610 | +264690 |
| a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb. | 100,86 | 97,06 | — | — | — | — | 195690 | 654197 | 916280 | +20447 | 10566528 | +1352471 |
| b. Ruhr-Siegbahn | 14,39 | 14,39 | — | — | — | — | 11600 | 105504 | 125154 | +11722 | 1546360 | +84352 |
| Berlin-Anhaltische E. | 49,14 | 49,14 | — | — | — | — | 92000 | 236000 | 334000 | +12490 | 4008950 | +386167 |
| Berlin-Görlitzer E. | 27,6 | 27,6 | — | — | — | — | 21725 | 64061 | 91766 | +4779 | 1041322 | +139264 |
| Berlin-Hamburger E. | 39,7 | 39,7 | — | — | — | — | 73855 | 283481 | 377520 | +24594 | 3871484 | +132353 |
| Berlin-Potsdam-Magdburger E. | 19,54 | 19,54 | — | — | — | — | 80854 | 167013 | 247867 | —32985 | 3064843 | +313323 |
| a. Berlin-Stettin-Stargard | 29,7 | 29,7 | — | — | — | — | 58522 | 147691 | 206510 | +19199 | — | +383805 |
| b. Stargard-Cöslin-Colberg | 22,9 | 22,9 | — | — | — | — | 17427 | 29325 | 46854 | +1769 | — | +89367 |
| c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1] | 26,31 | 8,9 | — | — | — | — | 12948 | 11641 | 24625 | +4934 | — | — |
| d. Vorpommersche Zweigbahnen | 31,4 | 31,4 | — | — | — | — | 23674 | 26796 | 50633 | +1960 | — | +72544 |
| a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | 22,89 | 22,89 | 99091 | — | — | — | 36843 | 93920 | 136315 | +10088 | — | +217404 |
| b. Liegnitz-Glogau[2] | 16,6 | 2,9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Cottbus-Grossenhain[3] | 10,60 | 10,60 | 13122 | 7865 | 293287 | 129023 | 3289 | 13099 | 16388 | +7258 | 140187 | +78858 |
| Halle-Sorau-Gubener E.[4] | 5,03 | — | — | — | — | — | 2545 | 3635 | 7293 | — | 21915 | — |
| Hannoversche Staatsbahn | 111,1 | 109,4 | — | — | — | — | 260124 | 516317 | 836586 | +30401 | 9543406 | +1428231 |
| a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst. | 32,4 | 32,4 | 102069 | 96560 | 986405 | 853261 | 41919 | 82472 | 124391 | +11155 | 1365939 | +96082 |
| b. Glückstadt-Elmshorn | 4,5 | 4,5 | 12079 | 11342 | 131929 | 125062 | 2993 | 4088 | 7081 | —142 | 116372 | +41000 |
| c. Schleswigsche E. | 30,9 | 30,9 | 38178 | 36666 | 307158 | 299228 | 18277 | 34229 | 52506 | +2536 | 565263 | —6169 |
| Homburger E. | 2,141 | 2,141 | 46261 | 40356 | 70380 | 28625 | 9195 | 2084 | 11279 | +2145 | 170700 | +50251 |
| a. Köln-Mindener Hauptbahn[5] | 48,72 | 48,72 | — | — | — | — | 108184 | 508416 | 690973 | +1628 | 7945432 | +308762 |
| b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn | | | — | — | — | — | 11130 | 49966 | 66002 | +7472 | 675491 | +104865 |
| c. Köln-Giessen und Rheinbrücken | 24,31 | 24,31 | — | — | — | — | 22815 | 187427 | 228446 | +78255 | 2231734 | +389584 |
| d. Zusammen | 73,03 | 73,03 | — | — | — | — | 142129 | 745809 | 985421 | +87355 | 10852657 | +803211 |
| e. Venlo-Hamburger Bahn | 15,60 | 8,94 | — | — | — | — | 9670 | 34429 | 45449 | — | 262177 | — |
| Leipzig-Dresden | 29,35 | 29,35 | — | — | — | — | 73521 | 226470 | 299991 | +67548 | 3316577 | +567626 |
| a. Lübeck-Büchen | 6,3 | 6,3 | 10991 | 10600 | 301278 | 220387 | 3582 | 14731 | 67791 | +8711 | 714558 | +141825 |
| b. Lübeck-Hamburg | 8,45 | 8,3 | 27632 | 24230 | 373798 | 338454 | 11642 | 31836 | | | | |
| Märkisch-Posener E.[6] | 36,2 | 36,2 | — | — | — | — | 19853 | 25880 | 57427 | — | 461205 | — |
| a. Magdeburg-Leipzig | 22,682 | 22,682 | — | — | — | — | 42912 | 186198 | 228110 | +28707 | 2502289 | +339414 |
| b. Halle-Casseler Zweigbahn | 22,25 | 22,25 | — | — | — | — | 22938 | 67091 | 90030 | +4738 | 1148482 | +101328 |
| Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge | 44,0 | 44,0 | 157634 | 207715 | 3976013 | 3938368 | 51654 | 188290 | 239943 | —5771 | 2612507 | +203781 |
| Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Lehrte u. Stendal-Uelzen[7] | 39,5 | 7,6 | 29309 | 6352 | 569645 | 21588 | 10254 | 81900 | 92154 | +88648 | 265218 | +228877 |
| Magdeb.-Halberstädter E. c. Aschersleben-Cönnern[8] | 3,8 | — | 3840 | — | 64312 | — | 1019 | 1531 | 2550 | — | 4536 | — |
| Vormalige Mecklenburgische Eisenb. | 19,27 | 19,27 | — | — | — | — | 18555 | 24060 | 42615 | +2856 | 505176 | +ca. 8600 |
| Nassauische E. | 27,58 | 27,58 | 115715 | 104975 | 1956306 | 1143875 | 25204 | 71321 | 106463 | +34618 | 1281397 | +198488 |
| Niederländische Rheinbahn | 28 | 28 | 127737 | 121727 | 1451529 | 1215625 | 84414 | 120707 | 205121 | +18727 | 1643509[9] | +126063 |
| Niederschlesische Zweigb. | 9,5 | 9,5 | 16670 | 32005 | 339114 | 339221 | 5851 | 16271 | 22122 | —11596 | 330556 | —5879 |
| Nordhausen-Erfurter E. | 10,2 | 10,2 | — | — | — | — | 5308 | 10521 | 15829 | +2175 | 155317 | +27385 |
| a. Oberschlesische Hauptbahn[10] | 64,63 | 64,63 | — | — | — | — | 81956 | 543066 | 724919 | +83627 | 7261118 | +551696 |
| b. „ Zweigbahn | 12 | 12 | — | — | — | — | — | 15474 | 15994 | +3532 | 167402 | +21286 |
| c. Breslau-Posen-Glogau | 27,84 | 27,84 | — | — | — | — | 32268 | 103555 | 153163 | +467 | 1633012 | +134929 |
| d. Stargard-Posen | 22,63 | 22,63 | — | — | — | — | 18174 | 69379 | 99894 | +6506 | 979009 | +72936 |
| Ostpreussische Südbahn | 30,30 | 30,22 | 37115 | 36856 | 425702 | 414311 | 14789 | 33697 | 50027 | +788 | 585087 | +41349 |
| Preussische Ostbahn[11] | 157,01 | 121,05 | — | — | — | — | 220728 | 459726 | 701609 | +28007 | 7896609 | —463399 |
| Rechte Oderufer-E. | 40,67 | 39,5 | — | — | — | — | 24750 | 107000 | 141750 | +47763 | — | +465543 |
| Rheinische E. | 101,83 | 80,62 | 623150 | 685389 | 7307800 | 5915625 | 206050 | 537560 | 743610 | —16542 | 9350555 | +2010005 |
| a. Rhein-Nahe-Eisenbahn | 16,15 | 16,15 | — | — | — | — | 33000 | 75913 | 112835 | —71503 | 1373087 | +128126 |
| b. Saarbrücker E. | 21,93 | 19,55 | — | — | — | — | 34000 | 154940 | 206826 | +45925 | 1944411 | +157783 |
| Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb. | 37,256 | 37,256 | — | — | — | — | 70793 | 244850 | 315643 | +14469 | 3907062 | +610891 |
| Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb. | 1,345 | 1,345 | — | — | — | — | 676 | 1319 | 1995 | +254 | 24753 | +3266 |
| Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[12] | 8,91 | 8,9 | — | — | — | — | 4712 | 10946 | 15658 | +5713 | 147880 | +89394 |
| Tilsit-Insterburger E. | 7,1 | 7,1 | 7325 | 7448 | 118304 | 75538 | 3180 | 5887 | 9601 | +2572 | 91028 | +10258 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bayerische Ostbahnen | 81,14 | 81,14 | — | — | — | — | 124600 | 753888 | 778487 | +104990 | — | — |
| Bayerische Staatsbahnen | 254,5 | 241,5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Frankfurt-Hanauer E. | 5,46 | 5,46 | 92810 | 48326 | 723125 | 465650 | 41632 | 64713 | 110667 | +41330 | 958549 | +166227 |
| Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien) | 33,98 | 33,98 | 267961 | 309888 | 2275099 | 1488494 | 230727 | 248098 | 484790 | +91271 | 4927395 | +923964 |
| Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien) | 12,44 | 7,84 | 66661 | 32721 | 534566 | 54012 | 13216 | 35912 | 49295 | +39127 | 313235 | +248494 |
| Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) | 0,8 | 0,8 | 76600 | 71690 | 19800 | 21560 | 8466 | 495 | 8961 | +453 | 104277 | +9851 |
| Oberhessische Eisenb. | 23,47 | 12,72 | 28425 | — | 218392 | — | 13869 | 14661 | 29031 | — | 304656 | — |
| Pfälzische Eisenbahnen | — | — | 238504 | 204086 | 3785338 | 2873951 | 120723 | 345486 | 466209 | +27170 | 5277244 | +892946 |
| Taunusbahn | — | — | 91002 | 87703 | 397189 | 367160 | 43717 | 25396 | 70040 | +7419 | 909800 | +150614 |
| Werrabahn | 22,38 | 22,38 | — | — | — | — | 24963 | 106233 | 131196 | +20219 | 1290785 | +213531 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Warschau-Wien | 46 3/7 | 46 3/7 | 79281 | 78254 | 5792998 | 3721169 | 71205 | 185289 | 269378 | +33318 | 3053462 | +309681 |
| Warschau-Bromberg | 19 6/7 | 19 6/7 | 20249 | 22335 | 1387900 | 1428971 | 15381 | 44825 | 75998 | +8658 | 761616 | +43192 |
| Riga-Dünaburg | 34,56 | 34,56 | — | — | — | — | 25592 | 110933 | 136794 | —24694 | 2036953 | +216889 |

**Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.**

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schweizer Centralbahn . . . . . | 238 Kil. | 238 Kil. | 172000 | 163137 | 1390000 | 1165467 | 247000 | 500000 | 747000 | +87000 | — | — |
| Lüttich-Mastrichter Bahn . . . . . | 30 „ | 30 „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

**Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.**

[1] Stolp-Zoppot (15,9 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau (4,10 M.) am 9. Januar 1871, Glogau-Rothenburg (8,9 M.) am 1. October 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Cottbus-Guben (5,03 M.) am 1. September 1871 eröffnet.
[5] Münster-Osnabrück (6,66 M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.
[6] Eröffnet am 21. Juni 1870.
[7] Eröffnet Stendal-Salzwedel (7,6 M.) am 15. März 1870, Spandau-Gardelegen (16,56 M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli, Gardelegen-Lehrte (13,37 M.) am 1. November 1871.
[8] Eröffnet am 15. October 1871.
[9] Vom 1. Mai 1871 bis ult. November 1871
[10] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn, jedoch excl. der am 1. October 1871 eröffneten Strecke Breslau-Strehlen (4,9 M.).
[11] Im Laufe des Monats November cr. wurde: am 15. die Theilstrecke Flatow-Conitz, 6,76 M., am 20. die Theilstrecke Thorn-Jablonowo, 7,35 M., am 27. die Theilstrecke Gerdauen-Rothfliess, 8,31 M., zusammen 22,42 Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben.
[12] Gotha-Mühlhausen (5,30 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde (3,91 M.) am 3. October 1870 eröffnet.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur Kenntniss, dass die Serie II der Dividendenscheine zu den Magdeburg-Leipziger Stammactien Litt. B erst im Laufe dieses Jahres zur Ausgabe gelangen wird.

Den Termin, von welchem ab die Ausgabe erfolgt, werden wir später bekannt machen.

Wir ersuchen, bis dahin die Einreichung der Talons zu verschieben.

Magdeburg, den 7. Januar 1872.

**Directorium.**

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenconstruction zur Anlage eines Fusswegs neben der Eisenbahnbrücke über die Sieg am Bahnhofe Siegen, 8818 Kilogramm Schmiedeeisen und 608 Kilogramm Gusseisen enthaltend, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen, Constructionszeichnungen und Massenberechnungen sind in dem Büreau des Unterzeichneten einzusehen, auch die Bedingungen mit dem Submissionformulare gegen Erstattung von $7^1/_2$ Sgr. Copialgebühren von da zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Anfertigung der Eisenconstruction zu einer Fussgängerbrücke bei Siegen“

versehen, bis spätestens zum **22. Januar c.** dem Unterzeichneten frankirt einzusenden, an welchem Tage des Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten die Eröffnung derselben stattfinden wird.

Altena, den 2. Januar 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Schmitt.

## Main-Weser-Bahn.

Die Restauration auf dem Bahnhof Giessen soll vom 1. April d. J. ab im Wege der Submission verpachtet werden. Die Submissions-Bedingungen liegen in unserm Secretariat sowie bei den Stations-Vorstehern in Cassel, Treysa, Marburg, Giessen, Friedberg und Frankfurt zur Einsicht auf, können auch gegen portofreie Einsendung der Copial-Gebühren von 4 Sgr. durch unser Secretariat bezogen werden. Pachtliebhaber wollen ihre Offerten mit der Aufschrift „Verpachtung der Restauration auf dem Bahnhof Giessen“ versiegelt zu dem auf **Freitag den 2. Februar d. J. Morgens 11 Uhr** anberaumten Termin einreichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 3. Januar 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung der in fünf Loose getheilten Erd- und Planirungsarbeiten auf der Eisenbahnstrecke Leobschütz-Landesgrenze, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen und Pläne liegen in unserm Centralbüreau zur Einsicht offen und können die Bedingungen gegen Erstattung der Copialien daselbst bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Eisenbahn von Leobschütz nach Jägerndorf“

bis zu dem auf

**Donnerstag, den 1. Februar c., Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in unserm Central-Büreau hierselbst, Teichstrasse No. 18, einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 6. Januar 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Lieferung von

150 000 Stück Mittelschwellen und
2 000 Stück Weichenschwellen

von Kiefernholz soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferanten wollen ihre Offerten bis zum **25. d. Mts.** an uns einreichen. Die Lieferungsbedingungen sind von unserem technischen Büreau hierselbst zu beziehen.

Berlin, den 5. Januar 1872.

**Die Direction.**

## K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Die gefertigte Direction wird demnächst die Lieferung von

4 Locomotiven und 4 Tendern,

lieferbar Ende December 1872, im Wege der Submission vergeben.

Offerten hierauf sind mit Rücksicht auf den Inhalt der Bedingnisshefte, welche von der Direction bezogen werden können, bis längstens **20. Januar 1872** an letztere einzusenden.

Teplitz, im Januar 1872.

**Die Direction**
**der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**

Die

# Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

# Kertzscher & Benndorf in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-, Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Rädertheil-** und **Fraismaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** mit **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlose **Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmascinen,** als:

**Bohr-, Frais-** und **Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-** und **Zinken-Stemmmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

## Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Damdfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

**Heinrich Simon**
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
**Manchester.**

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Den geehrten **Eisenbahn-Directionen** empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren die Telegraphen-Bau-Anstlt von WILH. HORN in Berlin.

Das Etablissement des Herrn H. Kolesch hier ist auf uns übergegangen, und war die Fabrikation feuerfester Geldspinden eine Specialität desselben, welche weit und breit sich eines grossen Rufes erfreute. Auch wir werden dieser Fabrikation unsere ganz besondere Aufmerksamkeit zuwenden und haben zu diesem Zwecke die Meister und Arbeiter des Herrn H. Kolesch für uns gewonnen; wir sind somit im Stande, die eisernen Geldspinden in derselben Güte und Eleganz, wie Herr Kolesch sie bisher lieferte, auch für die Folge herzustellen, und wird es uns bald möglich sein, ein grösseres Lager von diesem vorzüglichen Fabrikate zu halten. Einzelne Exemplare stehen zur Ansicht resp. Verkauf in unserem Locale: **Schweitzerhof**.

Stettin, den 28. November 1871.

**Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Arthursberg."**

**Feinste Rheinische Leder-Treibriemen**
**Specialität**
gepresst, mit Messingschrauben-Naht, oder wenn gewünscht, Leder-Naht auf besonderes Verlangen
**gegen Nässe und Hitze**
auf lange widerstandsfähig hergestellt, was leicht zu erneuern und wofür Garantie leisten

**Hager & Comp.** in **Mainz.**
(Nachfolger von Starck, Hager & Comp.)

**S. H. Cohn,**
Farbenfabrik in **Woerlitz** (Anhalt),
offerirt
**Grünen Zinnober, Chromgelb, Gold-Ocker, Umbra, Caputmortuum, Eisenmennig in allen Nummern.**

**Creosotöl**
zum Imprägniren von Schwellen und Bauhölzern offerirt in Quantitäten billigst
Anonyme Gesellschaft
**De Nederlandsche Kovlteerstokery**
**Amsterdam.**

**Materialien für Dampfmaschinen,**
rein weisse und bunte Putzbaumwolle, Putzwerg, Ital. Hanf, selbstschmierende Dampfliederung, Scheerflocken, Talg, Waggons- und Kammräderschmiere, Soldeville'scher mastic économique, vorzügliche Wasserstandscylinder etc. etc. bei
**Friedr. Schlickum** in Aachen.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 4.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

1872

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 12. Januar 1872. (Schluss der Nummer: 11. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Zur Reform der Tarife auf den Eisenbahnen (Schluss). — Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: Berliner Verbindungsbahn und Bahnhofserweiterungen dortselbst; Berliner Nordbahn; Eisenbahnetat im Preussischen Abgeordnetenhause; Rumänische Eisenbahnconvention; Memel-Tilsit; Bentschen-Schneidemühl; Oppeln-Neisse; Löbau-Weisswasser; Itzehoe-Heide; Hannover-Altenbeken; Saal-Unstrutbahn; Boxtel-Wesel; Venlo-Haltern; Berlin-Potsd.-Magdeburger E.; Luxemburger E.; Brest-Grajewo; Personalien; Rheinische E.-Projecte. — Pester Briefe: Das grosse Eisenbahngeschäft; Gr. Kikinda-Belgrad; Punctationen über den Ausbau der Bahn Tesmesvar-Orsova; Rumänische Eisenbahnfrage; Interpellation Bömches; Agram-Karlstadt; Ung. Nordwestbahn; Ofen-Uj Szöny-Wien; Ungar. Ostbahn; Personalien; Ungar. Nordostbahn. — Ausland: Betriebs-Resultate der Norwegischen Staats-Eisenbahnen pro 1870. — Technisches: Neue Oberbau-Systeme für Pferdebahnen. Ein Brand im Caisson der East-river-Brücke bei Newjork. — Miscellen: Deutsche Post. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Zur Reform der Tarife auf den Eisenbahnen.

(Schluss.)

Die Ausscheidung fixer Generalkosten aus den Betriebskosten der Eisenbahnen ist an und für sich nicht möglich, weil alle Kosten des Eisenbahnbetriebes mit der Zunahme der Frequenz zunehmen, mit der Abnahme der Frequenz abnehmen. Der Reichsanzeiger weist dies bezüglich der Kosten der Bahnverwaltung und der Transportverwaltung sowohl aus den statistischen Ziffern, wie aus der Natur der Sache nach und verwirft damit die Unterscheidung zwischen speciellen Tractionskosten und Generalkosten, auf welche das Reformproject des Einheitstarifs vor allem gestützt wird. Der Erfinder dieses Projectes hat nun in seiner neuerlichen Polemik die Behauptung des Reichsanzeigers, dass nur ein verhältnissmässig kleiner Theil der Betriebskosten auf die fixen Generalkosten entfalle, aus einer Zusammenstellung der Massenbeförderung pro Meile Bahnlänge und der Betriebsausgabe pro Centner und Meile während der Jahre 1859 bis 1869 incl. nach der Statistik der Preussischen Eisenbahnen zu widerlegen versucht. Während die Massenbeförderung im Jahre 1859 pro Meile rund 3 787 000 Centner, im Jahre 1869 dagegen rund 8 059 000 beträgt, also in einem Zeitraum von 10 Jahren sich mehr als verdoppelt hat, habe sich dagegen die Betriebsausgabe pro Centnermeile nahezu um die Häfte vermindert, indem dieselbe pro Centnermeile Nettolast im Jahre 1859: $2{,}_{84}$ Pf., im Jahre 1869: $1{,}_{49}$ Pf. beträgt und pro Centnermeile Bruttolast im Jahre 1859: $0{,}_{54}$ Pf., im Jahre 1869 dagegen nur mehr $0{,}_{39}$ Pf. Aus diesen Zahlen soll nun hervorgehen, dass mit der steigenden Frequenz die Ausgaben nicht zunehmen, sondern abnehmen und zwar ungefähr in demselben Verhältniss abnehmen, wie die Frequenz zugenommen hat!

Die Massenbeförderung pro Meile Bahn betrug im Jahre 1859: 3 787 000 Centner, — die Ausgabe pro Meile Bahn 24 797 Thaler. Wäre die Gesammtausgabe eine fixe, so würde, wenn die Frequenz in dem Zeitraume von 10 Jahren sich verdoppelt, die Ausgabe pro Meile Bahn im Jahre 1869 doch nach wie vor 24 797 Thaler betragen. Wenn dagegen die Ausgabe in demselben Verhältniss zunähme, wie die Frequenz, so würde die Ausgabe im Jahre 1869 entsprechend der verdoppelten Frequenz 49 594 Thlr. betragen müssen. Nach der officiellen Statistik beträgt dieselbe nun 33 287 Thlr., so dass man doch wohl annehmen muss, dass in dem Zeitraum von 10 Jahren die Ausgabe weder eine fixe gewesen ist, noch auch in demselben Verhältniss zugenommen hat, wie die Frequenz.

Wenn also die absoluten Zahlen eine Steigerung, sowohl der Frequenz (von 3 787 000 Ctr. auf 8 059 000 Ctr.), als auch der Ausgabe (von 24 797 Thlr. auf 33 287 Thlr.) nachweisen, die Steigerung der Ausgabe jedoch eine geringere ist, wie die Steigerung der Frequenz, so müssen die Verhältnisszahlen für die Frequenzeinheit (d. i. pro Centner) natürlich eine Abnahme (von $2{,}_{84}$ Pf. auf $1{,}_{49}$ Pf.) nachweisen. Aus der Abnahme der Verhältnisszahl für die Betriebsausgabe pro Centnermeile, mag man nun die Nettolast (von $2{,}_{84}$ auf $1{,}_{49}$ Pf.) oder die Bruttolast (von $0{,}_{54}$ auf $0{,}_{39}$ Pf.) zu Grunde legen, folgt also keineswegs, dass die Betriebsausgabe während des 10jährigen Zeitraumes gegenüber der steigenden Frequenz abgenommen hat, sondern nur, dass sie nicht in demselben Verhältniss gestiegen ist, wie die Frequenz.

Um aber die Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen richtig aus den Ziffern der Eisenbahnstatistik beurtheilen zu können, muss man nicht allein die Elemente der Arithmetik beherrschen, sondern auch mit den nöthigen Fachkenntnissen ausgerüstet sein, um die Bedeutung der statistischen Ziffern zu verstehen. Jeder Fachmann weiss aber, in welchem Maasse durch die Erfahrungen der letzten 10 Jahre die Oeconomie des Betriebes fortgeschritten ist. In der Construction der Maschinen und Wagen, des Oberbaues, der Brücken, Bahnhöfe etc., in der Verwendung des Materials, kurz in allen Einrichtungen und Vorrichtungen des Betriebes sind die erfreulichsten Fortschritte gemacht, so dass dadurch die Betriebskosten im Einzelnen, wie im Ganzen bedeutend reducirt sind. Es kann wohl nicht in Abrede gestellt werden, dass diese Fortschritte in der Oeconomie des Betriebes während der vorhergehenden 10 Jahre auch in den Ausgabeziffern des Jahres 1869 zur Erscheinung kommen, und dass deshalb das Verhältniss zwischen der Zunahme der Betriebsausgaben und der Zunahme der Frequenz nur aus den Betriebsergebnissen eines und desselben Betriebsjahres, nicht aber aus den Ergebnissen zweier Betriebsperioden gefolgert werden kann, welche durch einen 10jährigen Zeitraum von einander getrennt sind. Stellen wir aus

der Statistik des Jahres 1869 die Betriebsergebnisse einiger Bahnsysteme von verschiedener Frequenz zusammen, so wird sich das Verhältniss zwischen Frequenz, Einnahme und Ausgabe richtiger gestalten.

Es beträgt pro Bahnmeile:

1) auf der Preussischen Ostbahn:

| | |
|---|---|
| die Transportmasse | 5 370 000 Ctr. |
| die Einnahme | 36 763 Thlr. |
| die Ausgabe | 24 087 „ |
| desgleichen pro Centner Nettolast | 1,61 Pf. |

2) auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn:

| | |
|---|---|
| die Transportmasse | 15 347 311 Ctr. |
| die Einnahme | 72,634 Thlr. |
| die Ausgabe | 47 661 „ |
| desgleichen pro Centner Nettolast | 1,12 Pf. |

3) auf der Köln-Mindener Bahn:

| | |
|---|---|
| die Transportmasse | 19 270 000 Ctr. |
| die Einnahme | 100 243 Thlr. |
| die Ausgabe | 54 079 „ |
| desgleichen pro Centner Nettolast | 1,01 Pf. |

Es ergiebt sich aus dieser Zusammenstellung, dass die Zunahme der Frequenz und der Einnahme auch eine Zunahme der Ausgabe bedingt, — dass jedoch die Ausgabe nicht in demselben Verhältniss steigt, wie die Einnahme, — und dass demgemäss die Verhältnisszahlen der Ausgabe eine allmählige Abnahme zeigen. Es ist daher unrichtig, wenn man aus der Abnahme der Verhältnisszahlen folgert, dass die Ausgabe sich „umgekehrt proportionell der Frequenz verhalte", — man muss vielmehr aus dem Verhältniss der Abnahme dieser Zahlen gegenüber der Frequenzsteigerung entnehmen, wie sich die Steigerungsziffer der Ausgabe zu der Steigerungsziffer der Frequenz erhält. Wenn die Frequenz der Ostbahn sich zu der Frequenz der Köln-Mindener Bahn ungefähr verhält, wie 1 : $3^1/_2$, so müsste, wenn sämmtliche Betriebskosten ganz oder bis auf „einen verschwindend kleinen Theil" fixe wären, die Betriebsausgabe der Ostbahn pro Centner Nettolast sich zur Betriebsausgabe der Köln-Mindener Bahn umgekehrt verhalten, wie die Frequenz beider Bahnen, d. i. also wie $3^1/_2$ : 1. Statt dessen verhalten sich dieselben, wie 1,61 : 1,01. Wir fragen, ob hiernach nicht die Annahme gerechtfertigt ist, dass nicht sämmtliche Betriebskosten und auch nicht der grösste Theil derselben als fixe zu betrachten sind, sondern dass der überwiegend grösste Theil derselben mit der Frequenz proportional geht?

Wie wir bereits erwähnt haben, kann beim Eisenbahnbetriebe von fixen Generalkosten nur uneigentlich die Rede sein, weil es unmöglich ist, dieselben in concreto auszuweisen. Aus demselben Grunde kann daher auch von Betriebskosten, welche in gleichem Verhältniss, wie die Frequenz steigen, eigentlich nicht die Rede sein. Die von dem Reichsanzeiger aufgestellte Behauptung möchte daher richtiger so zu modificiren sein, dass sämmtliche Betriebskosten proportional der Frequenz wachsen, dass jedoch die Ausgabe nicht in dem gleichen Verhältniss wächst, wie die Frequenz, sondern das Verhältniss der Steigerungsziffer der Frequenz zu der Steigerungsziffer der Ausgabe nach den mehr oder weniger günstigen Betriebsverhältnissen der einzelnen Bahnen sich bald wie 3 : 2, bald wie 4 : 3, bald wie 5 : 4 etc. gestaltet.

In der Begründung des uns mit soviel Emphase empfohlenen Einheitstarifs wird besonders Gewicht gelegt auf die Kosten der Zugkraft in der bereits als irrig bezeichneten Unterstellung, dass diese Kosten allein annähernd mit der Frequenz proportional gehen. Diese Kosten betragen pro Centner Nettolast 0,38 Pf., pro Centner Bruttolast 0,10 Pf., woraus sich ergiebt, dass die Nettolast sich zur Bruttolast ungefähr wie 1 : 4 verhält, d. h. dass auf je einen Centner Nettolast drei Centner todte Last kommen. Der Referent der Börsenhalle geht nun weiter zu der höchst problematischen Annahme über, dass nicht einmal die ganzen Kosten der Zugkraft, sondern nur ein Theil derselben, die Heizungskosten der Locomotiven mit 0,03 Pf. pro Centner Bruttolast, nicht aber die Kosten der Unterhaltung und Reparatur der Locomotiven, nicht die Kosten der Besoldung des Personals, nicht die sonstigen sächlichen und persönlichen Kosten der Traction durch die Zunahme der Frequenz berührt werden. Dieser Kostenbetrag für den Bruttocentner auf die Transportlänge einer Meile mit 0,03 Pf. werde aber durch die Zunahme der Nettotransportmasse in kaum nennenswerther Weise alterirt. Denn „da in jeder Bruttocentnermeile eine Viertelnettocentnermeile enthalten sei, so berechnen sich die Heizungskosten auf tausendstel Pfennige per Nettolast bei jeder Centnermeile Bruttolast." Dieses Rechnungsexperiment ist in der That charakteristisch für das Experiment des Einheitstarifs, zu dessen Begründung dasselbe dienen soll. Da sich die Bruttolast zur Nettolast verhält, wie 4 : 1, so ist in jedem Centner Bruttolast $^1/_4$ Centner Nettolast enthalten. Es kostet also die Heizung bei jedem Bruttocentner für den darin enthaltenen Nettoantheil $\frac{0,03}{4} = 0,0075$ Pf.

In dieser präciseren Fassung ist das Exempel richtig. Es fragt sich aber, was dadurch bewiesen wird. Zunächst beträgt der Nettoantheil eines Bruttocentners, für welchen sich die Heizungskosten auf 0,0075 Pf. berechnen, nur $^1/_4$ Centner, so dass der ganze Centner Nettolast, sofern man ihn nur als Theil der Bruttolast betrachtet, ebenso, wie der Centner Bruttolast 0,03 Pf. an Heizungskosten erfordert. Sodann ist der Centner Nettolast, sofern man ihn als Theil der Bruttolast betrachtet, eben nicht Nettolast sondern Bruttolast. Der Centner Nettolast erfordert also an Heizungskosten dem Verhältniss zwischen Nettolast und Bruttolast entsprechend, weil er nicht anders, als mit 3 Centnern todter Last befördert werden kann, nicht 0,03, sondern 4 mal soviel: 0,12 Pf., — ebenso wie derselbe an Gesammtkosten der Traction nicht 0,10, sondern 0,38 und an Gesammtkosten des Betriebes nicht 0,39, sondern 1,49 Pf. kostet. Wir sehen also, dass der Versuch, aus dem Verhältniss der Kosten der Nettolast pro Centnermeile zu den Kosten der Bruttolast die Möglichkeit einer Zunahme der Nettolast ohne erhebliche Steigerung der Betriebsausgabe zu folgern, auf einer Verwechselung der Nettolast mit der Bruttolast beruht, d. h., dass diese Folgerung auf einer petitio principii beruht, weil dieselbe gerade das unterstellt, was zu beweisen ist und was gegenüber der Statistik, der Erfahrung, der Natur der Sache als absolut unrichtig zu bezeichnen ist, „dass nämlich die Zunahme der Nutzlast beim Eisenbahntransport ohne Vermehrung der todten Last möglich sei," — m. a. W., dass es sich nur darum handele, in die nicht ausgenutzten Wagen und Züge mehr Personen und Güter hineinzuladen, ohne dass es nothwendig sei, Wagen und Züge zu vermehren, die Geleise zu erweitern, die Bahnhöfe zu vergrössern, das Personal zu verstärken und den ganzen Betriebsaufwand zu vergrössern!

Man sollte meinen, die Gegenwart gebe einen bedeutsamen und nicht wohl misszuverstehenden Wink über die Haltlosigkeit der Suppositionen, aus welchen der Einheitstarifschwindel hervorgegangen ist. Das Jahr 1871 hat uns eine grossartige und plötzliche Verkehrsentwickelung gegenüber den Vorjahren gebracht, für welche sich der bisherige Betriebsapparat der Bahnen, obgleich die frühere Wagenausnutzung die niedrigen Ziffern von 26 Procent des Raumes der Personenwagen und 41 Procent der Tragfähigkeit der Güterwagen nicht überstieg, als gänzlich unzureichend bewies. Hat man nun das Plus der zu befördernden Personen in dem nicht ausgenutzten Wagenraum à 74 Proc. und das Plus der zu befördernden Güter mit dem nicht ausgenutzten Theil der Tragfähigkeit der Güterwagen à 59 Proc. befördern können? Alle Bahnverwaltungen haben grossartige Beschaffungen an Betriebsmitteln vorgenommen, — noch immer sind alle Fabriken und Etablissements in rastloser Thätigkeit, um den fortgesetzten Bestellungen an Wagen und Locomotiven zu genügen—und noch immer schreit die ganze Welt über den Wagenmangel der Eisenbahnen!

Die unbenutzten Sitzplätze und der nicht ausgenutzte Wagenraum in dem alten Wagenpark haben also nicht ausgereicht, um die grössere Transportmasse zu bewältigen. Die Thatsache ist nicht zu bestreiten und sie begreift sich unschwer, wenn man er-

wägt, dass man den Reisenden, der von Hannover nach Berlin fahren will, nicht auf den leeren Sitzplatz in dem Wagen nach Cöln verweisen darf, — und dass man ein nach Cöln bestimmtes Gut nicht auf einen leeren Wagen nach Berlin verladen darf.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Berliner Briefe.

(Berliner Verbindungsbahn und Bahnhofserweiterungen dortselbst. Berliner Nordbahn. Eisenbahnetat im Preussischen Abgeordnetenhause. Rumänische Eisenbahnconvention. Memel-Tilsit. Bentschen-Schneidemühl. Oppeln-Neisse. Löbau-Weisswasser. Itzehoe-Heide. Hannover-Altenbeken. Saal-Unstrutbahn. Boxtel-Wesel. Venlo-Haltern. Nachschrift: Berlin-Potsd.-Magdeb. Luxemburger E. Brest-Grajewo. Personalien. Rheinische E.-Projecte.)

Berlin, 7. Januar. Ueber unsere Verbindungsbahn, deren Eröffnung ich neulich berichtete, bin ich jetzt in der Lage, auf Grund einer provisorischen Aufstellung im Handelsministerium über die Baukosten zu referiren. Danach sind bis jetzt im Ganzen verausgabt 3 118 341 Thaler. Da aber bekanntlich die bewilligte Bausumme sich auf 4 250 000 Thaler beziffert, so sind noch 1 131 659 Thaler disponibel, welche für das noch zu Schaffende eben gerade ausreichen werden. Für Grunderwerb wurden bisher 994 436 Thaler verausgabt, für Erdarbeiten 321 445 Thlr., für Böschungsarbeiten 17 396 Thlr., für Wegeübergänge 302 242 Thlr., für sieben kleinere Brücken und Durchlässe 17 710 Thlr., für zwei grössere Brücken 82 150 Thlr., für Oberbau 99 061 Thlr., für Signale und Wärterbuden 4256 Thlr., für Bahnhöfe und Haltestellen 10 882 Thlr., für ausserordentliche Anlagen, Chausseeverlegungen etc. 23 907 Thlr., für Einfriedigungen 1330 Thlr., für Verwaltungskosten 67 477 Thlr., Insgemeinkosten 847 Thlr., Anschlussgeleise 133 660 Thlr., Vorschussconti 1 041 542 Thlr. Da, wie gesagt, die Gesammtkosten der Bahn 4¼ Million betragen werden, so stellt sich eine Meile Bahnlänge auf über 1 Million Thaler, während dieselbe bei den theuersten Staatsbahnen zwischen 5—7 Hunderttausend Thalern variirt (Ostbahn 477 083; Westfälische Bahn 524 765; Schlesische Gebirgsbahn 534 130 Thlr.; Niederschlesisch-Märkische Bahn 670 781 Thlr. u. s. w.). Die neue Berliner Verbindungsbahn ist also die theuerste Bahn, welche überhaupt bis jetzt in Preussen gebaut ist und kommt im Verhältniss über 3 Mal so theuer zu stehen als die alte Verbindungsbahn (319 942 Thlr. pro Meile).

Da die Verbindungsbahn den Verkehr auf unseren Bahnhöfen nicht unwesentlich vermehren wird, so sollen mehrere schon früher beabsichtigte Ausbau-Projecte der letzteren nun in Angriff genommen werden. So wird die Berlin-Stettiner Bahn sehr bald mit dem Um- resp. Neubau ihres hiesigen Bahnhofs beginnen. Sie hat dazu bereits ein sehr grosses Areal (an der Gartenstrasse) für eine halbe Million Thaler an sich gebracht. Die für die Grundstücke gezahlten Preise sind enorm, aber doch im Verhältniss zu der allgemeinen Preissteigerung stehend. Nach dem Bauplane sollen die dem jetzigen Bahnhofsgebäude gegenüber belegenen Güterschuppen nach dem neuen Terrain verlegt und deren Neubau zuerst unternommen werden. Der Bau des Bahnhofsgebäudes selbst soll dann in der Weise bewerkstelligt werden, dass ein zweiter Perron dem alten gegenüber errichtet und dann über die beiden Perrons eine mächtige Halle in Eisenconstruction gewölbt wird. An den neuen Perron wird sich später ein Empfangsgebäude für die ankommenden Züge anschliessen, während das bisherige Gebäude in Zukunft ausschliesslich zum Empfang der abfahrenden Passagiere dienen soll. — Ein anderer Bau an unseren hiesigen Bahnhöfen, dessen ich heute noch erwähnen will, ist die Anlage eines von der Berlin-Potsdamer Bahn projectirten kleinen Hafens am Güterbahnhofe zum Einfahren der Kähne und directen Ein- und Abladen der Güter. Der Bau soll im Frühjahr beginnen und wird dem Flussschifffahrtsverkehre sehr zu Gute kommen. Behufs desselben wird die Canalstrasse zwischen der Schöneberger Brücke und der Potsdamer Eisenbahnbrücke für einen Verbindungscanal mit dem grossen Hafenbassin durchstochen und überbrückt werden.

Die Preussische Concessions- und Bestätigungsurkunde für die Berliner Nord-Eisenbahn-Gesellschaft, deren Bau jetzt begonnen worden, ist jetzt veröffentlicht. Aus derselben wollen wir folgende Bestimmungen hervorheben:

Nachdem sich zur Herstellung einer Eisenbahn von Berlin durch das Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz über Neu-Strelitz nach Stralsund eine Actiengesellschaft gebildet hat, wird zum Bau und Betriebe dieser Bahn die landesherrliche Genehmigung ertheilt, auch das am 5. Juni 1870 notariell vollzogene Statut mit der Maassgabe bestätigt, dass sich die Gesellschaft allen Bestimmungen des mit der Strelitzer Regierung bezüglich des Bahntheiles im jenseitigen Gebiete abgeschlossenen Staatsvertrages zu unterwerfen hat. Das Domicil der Gesellschaft und der Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Das Capital der Gesellschaft besteht in einem Grundcapitale von 12 500 000 Thlrn. Preuss. Courant, oder 1 875 000 Lstr., welches 1) durch 62 500 Stück Stammactien zu je 100 Thlr. oder 15 Lstrl., giebt 6 250 000 Thlr. = 937 500 Lstrl. 2) durch 31 250 Stück Stammprioritätsactien zu je 200 Thlr. oder 30 Lstrl., giebt 6 250 000 Thlr. = 937 500 Lstrl., in Summa 12 500 000 Thlr. = 1 875 000 Lstrl. aufgebracht wird. Es bleibt dem Staate vorbehalten, die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs, sowohl für die Güter als für den Personenverkehr, sowie jede Abänderung der Tarife. Die Gesellschaft wird den Personentransport in vier Wagenclassen bewirken und ist auf Verlangen der Staatsregierung verpflichtet, auf der Bahn bei grösseren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Coaks und eventuell der übrigen, im Art. 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen.

Im Uebrigen enthält die Urkunde die üblichen Bestimmungen, welche für die Emission der Actien in Bezug auf Einzahlung, Verzinsung etc. gelten.

Unser Abgeordnetenhaus, das morgen wieder zusammentritt, wird bei den bevorstehenden Etatsberathungen, wie man erwartet, namentlich dem Etat der Eisenbahnverwaltungen erhöhte Aufmerksamkeit schenken. Die Commissarien des Hauses werden nämlich beantragen, unsere Staatsregierung aufzufordern, die von ihr bereits getroffenen Maassnahmen zur Beseitigung der allgemeinen Verkehrsstockungen möglichst zu vervollständigen. In specie werden sie zu den Einnahmen des Etats den Antrag stellen:

„Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: die Königliche Staatsregierung aufzufordern, Einrichtungen dahin zu treffen, 1) dass die Central-Directionen der grösseren Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen von untergeordneten Geschäften entlastet werden, damit sich dieselben vorzugsweise der oberen Beaufsichtigung und Controlle, den wichtigen finanziellen, organisatorischen Tarif- und Fahrplan-Angelegenheiten widmen können; 2) dass zur Beaufsichtigung des Dienstes auf den einzelnen Strecken und zur Ueberwachung der Ausführung der von der Central-Direction getroffenen Anordnungen besondere Organe mit ausgedehnten Befugnissen (Betriebs-Commissionen) etablirt werden."

Ausserdem soll die Regierung aufgefordert werden, den Häusern des Landtags noch in der gegenwärtigen Session ein Gesetz über die Organisation und rechtliche Stellung der Eisenbahncommissariate vorzulegen. Man glaubt jedoch in parlamentarischen Kreisen nicht, dass dies in dieser Session noch thunlich sein wird. — Uebrigens stellt sich beim Jahresschlusse wieder in Bezug auf den Etat heraus, dass namentlich bei Eisenbahnen die wirkliche Einnahme die bei Aufstellung des Etats angenommene Soll-Einnahme bedeutend übersteigt. Sämmtliche Bahnen ergeben nach dem Ueberschlag, welchen man jetzt über das verflossene Jahr zu machen im Stande ist, einen Ueberschuss über die vorjährige Arbitrirung und gilt dies namentlich für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Für dieselbe war eine Netto-Einnahme von 2 880 000 Thaler veranschlagt, während dieselbe nach den jetzt angestellten Ermittelungen sich auf circa 4 500 000 Thlrn. beläuft.

Dass die Rumänische Eisenbahnconvention von der Kammer und dem Senate Rumäniens mit unwesentlichen Modificationen angenommen worden ist, hat hier in den dabei interessirten Kreisen lebhafte Freude hervorgerufen und die Aufmerksamkeit des hiesigen Handelsstandes fast gänzlich absorbirt. Die Convention bildeten die unter der Führung einiger grossen Berliner Bankhäuser vereinigten Obligations-Inhaber einer Actiengesellschaft zur Fortführung des Unternehwens. In letzter Zeit waren die Beitrittserklärungen zu der Convention Seitens der Obligationäre sehr bedeutend.*

Aus handelsministeriellen Kreisen gehen mir einige Informationen in Eisenbahnsachen zu, die hohes Interesse zu erregen geeignet sind. So erfahre ich über das Eisenbahnproject Memel-Tilsit, dass, wenn der Kreis Tilsit darauf beharrt, das Terrin für diese Bahn nur bedingungsweise herzugeben, der Bau einer Route in der Gegend von Szillen (Station der Tilsit-Insterburger Bahn), Jurgoutschen, Heinrichswalde, Karczewischken-Memel in Aussicht genommen ist. Der Kreis Niederung, dessen Interessen diese Linie dienen würde, gäbe gern das Terrain zu diesem Project unentgeltlich her. Die dortigen Bewohner führen auch an, dass die beiden erforderlichen Brücken über Gilze und Rust nur die Hälfte der Tilsiter Memel-Brücke kosten würden. — Aus derselben Quelle erfahre ich, dass zwei Polnischen Edelleuten die ministerielle Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten einer Eisenbahnlinie von Bentschen nach Schneidemühl ertheilt worden und dass die Concessionirung der Oppeln-Neisser Bahn bevorstehend ist. Man muss dies in Breslau wohl

---

* Das Grundcapital der Rumänischen Eisenbahn-Actiengesellschaft, welches ursprünglich entsprechend dem Betrage der deponirten Obligationen auf 52 340 500 Thlr. festgesetzt war, ist in Folge dieser weiteren Beitritte um 5 286 400 Thlr., also auf 57 626 900 Thlr. erhöht worden. Es ist von Interesse, um die Vertheilung der Obligationen zu erkennen, die den einzelnen Depositionsstellen übergebenen Beträge zu vergleichen. Es wurden deponirt in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft 25 723 700 Thlr., bei S. Bleichröder 12 780 200 Thlr., an auswärtigen Plätzen 19 123 000 Thlr. Von der letzteren Summe fielen beispielsweise auf London 2 663 500 Thlr., auf Wien 2 424 100 Thlr., auf Frankfurt a. M. 580 400 Thlr., auf Köln 268 100 Thlr., auf Hannover 1 724 000 Thlr. — Einzelne Organe der Presse suchen zu verbreiten, dass die von der Kammer an der Convention vorgenommenen Modificationen einen Protest des Deutschen Bevollmächtigten, Oberst a. D. Fromm, hervorgerufen haben. Ich bin in der Lage, Ihnen die absolute Grundlosigkeit dieser Ausstreuungen zu versichern.

schon mit Sicherheit vermuthen, denn es sind bereits zur Ausführung der Erdarbeiten von dort ab eine Anzahl Schachtmeister, welche 4000 Arbeiter beschäftigen sollen, angenommen, um womöglich am 1. Februar die Arbeiten zu beginnen.

Ueber eine Reihe anderer Eisenbahnprojecte sind theils weitere Mittheilungen zu machen, theils haben wir deren Entstehung zu constatiren. In letztere Kategorie gehört der Bau einer Eisenbahn von Löbau nach Weisswasser bei Muskau, welches vom Sächsischen Staatsministerium mit Königl. Zustimmung beschlossen worden ist und auf Kosten Sachsens ausgeführt werden soll. Zur Weiterführung der Linie von Weisswasser durch die Braunkohlenwerke bei Wolfshain, Bohsdorf, Dubrauke, Döbern, Gross- und Klein-Kölzig über Forst nach Guben, sollen die Vorarbeiten demnächst in Angriff genommen werden, wozu unser Preussischer Handelsminister die Genehmigung bereitwilligst ertheilt hat. — In Betreff des Eisenbahnprojects Itzehoe-Heide erfährt man jetzt, dass der Bau auf 220 240 Thlr. pro Meile oder im Ganzen auf 1 586 000 Thlr. berechnet sei. Die Richtungslinie geht von Itzehoe nach Wilster, Stordorf, Taberpfahl, Dam, Hartler-Cleve, Esperbütteler Dam, Meldorf, Hemmingsstedt, Bracken und Heide. Die Bahngesellschaft Elmshorn-Glückstadt wird wahrscheinlich den Bau dieser Bahn übernehmen. — Die Hannover-Altenbekener Bahn, über deren Eröffnung in der Presse die widersprechendsten Nachrichten verbreitet waren, ist einer officiellen Bekanntmachung zufolge erst mit Anfang Juni 1872 zu gewärtigen, dagegen soll diejenige eines Theils derselben schon binnen kurzer Zeit stattfinden. Welcher Theil damit gemeint ist, ist zwar nicht angegeben, indessen wird darunter allen Umständen nach die Strecke von Hannover nach Hameln zu verstehen sein. Was die ebenfalls unbestimmte Zeitangabe anbelangt, so dürften damit doch wohl sechs bis acht Wochen gemeint sein. — Für den Bau der Saal-Unstrutbahn ist jetzt vom Handelsminister die Concession zugesagt worden unter der Bedingung jedoch, dass das Grundcapital der Gesellschaft von dem Betrag von 2 640 000 Thlr. auf 2400 000 Thlr. reducirt wird. Die Gesellschaft ist gewillt, diese Bedingung zu erfüllen und es soll zu dem Behuf am 24. d. M. eine ausserordentliche Generalversammlung abgehalten werden, welcher die betreffende Vorlage gemacht werden wird. Da bei dem Bau der Bahn keine nennenswerthen Terrainschwierigkeiten zu überwinden sind, so wird nach der Versicherung von Fachmännern das reducirte Capital zur Bahnanlage durchaus genügen.

Bezüglich der Boxtel-Weseler Bahn wird mitgetheilt, dass die Strecke Gennep-Goch längstens bis 1. September 1872, die Linie Gennep-Cleve bis zum September 1873 und die Strecke Goch-Wesel zugleich mit der von der Köln-Mindener Gesellschaft auszuführenden Venlo-Weseler Bahn vollendet sein werde. — Betreffs der Eisenbahnstrecke Venlo-Haltern ist Ordre ertheilt, dieselbe mit der festen Rheinbrücke bei Wesel bis Ende 1873 betriebsfähig herzustellen. Da die Brücke (Rheinischen Blättern zufolge) noch kaum begonnen, weiss ich nicht, wie dies möglich sein wird.

Nachschrift. Berlin, 9. Januar. Die Actien der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn haben bekanntlich bei Beginn dieses Jahres eine starke Steigerung des Courses erfahren. Die Börse schreibt dies dem Umstande zu, dass die neue Emission von Stammactien im Betrage von 1 700 000 Thalern, welche zum Bau der concessionirten Strecke Biederitz zur Dessauischen Landesgrenze bestimmt ist, den Actionären pro rata ihres Besitzes an alten Actien al pari überlassen werden dürfte. Auch erfahre ich von zuständiger Seite, dass eine Einigung zwischen dem Comité der Berlin-Frankfurter Bahn und dem Directorium der Berlin-Potsdamer Bahn dahin erzielt sei, dass Letzteres gegen ein Aversionalquantum ersterer Bahn die Benutzung des neuen Berliner Bahnhofes gestatten und damit das für den Bahnhofsbau verauslagte Capital von 2 000 000 Thaler ebenfalls pachtzinstragend machen würde.

In Bezug auf die Luxemburger Eisenbahnangelegenheit enthält die „Nordd. Allg. Ztg.“ eine Correspondenz aus Luxemburg, die bestätigt, dass Luxemburg eine Deutsche Gesellschaft für den Betrieb der Eisenbahnen zulassen will. Dies war, wie erinnerlich, schon seit einiger Zeit ziemlich vorhergesehen. Es fragte sich nur, unter welchen Bedingungen, und ob Luxemburg geneigt sein werde, einer Deutschen Gesellschaft eine Zinsengarantie zu bewilligen, ohne welche sich eine Gesellschaft nicht leicht finden würde. Aus der Fassung der Correspondenz möchte man schliessen, dass Luxemburg zu einer solchen Zinsengarantie geneigt wäre.

Die Zeichnungen auf die 5proc. Prioritäten der Brest-Grajewo Bahn laufen hier ziemlich zahlreich ein und kann man bemerken, dass ein grosser Theil der Zeichner folgende Transaction machen: Sie verkaufen Actien der Ostpreussischen Südbahn und legen das freigewordene Capital in der Russischen Anschlussbahn an. Dies ist zwar nicht speculativ aber immerhin riskirt gehandelt.

Unser Handelsministerium hat die Projecte, welche die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn auszuführen beschlossen hatte, durchkreuzt, indem es an die Ertheilung der Concession so erschwerende Bedingungen geknüpft hat, dass die Gesellschaftsvorstände von der Annahme der Concession jetzt absehen.

In Bezug auf die in meinem letzten Brief erwähnte Centralbehörde der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen erfährt man jetzt, dass der Geh. Reg.-Rath Mebes aus dem Handelsministerium zum Generaldirector derselben erhoben worden ist. Der Reg.-Rath Cronau und die Regierungs-Assessoren Fleck und von Guérard sowie der Asessor Dr. jur. Schulz und die Bauinspectoren Franke und Bolte sind zu Eisenbahndirectoren und Mitglieder der General-Eisenbahn-Direction von Elsass-Lothringen ernannt worden.

Das Gesuch um Concessionsertheilung für verschiedene Bahnstrecken, von den Kohlencentren ausgehend und in Köln mündend, welches von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ans Handelsministerium gestellt wurde, ist auch von der Elberfelder Handelskammer in der verflossenen Woche befürwortet worden. Mit Rücksicht darauf, dass diese Neuanlagen wieder neue grosse Massen transportbedürftiger Objecte aus dem unerschöpflichen Westfälischen Bezirke hervorrufen werden, hat man geglaubt, das Project dahin erweitern zu sollen, dass beantragt wurde, einerseits eine Bahn von Düsseldorf über Elberfeld zum Anschluss in Barmen anzulegen, andererseits in erster Linie die Strecken Köln-Barmen und Düsseldorf-Elberfeld-Barmen in Angriff zu nehmen, der Art, dass diese Ausmündungen mit Sicherheit als fertig dastehen, wenn die übrigen Strecken in den Kohlenrevieren mit ihren Transporten beginnen. Dadurch erschliesst sich der Rheinischen Bahn die für Personen- und Gütertransport wichtige Stadt Elberfeld und ein zweifacher Weg an den Rhein wird geschaffen, welcher sich unter eintretenden Verhältnissen gegenseitig entlasten kann. Ausserdem beantragt die Handelskammer für Elberfeld, dass die Direction der Bergisch-Märkischen Bahn aufgefordert werde, unverzüglich zur Erweiterung der zu engen Bahnhöfe zu schreiten und entweder Parallelbahnen zu ihren überbürdeten Strecken oder weitere Geleise auf den letzteren anzulegen und sofort eine neue Strecke zu projectiren speciell zu dem Zwecke, künftighin mit einem Theile des Transportverkehrs die geneigte Ebene von Hochdahl umgehen zu können.

### Pester Briefe.

Pest, 7. Jänner 1872. (Das grosse Eisenbahngeschäft. Gr. Kikinda-Belgrad. Punctationen über den Ausbau der Bahn Tesmesvar-Orsova. Rumänische Eisenbahnfrage. Interpellation Bömches. Agram-Karlstadt. Ung. Nordwestbahn. Ofen-Uj Szöny-Wien. Ungar. Ostbahn. Personalien. Ungar. Nordostbahn.)

Es sind zwar abermals zwei Wochen vorübergegangen; das vielgenannte Eisenbahngeschäft ist aber um keinen Schritt weiter gekommen; ja wenn den neuerlich in Umlauf gesetzten Gerüchten Glauben zu schenken ist, so wäre dasselbe blos auf die Vergebung der Linie Semlin-Ofen-Wien zusammengeschrumpft und selbst für die Erwerbung dieser Linie hätte ein anderes Consortium bessere Chancen als die Creditanstalt. Sonach wäre das ursprüngliche Project als abgethan und das nun thatsächlich ausgearbeitete Memorandum unseres Finanzministers erst recht als gegenstandslos zu betrachten. Diese total veränderte Constellation für das mit so viel Geräusch auftretende, kühne Unternehmen hat eine doppelte Ursache. Theils ist sie die Wirkung des jüngsten Reisezweckes unseres Ministerpräsidenten, Finanz- und Communicationsministers, theils der Einsprache der Oesterr. Staatsbahn. Unsere Minister waren nach Wien abgereist, um sich daselbst mit den Kroatischen Parteihäuptern ins Einvernehmen zu setzen und die neuesten staatsrechtlichen Complicationen beizulegen. Nachdem eine Einigung nicht gelungen, strich man sofort die Kroatischen Linien aus den Vertragsobjecten, um dieselben zum geeigneten Zeitpunct als politischen Hebel zu verwerthen. Hingegen gelang es dem Ministerpräsidenten allerdings mit Hilfe der Anglobank in der Langrand'schen Angelegenheit einen Ausgleich zu Stande zu bringen. Der wesentliche Dienst dieser Bank fordert aber einen würdigen Gegendienst, und soll derselbe durch Concessionirung der Semlin-Ofen-Wiener Linie geboten werden. Um auch die Staatsbahn, welche auf Grund ihres Privilegiums gegen die Einführung dieser Concurrenzlinie Einsprache erhoben hat, zu besänftigen, liess man sich endlich herbei, auf deren Bewerbung um die Linien Kikinda-Belgrad und Temesvar-Orsova einzugehen. Allem Anschein nach dürften wir nach Verlauf der nächsten zwei Wochen schon in der Lage sein, über das definitive Schicksal des grossen Eisenbahngeschäftes zu berichten.

Gegenwärtig weilen hier Vertreter der Oesterr. Staatsbahn, um sich mit der Regierung über die Modalitäten der Uebernahme der Bahn Gr. Kikinda-Belgrad zu einigen. Die Regierung selbst drängt auf einen Abschluss dieser Verhandlungen, welcher lediglich durch die Rücksicht auf den in Frage gestellten Anschluss der Serbischen Bahnen einen Aufschub erleiden könnte.

Die vorläufigen Punctationen, über welche sich die Oesterr. Staatsbahn und Theissbahn rücksichtlich des Ausbaues der Linie Temesvar-Orsova geeinigt haben, sind folgende: Beide Bahnen führen den Bau gemeinsam aus und verpflichten sich, dem Staate den vierten Theil der zu leistenden Staatsgarantie circa 40 000 Gulden per Meile in der Weise zu leisten, dass die Oesterr. Staatsbahn für zwei Drittel und die Theissbahn für ein Drittel davon aufzukommen hätte. Die der Staatsbahn gehörige Bahn Arad-Temesvar und die Linie Temesvar-Orsova werden zu einer Gesellschaft vereinigt; auf ersterem Theile behält die Theissbahn den Betrieb, auf der anderen Linie wird derselbe von der Staatsbahn besorgt; der zu gewärtigende Walachische Verkehr wird zu drei Fünftel auf die Staatsbahn-, zu zwei Fünftel auf die Theissbahnlinien geleitet; der Siebenbürger Verkehr

der Theissbahn unverkürzt belassen. Ausserdem räumt die Staatsbahn der Theissbahn die Benützung ihres Schienenstranges Czegled-Pest unter den güustigsten Bedingungen, sowie eine eigene Expositur auf ihrem Pester Bahnhofe, wogegen die Theissbahn auf die Concessionswerbung für die Verbindung Czegled-Pest vollends verzichtet.

Mit einer diesbezüglichen Offerte an die Regierung halten übrigens beide Bahnen insolange zurück, als der Ausbau der Rumänischen Bahnen nicht gesichert ist. Die Kammer zu Bukarest hat zwar unter dem Einflusse der Türkischen Intervention die Eisenbahn-Convention votirt und der Senat dieselbe gleichfalls angenommen, es ist aber damit noch nicht erwiesen, dass die Rumänische Bahnfrage bereits vollständig geklärt und entschieden ist. Noch steht der Beschluss der für den 26. Jänner einberufenen Actionärenversammlung offen und sind die Wühlereien der Oppositionspartei nicht gebahnt, die Offerte der Staatsbahn für den Ausbau der Rumänischen Bahnen nicht acceptirt. Hier wird diese Angelegenheit mit ungetheilter Aufmerksamkeit verfolgt, und eine baldige, den Verkehrsinteressen entsprechende Lösung dieser Frage lebhaft herbeigewünscht.

Man ist übrigens auch sehr gespannt auf die Beantwortung der Interpellation Bömches, da sich die Wenigsten erklären können, warum Siebenbürgen nur auf einen einzigen Anschluss mit Rumänien und zwar den über den Aitoz-Pass gegen die Walachei verwiesen bleiben soll, nachdem eine Verbindung über den Rothenthurm-Pass für den Aufschwung der Landeshauptstadt Hermanstadt von nicht zu unterschätzendem Vortheile wäre. Sollte die Regierung hiermit eine Pression auf die missliebigen Sachsen ausüben wollen? und wenn auch, wie wird sie es rechtfertigen?

Unsere Minister haben in Wien auch mit der Südbahn Verhandlungen eingeleitet, wegen Ueberlassung der Strecke Agram-Karlstadt, wodurch die Verbindung der beiden Staatsbahnlinien Zakány-Agriam und Karlstadt-Fiume bezweckt werden soll. Unstreitig wäre dies für die Ungarische, auf die Hebung des Fiumer Hafens abzielende Handelspolitik von grosser Bedeutung. Die Südbahn selbst soll keine grossen Schwierigkeiten entgegen setzen.

Die Concessionäre der Ungar. Nordwestbahn haben sich an unsere Regierung mit dem Ansuchen gewendet, als Compensation für die über Wunsch des Reichskriegsministeriums in der Bahntrace vorzunehmenden Aenderungen mehrere Begünstigungen zu gewähren. Die diesbezüglichen Verhandlungen wurden dieser Tage eingeleitet, und ist nicht zu bezweifeln, dass die Regierung den gerechten Wünschen der Concessionäre entsprechen werde.

Die Ofener Commune hat sich auf Grund des Gutachtens, welches ihr das seinerzeit gewählte Comité erstattet hatte, an die Regierung und den Reichstag mit einer Repräsentation gewendet, in welcher sie die unerbittliche Nothwendigkeit des Ausbaues der Ofen-Uj-Szöny-Wiener Linie für ihre handelsrechtlichen und öconomischen Interessen darlegt.

Der Verwaltungsrath der Ungar. Ostbahn hat der Regierung ein Memorandum vorgelegt, in welchem die finanzielle Lage dieses Unternehmens ausführlich dargelegt und die Intervention der Regierung für eine Subvention angesucht wird. Bekanntlich hat es sich nachträglich herausgestellt, dass das nach Auflösung des Generalbauvertrages verbliebene Baucapital für den Ausbau der Bahn nicht ausreiche. Man spricht von einem Mehrbedarfe von circa 16 Mill.

Die beiden Ministerialräthe im Communicationsministerium Josef v. Nyai und Mihalik sind, ersterer aus Gesundheitsrücksichten des Dienstes enthoben, letzterer pensionirt worden. Der Director der Ungar. Staatsbahnen Karl Stempf tritt von seinem Posten zurück. Sein Nachfolger ist noch unbekannt.

Schliesslich bleibt zu erwähnen, dass heute die Eröffnung der $2^1/_2$ Meilen langen Strecke S. A. Ujhely-Legenye-Mihalyi der Ungar. Nordostbahn stattgefunden hat.

## Ausland.

*t.* **Betriebs-Resultate der Norwegischen Staats-Eisenbahnen pro 1870.** Im Folgenden sind die, aus den bezüglichen Geschäftsberichten entnommenen, wichtigsten Notizen über die Betriebs-Resultate der 3 Norwegischen Staatsbahnen Christiania-Lilleström-Eidsvold, Lilleström-Kongsvinger und Hamar-Elverum zusammengestellt. Die erstere Bahn ist schon seit 1854, die beiden letzteren seit 1863 im Betrieb.

### I. Christiania-Eidsvold.

Die Länge der Bahn beträgt $67,_{98}$ Kilometer, das Anlagekapital pro Kilom. Bahn 185 651 Francs, das Betriebs-Material besteht aus 14 Locomotiven, 34 Personenwagen, 6 Postwagen, 366 Güterwagen. Die gesammte Tragfähigkeit der Güterwagen ist 2 088 093 Kilogramm, oder durchschnittlich 30 813 Kilogr. pro Kilometer Bahn. Die Locomotiven durchliefen im Jahr 1870 im Ganzen 313 063 Kilometer und verbrauchten durchschnittlich $11,_{88}$ Kilogr. Brennmaterial pro Kilometer. Die Zahl der Reisenden betrug 200 002, das Gewicht der beförderten Güter 275 941 989 Kilogramm. Die Reisenden legten im Ganzen 6 022 494 Personen-Kilom., die Güter 8 315 320 422 Kilogr.-Kilom. zurück. Die ganze Bahnlänge wurde im Durchschnitt von 88 867 Reisenden und 122 699 152 Kilogr. Gütern befahren.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 261 472 Frcs., vom Gepäck 8758 Frcs., für die Post, Equipagen und Vieh 15 182 Frcs. für Güter 998 143 Frcs., sonstige Einnahmen 117 704 Frcs., zusammen 1 401 259 Frcs. Die Ausgaben betrugen für Bahn-Unterhaltung und Bewachung 156 331 Frcs., für die Kosten der Zugkraft, incl. Unterhaltung der Locomotiven 177 028 Frcs., für Unterhaltung der Wagen 78 835 Frcs., für Unterhaltung der Bahnhöfe und des Telegraphen 88 570 Frcs., für Löhne des Transportpersonal's, Erleuchtung und Heizung der Stationen 152 245 Frcs., allgemeine Kosten 127 321 Frcs., zusammen also 780 330 Frcs., so dass der Betriebs-Ueberschuss 620 949 Frcs. betrug. In den 3 vorhergehenden Betriebsjahren war der Ueberschuss um durchschnittlich etwa 80 000 Frcs. per Jahr höher gewesen.

Jede Locomotive durchlief im Jahre 1870 durchschnitlich 22361 Kilom., die gesammte Bahnlänge wurde von den Locomotiven 4619 Mal befahren. Die Reisenden legten durchschnittlich $30,_{10}$ Kilom., die Güter $30,_{13}$ Kilom. zurück. Die Brutto-Einnahme für Personen und Gepäck betrug pro Kilom.-Bahn 3987 Frcs., für Güter und Vieh 14 952 Frcs., aus sonstigen Quellen 1737 Frcs., zusammen 20 676 Frcs. Für jeden Locomotiv-Kilometer war die Einnahme für Personen und Gepäck $0,_{863}$ Frcs., für Güter und Vieh $3,_{237}$ Frcs., aus sonstigen Quellen $0,_{376}$ Frcs., zusammen $4,_{476}$ Frcs. Die Ausgabe pro Kilometer Bahn betrug für Bahnunterhaltung und Bewachung 2307 Frcs., für Kosten der Zugkraft 2612 Frcs., Unterhaltung der Wagen 1163 Frcs., Unterhaltung der Stationen 1307 Frcs., Löhne des Transportpersonals etc. 2247 Frcs., allgemeine Unkosten 1879 Frcs., zusammen 11 514 Frcs. Pro Locomotiv-Kilom. betrug die Ausgabe für Bahnunterhaltung und Bewachung $0,_{499}$ Frcs., für Kosten der Zugkraft $0,_{565}$ Frcs., für Unterhaltung der Wagen $0,_{252}$ Frcs., für Unterhaltung der Stationen $0,_{283}$ Frcs., für Löhne des Transportpersonals etc. $0,_{486}$ Frcs., für allgemeine Unkosten $0,_{407}$ Frcs., zusammen $2,_{492}$ Frcs. Die Netto-Einnahme pro Kilom.-Bahn war demnach 9162 Frcs., pro Locomotiv-Kilom. $1,_{9834}$ Frcs. Das Anlagekapital verzinste sich dadurch mit $4,_{935}$ %. Die Betriebs-Ausgaben erforderten $55,_{7}$ % der Brutto-Einnahme. Von der Gesammtausgabe kommen auf die Bahnverwaltung $20,_{0}$ % auf die Transportverwaltung $63,_{7}$ und auf die allgemeine Verwaltung $16,_{3}$ %. Von der Gesammt-Einnahme kommen auf den Personenverkehr $19,_{3}$ %, auf den Güterverkehr $72,_{3}$ %, auf sonstige Einnahmen $8,_{4}$ %. Die Ausgaben für die Bahnverwaltuug machen $11,_{2}$ %, für die Transportverwaltung $35,_{4}$ %, für die allgemeine Verwaltung $9,_{1}$ % der Gesammt-Einnahme aus.

### II. Lilleström-Kongsvinger.

Die gesammte Betriebslänge dieser Bahn bis zu der auf Schwedischem Gebiet gelegenen Station Charlottenberg ist 122 Kilom., das Anlagecapital pro Kilom. 92 227 Frcs. (184 000 Thlr. pro Deutsche Meile). Das Betriebsmaterial besteht aus 9 Locomotiven, 28 Personenwagen, 8 Postwagen, 272 Güterwagen von zusammen 1 593 963 Kilogr. Tragfähigkeit, oder 13 065 Kilogr. pro Kilom. Bahn. Die Locomotiven durchliefen 255 549 Kilom., der Brennmaterial-Verbrauch pro Kilom. betrug $7,_{98}$ Kilogr. Die Zahl der beförderten Passagiere betrug 123 234, das Gewicht der Güter 120 640 747 Kilogr. Die Passagiere durchfuhren 4 622 151 Personen-Kilom., die Güter 8 696 728 007 Kilogr.-Kilom. Auf die gesammte Bahnlänge wurden 37 891 Passagiere 71 292 822 Kilogr. Güter befördert.

Die Einnahmen für Personen-Beförderung betrugen 142 273 Frcs., für Gepäck 2097 Frcs., für Post-, Equipagen- und Vieh-Transporte 16 290 Frcs., für Güterbeförderung 434 818 Frcs, aus sonstigen Quellen 60 240 Frcs., zusammen 655 718 Frcs. Die Ausgaben für die Bahnunterhaltung und Bewachung betrugen 143 999 Frcs., für die Kosten der Zugkraft 190 254 Frcs., für Unterhaltung der Wagen 64445 Frcs., für Unterhaltung der Stationen 48 723 Frcs., für Löhne des Transportpersonals etc. 91 060 Frcs., für allgemeine Unkosten 25 485 Frcs., zusammen 563 966 Frcs. Der Betriebs-Ueberschuss beträgt nur 91 752 Frcs.

Von jeder Locomotive wurden im Durchschnitt 28 394 Kilom. durchlaufen und die gesammte Bahnlänge von den Locomotiven 2095 Mal zurückgelegt. Die Passagiere legten im Durchschnitt $37,_{51}$ Kilom., die Güter $72,_{09}$ Kilom. zurück. Von den Passagieren wurde pro Kilom. und Person $0,_{0308}$ Frcs., von den Gütern pro Kilogr. und Kilom. $0,_{00005}$ Frcs. eingenommen. Die Einnahme pro Kilom. Bahn aus dem Personenverkehr betrug $1183,_{36}$ Frcs., aus dem Güterverkehr $3697,_{81}$ Frcs., aus anderen Quellen $493,_{77}$ Frcs., zusammen $5374,_{74}$ Francs. Pro Locomotiv-Kilometer betrug die Einnahme aus dem Personenverkehr $0,_{565}$ Frcs., aus dem Güterverkehr $1,_{765}$ Frcs., aus anderen Quellen $0,_{236}$ Frcs., zusammen $2,_{566}$ Frcs. Die Ausgaben pro Kilom. Bahn betrugen für Bahnunterhaltung und Bewachung $1180,_{32}$ Frcs., für Kosten der Zugkraft $1559,_{46}$ Frcs., für Unterhaltung der Wagen $528,_{24}$ Frcs., für Unterhaltung der Stationen $399,_{37}$ Frcs., für Löhne des Transportpersonals $746,_{39}$ Frcs., für allgemeine Unkosten $208,_{89}$ Frcs., zusammen pro Kilom. Bahn $4622,_{67}$ Frcs. Pro Locomotiv-Kilom. betrugen die Ausgaben für Bahnunterhaltung $0,_{564}$ Frcs., für Kosten der Zugkraft $0,_{744}$ Frcs., für Unterhaltung der Wagen $0,_{252}$ Frcs., für Unterhaltung der Stationen $0,_{190}$ Frcs., für Löhne des Transportpersonals $0,_{357}$ Frcs., für allgemeine Unkosten $0,_{100}$ Frcs., zusammen $2,_{207}$ Frcs. Der Betriebsüberschuss war pro Kilom. Bahn $752,_{06}$ Frcs., pro Locomotiv-Kilom $0,_{359}$ Frcs. Derselbe betrug $0,_{867}$ % vom Anlagecapital. Die Ausgaben machten 86 % der Brutto-Einnahme aus. Die Ausgaben für die Bahnverwaltung betrugen $25,_{5}$ %, für die Transportverwaltung $70,_{0}$ %, für die allgemeine Verwaltung $4,_{5}$ % der Gesammt-Ausgabe. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr machten $22,_{0}$ %, aus dem Güterverkehr $68,_{7}$ %, aus sonstigen Quellen $9,_{3}$ % der Gesammt-Einnahme aus. Von der Brutto-Einnahme erforderten die Ausgaben für

die Bahnverwaltung 21,9 %, für die Transportverwaltung 60,2 %, für die allgemeine Verwaltung 3,9 %.

### III. Hamar-Elverum.

Diese schmalspurige secundäre Bahn, welche in einfachster Weise betrieben wird, hat 38,4 Kilom. Länge. Das Anlagecapital pro Kilom. beträgt 57 120 Frcs., oder 114 000 Thlr. pro Deutsche Meile. Das Betriebs-Material besteht aus 3 Locomotiven, 5 Personenwagen, 3 Postwagen, 50 Güterwagen von zusammen 224 151 Kilogr. Tragfähigkeit, oder 5837 Kilogr. Tragfähigkeit pro Kilom. Bahn. Die Locomotiven durchliefen im Ganzen 54 623 Kilom. und verbrauchten dabei pro Kilom. 0,967 Kilogr. Brennmaterial. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 47 609, das Gesammtgewicht der transportirten Güter 12 164 633 Kilogr. Die Reisenden legten im Ganzen 856 567 Personen-Kilom., die Güter 335 466 307 Kilogr.-Kilom. zurück. Die gesammte Bahnlänge wurde im Durchschnitt von 22 305 Personen und 8 735 370 Kilogr. Gütern befahren.

Die Einnahmen für Personenbeförderung waren 42 821 Frcs., für Gepäck 809 Frcs., für Postbeförderung, Equipagen und Vieh 2074 Frcs., für Güterbeförderung 58 076 Frcs., aus sonstigen Quellen 4576 Frcs., zusammen 108 356 Frcs. Die Ausgaben für Bahnunterhaltung und Bewachung waren 18 808 Frcs., für Kosten der Zugkraft incl. Unterhaltung der Locomotiven 22 169 Frcs., für Unterhaltung der Wagen 5818 Frcs., für Unterhaltung der Stationen und des Telegraphen 5576 Frcs., für Löhne des Transportpersonals, Heizung und Erleuchtung der Stationen etc. 28 853 Frcs., für allgemeine Unkosten 9713 Frcs., zusammen 90 937 Frcs. Es verblieb demnach ein Betriebs-Ueberschuss von nur 17 419 Frcs.

Jede Locomotive durchlief im Durchschnitt 18 208 Kilom., die ganze Bahnlänge wurde von den Locomotiven 1422 Mal durchlaufen. Jeder Passagier legte im Durchschnitt 18,07 Kilom., jeder Centner Gut 28,24 Kilom. zurück. Von jedem Passagier wurden pro Kilom. im Durchschnitt 0,0497 Frcs., von jedem Kilogr. Güter 0,00017 Frcs. eingenommen. Pro Kilom. Bahn betrug die Einnahme aus dem Personenverkehr 1136,1 Frcs., aus dem Güterverkehr 1566,3 Frcs., aus sonstigen Quellen 119,1 Frcs., zusammen 2821,5 Frcs. Pro Locomotiv-Kilom. war die Brutto-Einnahme aus dem Personenverkehr 0,801 Frcs., aus dem Güterverkehr 1,100 Frcs., aus sonstigen Quellen 0,080 Frcs., zusammen 1,981 Frcs. Die Ausgaben pro Kilom. Bahn betrugen für Bahnunterhaltung und Bewachung 489,69 Frcs., für Kosten der Zugkraft 577,28 Frcs., für Unterhaltung der Wagen 151,28 Frcs., für Unterhaltung der Stationen 145,32 Frcs., für Löhne des Transportpersonals etc. 751,46 Frcs., für allgemeine Unkosten 252,80 Frcs., zusammen 2367,83 Frcs. Pro Locomotiv-Kilom. waren die Ausgaben für Bahnunterhaltung 0,344 Frcs., für Kosten der Zugkraft 0,406 Frcs., für Unterhaltung der Wagen 0,106 Frcs., für Unterhaltung der Stationen 0,102 Frcs., für Löhne des Transportpersonals 0,528 Frcs., für allgemeine Kosten 0,178 Frcs., zusammen 1,664 Frcs. Der Betriebs-Ueberschuss pro Kilom. Bahn war 453,59 Frcs., pro Locomotiv-Kilom. 0,319 Frcs. Das Anlagecapital wird dadurch mit 0,794 Procent verzinst. Die Betriebskosten machen 83,9 Procent der Brutto-Einnahme aus. Von der Gesammt-Ausgabe kommen auf die Bahnverwaltung 20,7 Procent, auf die Transportverwaltung 68,6 Procent, auf die allgemeine Verwaltung 10,7 Procent. Von der Gesammt-Einnahme kommen auf den Personenverkehr 40,3 Procent, auf den Güterverkehr 55,5 Procent, auf sonstige Quellen 4,2 Procent. Von der Brutto-Einnahme erfordern die Ausgaben für die Bahnverwaltung 17,3 Procent, für die Transportverwaltung 57,6 Procent, für die allgemeine Verwaltung 8,9 Procent.

## Technisches.

—*t*— **Neue Oberbau-Systeme für Pferde-Eisenbahnen.** Die Zeitschrift Engineering vom 1. December 1871 enthält eine Beschreibung nebst Zeichnungen von verschiedenen zweckmässigen Oberbau-Constructionen für Pferde-Eisenbahnen.

Für die Befestigung der an beiden Seiten nach unten vorspringenden Ränder oder Flanschen der Pferdebahn-Schienen auf den hölzernen Langschwellen, welche dieselben tragen, finden Nägel Anwendung, welche von seitwärts eingetrieben werden und deren Kopf durch ein Flacheisen von der Form eines Krummzapfens gebildet wird. In dem unteren Ende dieses Flacheisens befindet sich eine Oeffnung, wodurch noch ein zweiter Nagel von seitwärts in die Langschwelle eingetrieben wird. Diese Befestigung der Pferdebahn-Schienen auf den Langschwellen soll sich auf verschiedenen, stark befahrenen Pferdebahnstrecken in London, z. B. in Camberwell, Walworth-road, New Kent-road, Westminster Bridge-road etc. als besonders wirksam und zweckmässig bewährt haben. Ein besonderer Vorzug dieser Befestigungs-Methode besteht darin, dass keine Löcher von oben durch die Schienen hindurch in die Schwellen hineinführen, wodurch das Wasser in das Holz geleitet und dessen baldige Fäulniss herbeigeführt werden würde.

Diese Construction ist vom Ingenieur J.D.Larsen, Tramway Wharf, Greenwich-road, erfunden, ebenso wie ein anderes Oberbau-System für Pferdebahnen in tropischen Ländern. Bei dem letzteren Systeme ruht die flache schmiedeeiserne Fahrschiene oben auf dem Kopf eines gusseisernen Balken, der im Profil Aehnlichkeit mit einer gewöhnlichen breitbasigen Schiene hat, jedoch mit dem Unterschied, dass die Mittelrippe des Balkens mit grossen Oeffnungen versehen ist, der Materialersparniss wegen. Die Fahrschiene ist durch Schrauben mit versenkten Köpfen, welche in der Spurkranzrinne angebracht sind, auf dem Kopf des gusseisernen Trägers befestigt. Schmiedeeiserne, aus hochkantigen Flacheisen hergestellte Querverbindungen, welche an beiden Enden mit runden Zapfen durch entsprechende Verstärkungen der Mittelrippe der Träger hindurchgreifen, dienen zur Erhaltung der Spurweite. Die aussen vorstehenden Enden der Zapfen sind mit einem Schlitz versehen, durch welchen ein keilförmiges Blech eingeschlagen wird. Um die Bahn elastisch zu machen, wird zwischen Fahrschiene und Träger ein Streifen Asphalt-Filz gelegt.

*st.* **Ein Brand im Caisson der East-river-Brücke bei New-York,** welcher bekanntlich aus Holz construirt ist (vergl. S. 411 vor. Jahrganges unserer Zeitung) hätte leicht zur Zerstörung des Pfeilers führen können. Am 1. Dezember 1870, als der Caisson nur noch um $0{,}8^{m}$ zu senken war, bemerkte man, dass die Werg-Kalfaterung in den Fugen des Zimmerwerks in Brand gerathen war und durch den starken Luftdruck, auf einer Fläche von 1 □ Meter, tief ins Innere des Holzwerks gedrungen war. Man hielt das Feuer bald für gelöscht und entdeckte erst am andern Morgen, dass es noch brannte und sich über eine Fläche von 10 □ Metern ausgedehnt hatte. Man sah keine Flamme und konnte das Feuer erst durch Bohren von 900mm. tiefen Löchern wahrnehmen. 20 Minuten lang trieb man nun Wasserdampf in die Fugen, aber ohne Erfolg. Dann entschloss man sich rasch, die ganze Höhlung des Caissons unter Wasser zu setzen und einige Tage so zu belassen. Durch diesen raschen Entschluss ist der Schaden nicht bedeutend geworden und mit 700 Thlr. wieder gut zu machen gewesen.

Da das Holzwerk im Ganzen 7 mal in Brand gerieth, so wird man den Caisson an dem New-Yorker Ufer, welcher noch zu senken ist, im Innern mit Eisenblech bekleiden.

(Zeitschrift des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Hannover.)

## Miscellen.

**Deutsche Post.** Von Neujahr ab wird das einfache Porto für gewöhnliche Briefe schon bei dem Gewicht von $^{9}/_{10}$ Loth erhoben Briefe, die nach dem alten Gewicht ein Loth wiegen ($16^{2}/_{3}$ Gramme) zahlen schon das doppelte Porto (2 Ngr.). Man merke wohl darauf dass hinfüro der einfache Brief nur noch 15 Gramme wiegen darf, d. h. $^{9}/_{10}$ Loth. Ebenso dürfen Drucksachen zum einfachen Porto ($^{1}/_{3}$ Ngr.) nur noch $2^{2}/_{5}$ Loth schwer sein (40 Gramme), statt wie bisher $2^{1}/_{2}$ Loth. Die Progression steigt nämlich von 40 zu 40 Grammen bis 240 Gramme (2 Ngr.). Was über 240 Gramme, aber unter 250 Gramm wiegt, kostet ohne Unterschied 2 Ngr., Sendungen von 250 bis 500 Gramme (1 Pfund) ohne Unterschied 3 Ngr.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | Seite |
|---|---|---|
| 23. Januar 1872 | *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | — |
| 24. „ | *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | — |
| 26. „ | Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | — |
| 30. „ | *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | 35 |

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 15. Januar | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | 8 |
| 15. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Kleineisenzeug | 8 |
| 15. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Locomotiven | 9 |
| 15. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Locomotiven | — |
| 15. „ | zu Köln | Rheinische E. | Güterwagen | 1124 |
| 15. „ | zu Altona | Altona-Kieler E | Güterwagen | 35 |
| 15. „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Eiserne Brücken | 36 |
| 16. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitz | Schwellen | 1123 |
| 16. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Erdarbeiten | — |
| 17. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eiserne Brücken-Ueberbau | 36 |
| 18. „ | zu Darmstadt | Main-Neckarb. | Schwellen | 1123 |
| 18. „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Locomotiven | 1053 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederl. Rheinb. | Schienen | 1124 |
| 20. „ | zu Utrecht | dieselbe | Schwellen | 1124 |
| 20. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Restaurationsverpachtung Forbach | — |
| 20. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Bandagen | 43 |
| 20. „ | zu Pest | Ungar. Nordostb. | Bauarbeiten Nyiregyháza-Ungvár | — |
| 20. „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | 43 |
| 22. „ | zu Altena | Bergisch-Märkische E. | Eisenconstruction | 43 |
| 22. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schwellen | 51 |
| 23. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 35 |
| 24. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 24. „ | zu Köln | Rheinische Eisenb. | Räder | 51 |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Uniformsgegenstände | 51 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Schwellen | 51 |
| 25. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |
| 25. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg | Eisenconstruction | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Schienen, Laschen etc. | 51 |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Bekanntmachung.

Da die aussergewöhnlich gesteigerten Verkehrsverhältnisse eine grössere Ausnutzung des Transport-Materials, als bisher erfordern, letztere aber wesentlich durch die Schleunigkeit der Entladung der Güterwagen bedingt wird, so setzen wir in Gemässheit des § 14 ad 2 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde von jetzt an bis auf Weiteres die Entladungsfrist für **Wagenladungen von 100 Ctrn.** von 6 Stunden **auf 4 Stunden** hiermit herab.

Nach Ablauf dieser Frist treten demnach die im § 15 ad 4 a. a. O. angedrohten Nachtheile ein.

Münster, den 30. December 1871.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

---

## Pfälzische Eisenbahnen.

Die unterfertigte Direction beabsichtigt ihren nachstehenden Bedarf an Materialien zur Uniformirung des Personals pro 1872 im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben, und zwar:

1) circa 3000 Meter ordinär graues Tuch,
2) „ 1000 „ feines graues Tuch,
3) „ 250 „ wollblaues Doppeltuch,
4) „ 800 „ naturell graues Tuch,
5) „ 100 „ hellblaues Tuch,
6) „ 80 „ schwarzes Tuch,
7) „ 800 „ feines wollblaues Tuch,
8) „ 4500 „ blaue Leinwand für Blousen,
9) „ 200 „ Silberborten,
10) „ 200 „ Silberlitzen.

Uebernahmslustige werden eingeladen, ihre Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Uniformsgegenständen“

**bis zum 25. Januar 1872, Mittags 12 Uhr,**

geschlossen und franco einzureichen.

Muster der zu liefernden Gegenstände liegen bei unserer Kleiderverwaltung dahier zur Einsicht auf, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen auf Anforderung bezogen werden können.

Die Submittenten bleiben bis zum 3. Februar nächsthin an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen, den 5. Januar 1872.

**Die Direction.**
v. Jaeger.

---

## Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Lieferung von

150 000 Stück Mittelschwellen und
2 000 Stück Weichenschwellen

von Kiefernholz soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferanten wollen ihre Offerten bis zum **25. d. Mts.** an uns einreichen. Die Lieferungsbedingungen sind von unserem technischen Büreau hierselbst zu beziehen.

Berlin, den 5. Januar 1872.

**Die Direction.**

---

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von

34 000 000 Kilogramm Eisenbahnschienen mit Puddelstahlkopf, resp. aus Gussstahl,
2 561 000 Kilogramm Seitenlaschen,
496 265 „ Laschenschraubenbolzen mit Muttern und Unterlagsblechen,
487 900 Kilogramm Hakennägel,
247 915 „ Unterlagsplatten,

im Wege der öffentlichen Submission zu verdingen.

Die massgebenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm hiesigen technischen Büreau der Betriebs-Abtheilung zur Einsicht offen und können daselbst auch Abdrücke gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden.

Offerten auf Uebernahme von Lieferungen sind versiegelt, portofrai und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf **Montag, den 29. Januar 1872,** anberaumten Submissions-Termine einzureichen, an welchem Tage Vormittags 11 Uhr die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 8. Januar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Rheinische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 400 Satz **Puddelstahl-Achsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Puddelstahl- oder Bessemer-Stahl-Bandagen** mit möglichst kurzen Lieferungs-Terminen in öffentlicher Submission vergeben, und können die bezüglichen Bedingungen nebst Zeichnung auf frankirte Anfragen von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — bezogen werden.

Offerten mit Angabe des Preises für einen fertigen Satz Achse mit 2 Rädern loco Cöln, sowie der zu proponirenden Lieferungs-Termine sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Räder-Lieferung“ bis zum **24. Januar cr.** uns einzureichen.

Cöln, den 8. Januar 1872.

**Die Direction.**

---

## Main-Weser-Bahn.

Der diesjährige Bedarf an Bahn- und Weichenschwellen von Eichenholz soll im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen hierfür liegen bei unserer Centralmaterialien-Controle hierselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung des Betrags von 5 Sgr. pro Exemplar von der genannten Dienststelle bezogen werden.

Die Offerten sind den Bedingungen gemäss zu formuliren, versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von eichenen Bahn- und Weichenschwellen für die Main-Weser-Bahn“

bis zum **22. Januar d. J.,** an welchem Tage die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Vormittags 10 Uhr geöffnet werden, an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Cassel, den 2. Januar 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

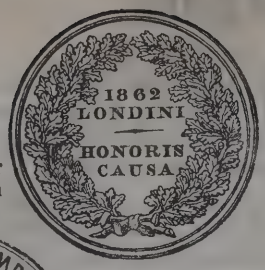
---

## Main-Weser-Bahn.

Die Restauration auf dem Bahnhof Giessen soll vom 1. April d. J. ab im Wege der Submission verpachtet werden. Die Submissions-Bedingungen liegen in unserm Secretariat sowie bei den Stations-Vorstehern in Cassel, Treysa, Marburg, Giessen, Friedberg und Frankfurt zur Einsicht auf, können auch gegen portofreie Einsendung der Copial-Gebühren von 4 Sgr. durch unser Secretariat bezogen werden. Pachtliebhaber wollen ihre Offerten mit der Aufschrift „Verpachtung der Restauration auf dem Bahnhof Giessen“ versiegelt zu dem auf **Freitag den 2. Februar d. J. Morgens 11 Uhr** anberaumten Termin einreichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 3. Januar 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**




Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.

Erster Preis Chemnitz 1867.

Die

# Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

zu

## Chemnitz

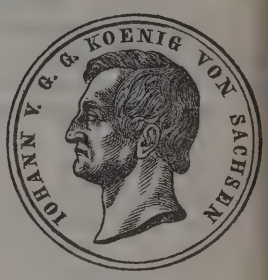
empfiehlt sich zur Lieferung von

## Werkzeug-Maschinen

und

## Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Ritterkreuz des Albrechtsordens

---


**Norddeutscher Lloyd.**

**Postdampfschifffahrt**

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| D. Leipzig | 13. Januar | nach Newyork | D. Bremen | 10. Febr. | nach Newyork |
| D. Rhein | 20. Januar | „ Newyork | D. Hansa | 17. Febr. | „ Newyork |
| D. Newyork | 27. Januar | „ Newyork | D. Hermann | 24. Febr. | „ Newyork |
| D. America | 3. Febr. | „ Newyork | D. Main | 2. März | „ Newyork |
| D. Baltimore | 7. Febr. | „ Baltimore | D. Ohio | 6. März | „ Baltimore |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht: £ **2. 10** s., in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**

D. Köln 27. Januar 1872; D. Hannover 24. Februar; D. Frankfurt 23. März; D. Köln 20. April; D. Hannover 11. Mai.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht: £ **3** in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonntag 7. Jan. 1872; D. Graf Bismarck, Mittwoch 7. Februar und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

**Maschinenfabrik-Verkauf oder Verpachtung.**

Eine guteingerichtetete Maschinenfabrik mit Kesselschmiede soll incl. Dampfkraft Umstände halber verkauft oder verpachtet werden. Offerten sub **H. G. 500** durch **Carl Schüssler's** Annoncen-Expedition in Hannover erbeten.

---

**Stahlguss-Bremsklötze**

in bewährter Qualität,

empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

---

Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.
Zahnstangen und Schlittenwinden.
Parallelschraubstöcke.
Brandringe, Muttern, Schrauben.
Spiralbohrer.
Universal-Klemmfutter.

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.


---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 5. Leipzig, am 15. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: S. A.-Ujhely-Mihalyi von der Ungarischen Nordostbahn eröffnet. — Die Verschleppung der Güter und das Central-Reclamations-Bureau. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Aufnahme der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Die Börsenwoche; Prioritäten-Mangel; Schluss-Notirungen; Concessionirungs-Gesetz; Subventionen Oesterr. Bahnen; Verfügungen bezüglich Truppen-Transporte; Nominal-Capital der Oesterr.-Ungar. Bahn-Actien und Prioritäten; neue Ungarische Bahnstrecken im J. 1872; Staatszuschuss zu den Betriebskosten; Signatur der Stückgüter; Wiener Eisenbahn-Club; Aufhebung der prov. Abrechnung; Gestattung der Silbernachnahme; Besteuerung der Wagen-Cartelle; Dampfkessel-Versicherung; Normalpläne für Betriebsmittel; Süd-, Oesterr. Staats-, Theiss-, Ungar. Nordost-, Ostb-, Franz-Josefs- (Absdorf-Krems eröffnet) und Dux-Bodenbacher Bahn. — Literatur: Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der **Ungarischen Nordostbahn** ist die $2_{,11}$ Oesterr. Meilen lange Strecke von **Sator Alja-Ujhely** nach **Legenye-Mihalyi** (Fortsetzung der am 26. October v. J. eröffneten Strecke Szerencs-S. A. Ujhely, siehe Bekanntmachung in No. 44 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) mit den Stationen

**Sator Alja - Ujhely** und **Legenye - Mihalyi** (zugleich Station der am 25. December v. J. eröffneten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn)

**am 7. Januar d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, 10. Januar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Die Verschleppung der Güter und das Central-Reclamations-Bureau.

Von Herrn A. v. Toussaint werden im 2. Beiblatt zu No. 44 dieser Zeitung, wie vor 9 u. 10 Jahren von anderer Seite, Vorschläge zur Errichtung eines Central-Reclamations-Büreau's gemacht, wobei zur weiteren Besprechung des Gegenstandes aufgefordert wird. Es sei mir gestattet, mich an der Debatte zu betheiligen, nicht aber, ohne mich über Anderes, was mit der Sache im engsten Zusammenhang steht, ebenfalls zu verbreiten.

Jedermann, der für das Verkehrsleben ein aufmerksames Auge hat — Fachmann oder nicht — wird die Wahrnehmung gemacht haben, dass die Veranlassung der gemachten Vorschläge, die Güterverschleppung, am Wesen aller Transportanstalten wie ein Parasit haftet: an der neu in's Leben getretenen, wie der längst betriebenen, an der Beförderung auf der Landstrasse und dem Wasser, wie am Eisenbahntransport. Je zweckmässiger die Mittel zur Bekämpfung und Ausrottung des Uebels sind, und je richtiger und energischer ihr Gebrauch ist, um so weniger wird es an dem Rufe und den Einnahmequellen der Anstalt fressen können, um so sporadischer wird sein Auftreten sein. Schwindet die Sorgfalt nur kurze Zeit, so greift die Krankheit in oft ungeheuerer Progression um sich — und eine solche Zeit war der Krieg und ist noch die Situation des jetzigen ungeahnt grossen Eisenbahngüterverkehrs. Heute wie während des Krieges unterliegt die Sorgfalt der Wucht der Verhältnisse, und man wird geneigt, die gegenwärtige Lage des ganzen Deutschen Eisenbahn-Verkehrs mit der unseres tapferen Heeres im Kriege zu vergleichen: obgleich durch Erziehung und Disciplin an Ordnung und Reinlichkeit gewöhnt, ward es doch von Beschwerden heimgesucht, welche im Mangel jener ihren Ursprung haben.

Die Folgen jenes Uebels liegen vor uns in den umfangreichen Verzeichnissen über fehlende und überzählige Gegenstände, welche diese Zeitung veröffentlicht; in den täglich massenhaft einlaufenden Meldungen über neue Differenzen; in den kaum zu bewältigenden Correspondenzen und Schreibereien, die sie in allen Instanzen erfordern; in Briefen und Rechnungen der geschädigten Waaren-Eigenthümer und in Zeitungs-Artikeln, welche gegen das Verwaltungs-System der Eisenbahnen gerichtet sind.

Die anzuwendenden Heilmittel müssen dem Umfang der Krankheit entsprechen; dass aber das heutige Reclamationsverfahren nur ein Palliativ ist, das dürfte die Erfahrung zur Genüge gelehrt haben, und deshalb auch hat Herr von Toussaint zur Errichtung eines Central-Reclamations-Büreau's von Neuem aufgefordert.

Ich trete dem Herrn bedingungsweise bei. Bevor ich aber auf den Gegenstand selbst näher eingehe, nehme ich mir die Freiheit, die allgemeinen Ursachen jener dem Eisenbahn-Transportwesen anhaftenden Krankheit und die muthmaasslichen Mittel zur Hebung derselben in den Bereich der öffentlichen Besprechung zu ziehen, an das Sprüchwort erinnernd, dass der ein rechter Arzt sei, welcher das Uebel bei der Wurzel packt.

Sollte ich das Unglück haben, mit meiner Offenheit hier und da zu verstossen, so bitte ich Letztere in der Erwägung zu entschuldigen, dass mir langjährige Erfahrung im Eisenbahn-Güterdienste zur Seite steht, und dass mein Raisonnement nicht Personen, sondern der Sache gilt, welcher zu dienen ich bestrebt bin.

### I.

### Das Signiren der Güter und die Beförderungs-Vorschriften.

Es steht fest, dass in normalen Zeiten des Verkehrs verhältnissmässig wenig Passagiergut verschlagen oder total herrenlos wird, und der Grund dafür liegt hauptsächlich in der Abfertigung. Gepäckschein, Gepäck-Etiketten und Begleit-Karte (Talon) bilden ein in demselben Moment von gleicher Hand ausgefertigtes Ganzes, unter den Augen des Aufgebers erfolgt die Trennung der Ersteren von einander, sowie die Beklebung des Gepäcks mit den Etiketten, und der irgend aufmerksame Reisende verabsäumt nicht, sich durch sofortige Einsicht in den Garantieschein zu überzeugen, ob sein Gepäck nach der richtigen Station abgefertigt worden sei.

Für derartige Güter ist deshalb ein dauerndes Central-Reclamations-Büreau nicht erforderlich.

Anders ist es mit Eil- und Frachtgütern. Abgesehen davon, dass sie in vielfach grösseren Massen zur Aufgabe gelangen, gehen der Letzteren schon regelmässig Bedingungen voraus, welche den Keim späterer Verwirrung in sich tragen können: das Ausfertigen des Frachtbriefes und das Zeichnen des Gutes; auch erfolgt die Abfertigung unter ganz anderen Umständen und ohne directe oder indirecte Controle des Versenders.

Unrichtigkeit oder Undeutlichkeit des Frachtbriefes haben erfahrungsmässig schon eben so oft zu Fehlspeditionen geführt, wie Versehen Bahnbediensteter nach der Annahme des Gutes. Der weitaus überwiegende Grund derselben und der Unanbringlichkeit herrenlos gewordener Güter aber liegt unbestritten in der Signatur der Stückgüter, namentlich der Kaufmannsgüter.[1]

[1] Um Wagenladungsgüter kann es sich bei unserer Frage im Allgemeinen nicht handeln.

Man blicke irgendwo in eine Güterhalle, einen Güterzug, und man wird Colli finden, welche nur oberflächlich signirt sind, auf reinem oder schmutzigem Grund ein oder mehrere kaum leserliche Markzeichen an sich tragen: halb, ganz oder gar nicht durchstrichene, auf der einen oder auf beiden Seiten angebrachte; Gegenstände, deren „gelten sollende" Signatur in Bleistift, Kalk, Kreide, Röthel, Kohle und anderen leicht verwischbaren Stoffen ausgeführt ist u. s. w. Ja, überhaupt nicht signirten Transportartikeln begegnet man, wie z. B. unverpackten Eisenwaaren, groben Holzwaaren etc.

Mit einem Wort: man erblickt eine Menge Gegenstände, welche das Schicksal, unterwegs verschlagen zu werden, so zu sagen an der Stirn tragen!

Nirgends mehr im Verkehrswesen, als hier, gewahrt man das Festhalten des Publicums am Althergebrachten, Billigen und Bequemen, nirgends weniger ein richtiges Verständniss der Versender für die Anforderungen der Zeit und des eigenen Interesses!

Aber — dies lässt sich nicht läugnen — nirgendswo in unseren Betriebseinrichtungen erblickt man auch grössere Nachsicht der Bahnverwaltungen und ihrer Organe, als gerade hier.

Auf manchen Bahnen besteht zwar die auf dem Instructionswege ertheilte Vorschrift, dass mangelhaft oder gar nicht signirte Einzelgüter von der Beförderung zurückgewiesen werden sollen. Hiermit aber ist erstlich dem Ganzen wenig geholfen; dann findet eine solche Verordnung nicht die erwartete Beachtung, weil jeder mit Gütern einlaufende Zug das schlechte Beispiel von Neuem in den Speicher trägt; endlich auch fehlt vielen mit der Annahme der Güter betrauten Personen die zur Abwägung des Nothwendigen oder Schädlichen erforderliche Intelligenz.

Und auch das Publicum sucht oder weiss seine Anschauungen zur Geltung zu bringen. Es erachtet sich selten an das gebunden, was Bahnbedienstete ihm mündlich als Transporterforderniss bezeichnen; es verlangt die Bestimmung zu lesen, welche den Geschäftsmann zum beanspruchten Signiren der Güter verpflichtet.

Die Offizianten der Bahn trifft demnach bei dem passiven Verhalten der Versender die geringere Schuld an jenen Uebelständen — die Quelle derselben entspringt aus einer Lücke im Betriebs-Reglement!

Nur für einige leicht entzündbare Transportartikel sind in § 3 desselben bestimmt ausgesprochene und das Publicum verpflichtende Vorschriften enthalten, nicht aber zu dem hier besprochenen Zweck, sondern aus Gründen der öffentlichen Sicherheit. Die Eisenbahn setzt, gleich dem Frachtführer der alten Zeit, das ordnungsmässige Signiren der Güter Seitens der Versender voraus, sie fordert es nicht als nothwendige Vorbedingung zum Abschluss von Transportverträgen über Einzelgüter.[2] Derselben Voraussetzung begegnen wir in den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft.

Die Unzuverlässigkeit solcher Voraussetzungen haben vor mehreren Jahren viele Bahnen ausdrücklich anerkannt, indem sie (aus Anlass der grossen Getreidetransporte aus Ungarn) vorschrieben, dass und wie leere gebrauchte Säcke verpackt und signirt sein müssten, wenn sie Annahme und Beförderung finden sollten, und das Practische dieser Verordnung bewiesen die Folgen, da das vorher an der Tagesordnung gewesene Verwechseln und Verschleppen der Sackbündel sich auf äusserst seltene Fälle verminderte.[3]

Jene Getreidesäcke aber bildeten schon damals nur eine einzige Species aus dem zahlreichen Geschlechte der mangelhaft oder gar nicht gezeichneten Transportartikel — es ist, nachdem die betr. Vorschrift in die Tarifbestimmungen vieler Vereinsbahnen und Verbände übergegangen, nur diese einzige Species aus dem Cataloge alltäglicher Reclamationen gestrichen worden, und vielfach grössere Mengen anderer gleichartiger und sich ähnlicher Gegenstände dieser Gattung laufen nach wie vor über die Bahn.

Sie zeigen uns, dass ein Theil der Handelswelt der herkömmlichen Voraussetzung ordnungsmässigen Signirens der Güter nur oberflächlich oder gar nicht entspricht, und es ist deshalb zur Sicherung eines geordneten Transportdienstes, zur Steigerung der im Eingange erwähnten Sorgfalt, eine diesbezügliche Vorschrift erforderlich.

Man erlasse sie! sei es auf reglementarischem Wege oder dem Wege der Tarifbestimmung; sei es, indem der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen sich über die zu ertheilenden Specialbestimmungen verständigt oder es den einzelnen Bahnen (resp. Verbänden) überlässt, sie nach Maassgabe der localen Verhältnisse und nach den Eigenthümlichkeiten des Handels, der Industrie, der Gewerbe selbst vorzuschreiben. Aber den Grundsatz mache man unter allen Umständen zum Vereinsgesetze:

„Jedes nicht in Wagenladungsfracht gehende Frachtstück muss bei der Aufgabe mit einer dauerhaft angebrachten, deutlich leserlichen, Verwechselungen und Verschleppungen nicht begünstigenden Signatur versehen sein; entweder mit der Adresse oder mit nur einem Zeichen und einer Nummer."

Ist auf diese Weise der Handelswelt die Verpflichtung auferlegt worden, das Ihrige zur pünktlichen Ausführung der Transporte ebenfalls im erforderlichen Maasse zu leisten, dann halte man — unter hilfreichem Beistand in Rath und That — mit eiserner Consequenz auf die Ausführung der getroffenen Bestimmungen und übe unerbittliche Strenge gegen lässige Beamte

---

[2] In § 5 („Frachtbriefe") ist unter Ziffer 3, wo das Reglement der Zeichen und Nummern an den Gütern gedenkt, diese Voraussetzung indirect ausgesprochen; der betr. Passus dürfte sich aber im Streitfalle selbst dahin interpretiren lassen, dass, wenn das Gut mit Zeichen und Nummern versehen sei, dieselben im Frachtbriefe deutlich und richtig angegeben sein müssen.

Die sich hier anschliessende Bestimmung in al. 1, Ziffer 4 dieses Paragraphen bietet der Bahn bei Entschädigungsfragen nur einen relativen Schutz. Geht ein Frachtstück durch eine im Frachtbriefe nicht anerkannte Mangelhaftigkeit der Signatur verloren, so trägt nicht der Versender die Folgen, sondern die Bahn selbst durch Entschädigung des Versenders.

[3] Ich will ein Seitenstück dazu mittheilen. Zwei in meinem Dienstbezirke liegende Hüttenwerke pflegten ihre Erzeugnisse: Stab- und Stangeneisen, gusseiserne Oefen etc., mit den fast bei allen Hütten grassirenden elenden Signaturen: weissen Strichen, Kreuzen etc. versehen, zur Bahn zu bringen, und gewöhnlich für mehrere Empfänger an demselben Tage. Die Fuhrleute der Hütten und das Personal der Verladungsstation hatten durch die Uebung eine solche Kenntniss der technischen Bezeichnungen (wie Nagel-, Stab-, Stangen-, Zain-Eisen, Hufstäbe u. s. w.) und der zu einander gehörigen Gusstheile bekommen, dass sie, ungeachtet der äusserst mangelhaften Signaturen, eine Verwechselung nicht so leicht begingen. Um so schlechter gestaltete sich die Sache häufig auf den Empfangsstationen. Die Differenzen, Reclamationen und die Nachsendung von Ersatzstücken hörten nicht auf! Dies veranlasste mich, durch ein ungewöhnliches Mittel Wandel in die Sache zu bringen. Ich bestimmte die Versender, sich auf verschiedenfarbiges Papier Etiketten nach Art der Eisenbahn-Gepäck-Etiketten drucken zu lassen, bei den auszuführenden Sendungen für jeden Empfänger eine besondere Farbe zu wählen, die betr. Waaren damit dauerhaft zu bekleben und die Farbe im Frachtbriefe namhaft zu machen. Von da ab las man auf den verschiedenen Waaren z. B. der einen Hütte:

auf rothem Grund H. E. G. No. 1—15,
„ grauem „ H. E. G. No. 1—10,
„ weissem „ H. E. G. No. 1—8,

oder der anderen Hütte:

auf blauem Grund O. St. E. No. 1. 1. 1,
„ gelbem „ O. St. E. No. 2. 2. 2. 2,
„ braunem „ O. St. E. No. 3. 3. 3. 3. 3,

und die Frachtbriefe lauteten:

für Herrn A in B.
roth H. E. G. No. 1—15, 15 Colli etc. etc.

oder

für Herrn C. in D
blau O. St. E. No. 1, 3 Colli etc. etc.

Die Uebernahme, Vergleichung, Verladung und die Entladung auf den Bestimmungsstationen gingen nun viel rascher vor sich, und es ist von Letzteren keine Beschwerde über Differenzen mehr eingegangen.

Ich hatte mit dieser Maassregel (die jeder Partei gar bald behagte) nicht etwa ein neues Transportsicherheits-System erfunden, ich hatte schon Vorhandenes nur in einer neuen Richtung verwerthet; denn schon seit Jahr und Tag bestand in verschiedenen Verbänden die Einrichtung, die Frachtkarten und Frachtetiketten in farbigem Druck ausführen zu lassen, um dem Verschleppen der Begleitpapiere und der Güter während des Transportes vorzubeugen.

und Arbeiter im Dienst. Nach kurzer Zeit schon werden die Reclamationsfälle sich ganz ausserordentlich vermindert haben, und die Bahnverwaltungen werden den Dank des Publicums für eine Massregel ernten, die, wenn Anfangs für Manchen auch unbequem, einen neuen wohlthätigen Fortschritt bilden wird in der Pflege des öffentlichen Verkehrs!

## II.

### Das Reclamiren und Offeriren verschlagener Güter.

Die Güterverschleppungen beim Eisenbahntransport werden, wie schon gesagt, trotz zweckmässigen Signirens der Transportgegenstände nie ganz beseitigt werden, denn eine Menge ungeahnter Zufälligkeiten, gepaart mit wirklicher Schuld, lassen die vollständige Herrschaft über die raschen, drängenden Bewegungen des Verkehres nicht zu. Auch die besondere Physiognomie des Eisenbahn-, Beamten- und Arbeiterstandes[4] belehrt uns theilweise darüber, und die Ueberbürdung Vieler aus nothwendiger oder unrichtig gewählter Sparsamkeit hat, wie Herr v. Toussaint ganz richtig betont, an dem Uebel seinen reichlichen Theil. Deshalb bleibt das Reclamationsgeschäft und was damit zusammen hängt in unserer Transportverwaltung nach wie vor eine unvermeidliche Zugabe, und es kann sich nur darum handeln, die Sorgfalt auch hier in höchst möglichem Maasse zur Anwendung zu bringen, um möglichst günstige Resultate zu erzielen.

Viel Zweckmässiges geschieht zu diesem Behufe; ein Anspruch auf Vollständigkeit des Geleisteten aber — das wollen wir uns eingestehen — dürfte hier und da nur im Irrthume erhoben werden können.

Es kann mich nicht befriedigen, wenn ich in Verzeichnissen über herrenlose Gegenstände neben der Marke solcher den Zusatz finde: „diverse Nummern", oder wenn ich bei dem einen oder anderen Collo die Gewichtsangabe vermisse; ferner, wenn ich lese: Ein Fass, eine Kiste „gefüllt", oder: eine Kiste, ein Ballot „Inhalt unbekannt." Die Erfahrung hat längst gelehrt, dass eine erfolgreiche Vergleichung der Offerten mit den Fehlanzeigen sich nur dann erwarten lässt, wenn der Inhalt, das Gewicht und die sämmtlichen äusseren Merkmale weder in der einen noch der anderen Differenz-Nachweisung verschwiegen worden sind.

Die Ermittelung des Inhaltes überzähliger Colli hat übrigens noch einen besonderen Werth, und man sollte sie bei Gegenständen, welche nicht unter Zoll- und Steuerverschluss liegen[5], nie verabsäumen, sobald das erste Ausgebot im muthmaasslichen Ursprungsbezirke ohne Resultat geblieben ist. Nicht selten wird man — ich habe es wiederholt erlebt! — dabei auf Spuren kommen, welche zur Ermittelung des Eigenthümers führen, sei es bei Frachtstücken durch Facturen, Inhaltsverzeichnisse etc., welche einer Sendung beigepackt wurden, sei es durch Enveloppes, in welche gewisse Artikel der Colli gehüllt sind; oder sei es bei Passagiergepäck durch Briefe, Notizbücher, Visitenkarten etc.

Ueberschaut man den Umfang der Verzeichnisse über fehlende und überzählige Gegenstände in dieser Zeitung, so erhalten wir den Beweis nicht nur für die Unzulänglichkeit von Bekanntmachungen der oben bezeichneten Art, sondern für die Mangelhaftigkeit unseres Reclamationswesens überhaupt. Und nun denke man sich bei solcher Wahrnehmung sämmtliche im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herrenlos bleibenden Transportobjecte nach ihrem reellen Werthe capitalisirt. Läge die ganze Summe vor uns, und wir verglichen sie einerseits mit der Summe, welche jährlich in Entschädigungen für abhanden gekommene Güter gezahlt werden muss, andererseits mit dem Erlöse aus dem öffentlichen Verkaufe unanbringlich gewesener Colli — ich glaube, in grossen Ziffern müssten wir den Schaden lesen, welcher dem Handel und den Eisenbahnen zugleich durch die Unvollkommenheit unseres Reclamationsverfahrens zugefügt wird.

Fassen wir dies alles zusammen, und halten es den unter der Protection des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gemachten bedeutenden Fortschritten in der Eisenbahn-Technik vergleichend gegenüber, so drängt sich uns auch hier die Ueberzeugung auf, dass für den commerciellen Theil des Eisenbahn-Transportwesens noch Manches geschehen müsse, um Schaden zu verhüten und berechtigten Anforderungen zu entsprechen.

Wohl haben grössere Eisenbahn-Verwaltungen ihr besonderes Reclamations-Büreau und kleinere Bahnen ihre Reclamationsstellen, mögen sie Betriebs-Direction, Ober-Güterinspection, Ober-Güterverwaltung oder sonst wie heissen; allerdings wirken innerhalb eines Verbandes auch mehrere Specialstellen zusammen gleich einer Centralstelle dieses Verbandes, und wohl ist dieses Blatt zum Central-Reclamations-Organe des ganzen Vereines bestimmt. Inwieweit aber all' diese Organe, jedes für sich, den Interessen sämmtlicher Vereinsbahnen zu dienen im Stande sind, darüber belehrt uns, wie gesagt, der Umfang der in unserer Zeitung publicirten Differenzlisten, mag sie auch der Krieg so angefüllt haben.

Es kann, einzelne vermeidbare Fehler abgerechnet, auch nicht anders sein! Jede Special-Reclamationsstelle ist in ihrem Wirkungskreise beschränkt: ihr Interesse und ihre Thätigkeit reichen nicht weiter, als die Betheiligung der eigenen Bahn am allgemeinen Verkehre. Hiernach hat auch im Allgemeinen der Etat die Arbeitskraft bemessen, bei den meisten betr. Dienststellen, aber auch dies sogar nicht, denn die Abwickelung der Reclamations-Angelegenheiten ist bei denselben nur ein unerquicklicher Appendix am Beruf. Wie soll hier die Zeit, das ausreichende Personal und auch die Uebung vorhanden sein, die in der Vereinszeitung veröffentlichten langen Verzeichnisse über fehlende und herrenlose Güter zum Gegenstande einer regelmässigen, eingehenden und wirkungsreichen Lectüre zu machen, zumal den Listen selbst Mängel anhaften? Es heisst dies mehr erwarten, als billiger Weise zu fordern sein dürfte!

Zu einem effectvollen Zerlegen, Sichten und Vergleichen solcher Verzeichnisse ist ein besonderer Apparat erforderlich, der die im Gütertransport gemachten Fehler wirklich ausgleicht, wie das Revisionsbüreau die Calculationsfehler in der Güterfracht.

Für das Letztere sind die Verkehrsgrenzen allein maassgebend; das rollende Frachtstück aber überspringt die ihm gezogenen Schranken gar oft und bleibt auf einem Punkte liegen, den die suchende Hand des Special-Reclamations-Büreau's nicht erreichen kann.

Darum scheint auch mir für unser grosses Netz der Vereinsbahnen ein Institut erforderlich, das den Interessen aller Vereinsglieder in gleichem Maasse Rechnung trägt, und dies wäre

## III.

### das Central-Reclamations-Büreau.

Durch die beiden vorher gehenden Abhandlungen habe ich angedeutet resp. nachzuweisen gesucht, dass und wie die Geschäfte einer solchen Centralstelle auf das unvermeidliche Maass herabgedrückt werden können, auch in flüchtiger Erörterung auseinander gesetzt, weshalb der Vorschlag des Herrn von Toussaint auf Creirung eines Central-Reclamations-Büreau's volle Beachtung verdient. Es wäre aber Vermessenheit, wollte ich mit derselben Zuversicht, wie ich jene ersten Fragen besprochen, auch über die Einrichtungen der Centralstelle mir ein eingehendes Urtheil erlauben, weil hier jede Erfahrung fehlt. Aber ich stehe selbst davon ab, nur Ansichten zu entwickeln und der Beurtheilung zu unterbreiten, da ja zur Zeit jedes Anzeichen fehlt, ob der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen überhaupt geneigt ist, ein derartiges Central-Organ zu gründen, und es auch, wenn Letzteres der Fall, ohne Zweifel richtiger sein würde, dass

[4] Wie uns die Stammrollen zeigen, war und ist noch die Eisenbahn für Viele ein neues America. Aus allen Lebensstellungen sind die Beamten und Arbeiter zusammengewürfelt, und wie dort, so hier kann man aus den Leistungen im neuen Wirkungskreise ersehen, dass nicht Ungunst der Verhältnisse Manchen hinaus getrieben hat aus dem erlernten und früher betriebenen Geschäft, sondern Mangel an Streben, Ausdauer, Ordnungssinn und Geschick.

[5] Die Zoll- oder Steuerplombe an solchen Gütern wird zur Feststellung des Ursprungs genügen.

eine Commission die Vorschläge macht. Einem Versuche aber will ich das Wort reden, für den die Zeit nicht günstiger sein kann, als die gegenwärtige; vielleicht führt er zur definitiven Errichtung eines Central-Reclamations-Büreau's.

Jeder Fachmann wird mir zustimmen, dass die Fortsetzung der bisherigen Versuche zur Heimführung der massenhaft aufgehäuften herrenlosen Güter nichts ist, als ein Laviren unter'm Wind; jedermann aber auch wird sich sagen, dass es ein Unrecht wäre, zum Verkaufe der Gegenstände zu schreiten, ohne vorher das Aeusserste zur Ermittelung der Eigenthümer gethan zu haben. Man verständige sich also darüber, möglichst bald eine Commission zu ernennen, welche die Aufgabe hat, die in Folge des Krieges und seiner Nachwehen angehäuften herrenlosen Güter zum Gegenstande eingehendster Untersuchung zu machen. Je mehr man — ausser einem tüchtigen Leiter des Ganzen — Beamte dazu abordnet (10 sind nicht zu viel, denn es wird ein grosses Stück Arbeit geben!) um so rascher wird das Geschäft von Statten gehen. Jede Vereinsbahn hat dann nach kurzer Zeit die Beruhigung, dass kein Mittel unversucht gelassen worden ist, die ihr bei den Truppen-, Munitions- und Gefangenen-Transporten etwa entführten oder bis zum Zusammentritt der Commission ausserdem abhanden gekommenen Güter wieder aufzufinden. Mit derselben Beruhigung kann dann auch zum Verkaufe der unanbringlichen Objecte geschritten werden, und der Verein erhält zugleich ein klares Urtheil, ob sich die Errichtung eines dauernden Central-Reclamations-Büreau's empfiehlt oder nicht.

Der Sitz der Commission würde zum Zweck etwaiger Recherchen an Ort und Stelle dahin zu bestimmen sein, wo zur Zeit die meisten herrenlosen Gütern lagern, an den Rhein.

Dreierlei aber halte ich für unerlässlich, wenn von einer solchen Commissionsarbeit wirklich befriedigende Resultate zu erwarten sein sollen. Es müssen

1) die Verzeichnisse der fehlenden Gegenstände, so weit irgend thunlich, nochmals mit den in Händen der betr. Expeditionen oder Empfänger befindlichen Frachtbriefen verglichen werden, um festzustellen, ob und welche Schreib- oder Druckfehler sich etwa in jene eingeschlichen haben.[6]
2) Die Verzeichnisse überzähliger Güter müssen neu aufgestellt werden, und zwar durch zweite Personen (so weit thunlich durch den Expeditionsvorstand!), und hierbei muss jedes an einem Collo befindliche Merkzeichen sorgfältigst aufgenommen werden.[7]
3) Alle Colli unbekannten Inhaltes müssen geöffnet werden, um den Letzteren sowohl, als etwaige zur Ermittelung des Eigenthümers führende besondere Spuren festzustellen.

Alles dieses hat dem Beginn der Commissionsarbeiten unmittelbar voraus zu gehen.

Meiningen, Ende December 1871. Polack.

[6] Selbst in Reclamations-Büreaux kommen solche den Ursprung heimathloser Güter verwischende Schreibfehler vor, wie ich es erst in den letzten Tagen wieder erfahren habe.

[7] Dadurch, dass die Expeditionen wichtige Notizen, wie die verschiedenen Erkennungszeichen überzähliger Güter sie sind, in der Regel vom Schuppen-Personale aufnehmen lassen, werden die meisten Fehler gemacht und weiter verpflanzt.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Der Verwaltungsrath der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn zu Wien hat seine Aufnahme in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beantragt.

Der Gesellschaft ist die Linie von Mihalyi (Station der im Bau begriffenen Ungarischen Nordostbahnstrecke Kaschau-Csap) über Homonna und Szczawne nach Przmysl (Station der Galizischen Karl-Ludwig-Bahn) concessionirt worden. Dieselbe wird nach ihrer Vollenduug eine Ausdehnung $35_{,16}$ Oesterr. Meilen erhalten.

Von der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn wurde die $8_{,50}$ Meilen lange Strecke L. Mihalyi-Homonna am 25. December v. J. eröffnet, der übrige Theil der Bahn ($26_{,66}$ Ml. lang) befindet sich im Bau.

Der Verwaltungsrath ist nach dem Gesellschafts-Statut das betriebsleitende Organ der Gesellschaft. Da das Domicil der Verwaltung, sowie die Bahn selbst im Gebiete der Oesterr.-Ungar. Monarchie belegen, so steht naeh § 2 des Vereins-Statuts dem Aufnahme-Antrage nichts entgegen und hat die geschäftsführende Direction des Vereins demselben daher, vorbehaltlich der Genehmigung der General-Versammlung des Vereins, entsprochen.

**Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.**

*Hs.* Wien, 7. Januar 1871. (Verspätet.) Die Börsenwoche. Prioritäten-Mangel. Schluss-Notirungen. Concessionirungs-Gesetz. Subventionen Oesterr. Bahnen. Verfügungen bezüglich Truppen-Transporte. Nominal-Capital der Oesterr.-Ungar. Bahn-Actien und Prioritäten. Neue Ungarische Bahnstrecken i. J. 1872. Staatszuschuss zu den Betriebskosten. Signatur der Stückgüter. Wiener Eisenbahn-Club. Aufhebung der prov. Abrechnung. Gestattung der Silbernachnahme. Besteuerung der Wagen-Cartelle. Dampfkessel-Versicherung. Normalpläne für Betriebsmittel.)

Der auf 25—30 Millionen Gulden geschätzte Jänner-Coupon hat seine Wirkung nicht verfehlt. Sämmtliche Bahnwerthe waren in der abgelaufenen kurzen Börsenwoche von der Hausse-Tendenz ergriffen. Namentlich waren Prioritäten wieder stark begehrt, so dass ein thatsächlicher Stückmangel eintrat. So konnte eine auf 20 000 fl. Franz-Josef-Prioritäten eingelangte Ordre nur zum vierten Theile und auch nur zu einer namhaften Avance effectuirt werden. Um dem Mangel abzuhelfen, wurden in den nächsten Tagen die Prioritäten der Elbethalbahn oder Nordwestbahn Lit. B auf den Markt gebracht. Nordwestbahn selbst sind nahezu ganz vergriffen und grössere Posten nicht mit 100 zu haben. Zwar begegnen ungarantirte Papiere noch einem gewissen Misstrauen; aber man vergleiche die glänzende Lage der Aussig-Teplitzer à 380, Buschtêhrader à 220, Graz-Köflacher à 315, Turnau-Kralup à 305 oder selbst der Böhmischen Nordbahn à 145 mit der zu 7 % garantirten Lemberg-Czernowitzer mit 164. Der innere Werth und die solide Leitung entscheiden; darum wird auch die wirklich vorhandene Absicht des Oesterr. Handelsministeriums, mit den Garantie-Ertheilungen einzuhalten, den in der Coursentwicklung etwas zurückgebliebenen Bahnen allein nicht zu Statten kommen. Besonderer Nachfrage erfreuten sich insbesondere Nord-, Theiss- und Staatsbahn mit 60, 11 und 6 fl. Steigung gegen die Vorwoche, welches Plus bei den übrigen Bahnen bis auf die Ungar. Ostbahn zwischen 2—4 fl. variirt. Die Wochen-Schlussnotirung der Actien und Prioritäten beträgt: Alföld 186 und 94, Böhm. Westbahn 266 und 94, Elisabeth-Westbahn 246 und 95—103, Nordbahn 2197 und 86—106, Franz-Josef 210 und 103, Fünfkirchen-Barcser 184—90, Carl-Ludwig 260 und 98—102, Kaschau-Oderberg 194 und 93, Mähr.-Schles. Centralbahn 135 und 87, Nordwestbahn A. 222 und 102, Rudolfsbahn 167 und 91, Raab-Graz 177 und 88, Siebenbürger 179 und 91, Staatsbahn 397 und 134, Südbahn 211 und 113—95, Pardubitzer 180 und 97, Theissbahn 274 und —, Ungar. Nordostbahn 164 und 88, Ungar. Ostbahn 155 und 86, Ungar.-Galizische 163 und 89, endlich Vorarlberger Bahn 202 und 100.

Von Oesterr. Regierungsmaassregeln ist zu bemerken, die vom Handelsminister angekündigte Einbringung eines Gesetzentwurfes über die Concessionirung und den Bau der Eisenbahnen. — An Bahn-Subventionen sind im Staats-Voranschlage pro 1872 eingestellt: Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn fl. 1 800 000, Franz-Josefsb. 2 Millionen, Rudolfsbahn fl. 3 300 000, Kaschau-Oderberger Bahn fl. 400 000, Karl-Ludwigsbahn fl. 750 000, Mährisch-Schlesische Nordbahn fl. 900 000, Oesterr. Nordwestbahn 2 Millionen, Linz-Budweiser Bahn fl. 400 000, Graz-Raaber Bahn fl. 100 000, Przemysl-Lupkower Bahn fl. 600 000. Vorarlberger Bahn fl. 250 000, Zittau-Reichenberger Bahn fl. 70 000, St. Peter-Linie und Villach-Brixen Bahn fl. 651 306.

Das Kriegsministerium hat zur Begegnung von Anständen bei Truppen-Transporten mit Eisenbahnen folgende Verfügungen getroffen:

1) Mit Brod und Fourage sind alle Transporte für die ganze Dauer der Eisenbahnfahrt in der Einwaggonirungs-Station zu verpflegen. Eine Ausnahme findet nur statt, wenn die Fahrt länger als vier Tage dauern sollte, oder wenn bei einem Wechsel der Bahnlinien aus Mangel von Verbindungsbahnen die Lebensmittel mittelst anderer Fuhrwerke überführt werden müssten. 2) Wenn eine Einquartierung behufs Verköstigung nothwendig werden sollte, kann diese auch vor Ablauf einer 36 stündigen Frist erfolgen, jedoch muss dann der Aufenthalt 24 Stunden oder wenigstens so lange dauern, dass die Bequartierung zu keiner Anstrengung für die Mannschaft werde, sondern ihr wirklich zur Erholung gereiche. 3) Officiere, welche zur Vereinbarung mit den betreffenden Eisenbahn-Aemtern entsendet werden oder Auskünfte einzuholen haben, müssen sich stets an die betreffenden Betriebschefs, nicht aber an untergeordnete Bahnbeamte wenden.

Ungarischer Seits ist an Verordnungen nichts bekannt geworden, muthmaasslich weil die maassgebenden Persönlichkeiten noch immer wegen des grossen Bahngeschäftes unterhandeln.

Nach der officiellen Zusammenstellung im „C.-Bl. f. Eis." belief sich das in Eisenbahn- und Dampfschiff-Actien angelegte No-

minal-Capital Ende 1870 auf 881 887 411 fl. Oe. W. Dieses Capital erfuhr nach Abzug des Verlustes, welcher bei zwei Effecten stattgefunden, im Laufe des letzten Jahres durch die Coursbesserung eine Steigerung um 70 350 404 fl. oder circa 8 Procent.

Die Prioritäten repräsentiren ein Nominal-Capital von 1 624 053 267 fl., die durchschnittliche Steigerung dieser Effecten reducirt durch das Weichen der 3procentigen Sorten im Course, auf $1_{,5}$ Procent. Berücksichtigt man aber, dass während dieses Jahres der Silbercours von $121_{,75}$ auf $114_{,75}$, also um 7 fl. gesunken ist, so ergiebt dies für den auswärtigen Besitzer eine weitere Steigerung von 6 Procent, also für die Actien im Ganzen eine solche von 14 und für die Prioritäten von $7_{,5}$ Procent. Im Jahre 1871 sind noch hinzugekommen in Actien 126 910 790 und in Prioritäten 327 555 846 fl. Ende 1871 betrug somit das gesammte Actiencapital, welches in Eisenbahnen angelegt ist, 1 008 788 201 und das Prioritätencapital 1 951 609 113 fl. Der Vollständigkeit wegen muss man aber noch das Ungarische Eisenbahn-Anlehen hinzurechnen, welches 100 448 208 fl. Oe. W. beträgt, so dass sich das gesammte Eisenbahn-Capital Oesterreichs mit 3 060 845 522 fl. beziffert.

Als gemeinsame Angelegenheit muss die mit Spannung gewärtigte Entscheidung der Oesterr. Regierung über das Begehren der Lemberg-Czernowitzer Bahn bezeichnet werden, dass auch der Staatszuschuss zur Deckung der Betriebskosten für die Linie Suczawa geleistet werde, da auch eine Ungar. Bahn mit einem ähnlichen Verlangen hervortreten dürfte. Es sollte scheinen, dass eine diesfällige Verpflichtung schon in der Garantie eines Zinserträgnisses liege, da Erträgnisse doch ohne Kostenaufwand für den Betrieb nicht möglich sind und die Erreichung des Zweckes doch die Darbietung der unerlässlichen Mittel bedingt. Und doch scheint man sich in Regierungskreisen dieser allerdings herben Wahrheit zu verschliessen. Es wird daher den Bahnen nur erübrigen, diese Frage zur richterlichen Entscheidung zu bringen.

Im Namen sämmtlicher Verwaltungen der Oesterreichisch-Ungar. Eisenbahnen publicirt unterm 8. Januar die Betriebsdirection der K. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahnen folgende sehr beachtenswerthe Kundmachung, betreffend die Signatur der Stückgüter: „Bei dem stets zunehmenden Local- wie Verband-Güter-Verkehr sind im Drange des Geschäftes, und da die zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände (Colli) häufig gleiche Signaturen tragen, Verwechslungen und irrthümliche Verladungen bei aller Aufmerksamkeit nicht vollständig zu vermeiden gewesen.

Diesem Uebeltande kann wirksam nur dann begegnet werden, wenn die Versender alle zur Beförderung bestimmten Güter und Gegenstände mit dem Bestimmungsorte (bei Orten, die nicht an der Bahn liegen, mit der Eisenbahn-Station, von wo ab die Weiterbeförderung erfolgen soll) deutlich bezeichnen.

Die Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verwaltungen empfehlen demnach den Versendern, künftighin alle zur Beförderung bestimmten Güter und Gegenstände mit dem Bestimmungsorte deutlich und in geeigneter Weise zu bezeichnen."

Der Wiener Eisenbahn-Club hat sein Präsidium gewählt: Director Keisler von der Westbahn, Generalsecretair Jacobi von der Nordbahn und Director Rittershausen der Nordwestbahn. In derselben Sitzung wurden auch die Professoren für den Eisenbahncursus designirt. Ueber Vorschlag der Staatsbahn wird von den Oesterr.-Ungar. Bahnen die Räthlichkeit der Aufhebung der provisorischen Abrechnung der aus dem directen Verkehr entspringenden gegenseitigen Guthabungen berathen, welche Abrechnung durch eine dem jeweiligen Bankzinsfusse entsprechende Verzinsung der definitiven Saldi von einem zu fixirenden Monattage ab (wofür der 6. beantragt wurde) substituirt werden soll. Dieser Vorschlag empfiehlt sich von selbst, da das Ergebniss der provisorischen Abrechnung mit dem Zeit- und Kostenaufwande ausser allem Verhältniss steht und der Verzinsung den allfälligen Nachtheil der Verspätung deckt. Ein weiterer Vorschlag der Staatsbahn dringt in Berücksichtigung der Ausdehnung des directen Verkehrs mit dem Auslande auf die Gestattung von Nachnahmen in Silbermünze durch den Aufgeber, da die Umkartirung in Oesterr. Währung mit grossen Umständlichkeiten verbunden ist. Die Verwaltungen bereiten eine Vorstellung gegen die Entscheidung der Finanzbehörde vor, welche die Wagencartelle und die Abrechnungen der wechselseitigen Bahnmiethe der Besteuerung unterziehen will. Die Oesterr. Bahnen haben einen fortwährenden Kampf mit den Finanz-Organen zu bestehen, welche beständig auf der Suche nach neuen Bahn-Besteuerungsobjecten sind.

Dem Vereine für wechselseitige Versicherung der Dampfkessel ist die Nordbahn mit 401 Locomotiven à 10 fl. pro Jahr beigetreten, die übrigen grösseren Bahnen verlangen eine Herabsetzung dieses Preises als Bedingung des Beitritts — Der Ungar. Ingenieur-Verein hat ein Gutachten über die von der Königl. Ungar. Eisenbahnbau-Direction herausgegebenen Normalpläne für Betriebsmittel veröffentlicht, auf welches wir die Fachmänner aufmerksam machen möchten.

*Hs.* Wien, 11. Januar 1872. (Fortsetzung.) (Nachrichten von der Süd-, Oesterr. Staats-, Theiss-, Ungar. Nordost-, Ost-, Franz-Josefs- und Dux-Bodenbacher Bahn.)

Wie im Börsenberichte, so hat auch in den Nachrichten über die vorwöchentlichen Vorkommnisse der einzelnen Bahnen die Südbahn den Vorrang. Namentlich ziehen ihre Unterhandlungen mit der Ungar. Regierung wegen Ueberlassung ihrer Strecke Agram-Carlstadt die allgemeine Aufmerksamkeit an. Von beiden Seiten ist die Geneigtheit zu dieser Ablösung im hohen Grade vorhanden; diese Linie ist nämlich so passiv, dass sie auch die Betriebskosten nicht deckt, während die Ungar. Staatsbahn die ununterbrochene Verbindung Zákány-Agram-Carlstadt-Fiume gewinnt. In Zákány selbst wird der den 3 Bahnen gemeinschaftliche Bahnhof auf Kosten der Drau-Donau-Bahn vergrössert, welche auch die zum gemeinsamen Gebrauche nothwendigen Schienen herbeischafft. — Die Südbahnverwaltung hat bezüglich der dem Staate noch schuldigen Ablösungssumme den rationellen Modus eingeschlagen, die Abschlagzahlungen durch ein Viertel des das stipulirte Brutto-Erträgniss von 110 000 pr. Meile übersteigenden Mehrbetrages, natürlich aus den Betriebs-Einnahmen, zu leisten, statt sich durch eine Pauschalzahlung von 20 Millionen in den nächsten 4 Jahren loszukaufen und sich noch mit Schulden zu belasten. — Die Verwaltung löst auch die im Jahre 1872 fälligen 60 000 Bons sowie die Coupons ihrer 3 und 5% Prioritäten in Silber und nicht zum Pariser Wechselcourse ein. — Für 1871 wird eine Dividende von 22 Frcs. erwartet.

Die Oesterreichische Staatsbahn löst $^2/_3$ der Gründer-Tantième mit Pari-Actien ab. Die Rentirung der Staatsbahn-Actien wird dadurch nicht alterirt; früher bekamen die Gründer nämlich 10% von dem nach Verzinsung des Actiencapitals verbleibenden Gewinn, jetzt aber, nach Ausfolgung des zehnten Theiles der nunmehrigen Actienzahl gegen die Pari-Einzahlung als Actionäre, $^1/_{10}$ des auf die anderen Actien entfallenden Reinerträgnisses. Wenn mit der Zeit die 50 000 Actien dem Verkehr zugeführt werden, so wird die Wirkung freilich nicht ausbleiben. — Ungeachtet die Wochenausweise der Staatsbahn erhebliche Mindereinnahmen gegen die entsprechende Periode des Vorjahrs in Folge des ganz stagnirenden Getreideverkehrs constatiren, so wird der Actiencours davon fast gar nicht tangirt. Man glaubt, dass sie bald schon den 400er überschreiten werde.

Es ist wohl jetzt kaum mehr zweifelhaft, dass die Concession für die Eisenbahnlinie Kikinda-Belgrad der Oesterreichischen Staatsbahn werde zu Theil werden. Dies Resultat entspräche auch den allgemeinen Erwartungen am meisten. Die Staatsbahn ist nämlich im Stande, die neue Linie ohne eine thatsächliche Garantie Seitens des Staates zu bauen, und für sie hat wieder andererseits auch die neu zu concessionirende Linie ein grosses Interesse, da sie dadurch in directe Verbindung mit den Serbischen Bahnen und den Türkischen Anschlusslinien kommt, und so in die Möglichkeit versetzt wird, mit der Südbahn, welcher der Bosnische Anschluss zufällt, um den Transit aus der Türkei zu concurriren. Durch die bevorstehende Concessionirung der Kikinda-Belgrader Linie auf der einen, der Serbischen auf der anderen Seite, wird übrigens eine andere, bisher wenig berücksichtigte Frage in den Vordergrund geschoben, nämlich die Ueberbrückung der Donau bei Belgrad. Es ist wohl sicher, dass weder die Staatsbahn, noch die eventuelle Serbische Bahngesellschaft ein solches kostspieliges Werk auf ihre eigenen Schultern nehmen, sondern in irgend einer Form Serbien und Ungarn die Kosten dafür, wenn nicht ganz, so doch grösstentheils werden tragen müssen.

Eine andere vielleicht noch wichtigere Ungarische Eisenbahnlinie: Temesvar-Orsova steht ebenso mit der Theiss eisenbahn in Zusammenhang, welche deshalb in lebhaften Verhandlungen mit der Staatsbahn stand und dieselben auch auf die Erwerbung der Strecke Arad-Temesvar und die Regelung des gegenseitigen Verkehrs ausdehnte. Die Einigung konnte nicht erzielt werden, weil die Theissbahn die Theilung des Waarenverkehrs ab und nach Temesvar (südwärts) mit der Staatsbahn zu $^2/_5$ und $^3/_5$ verlangte, auch den Bau resp. Besitz der genannten Linie nach diesem Verhältnisse bestimmt und einen Theil des Pester Bahnhofes zur ausschliesslichen Benutzung überlassen haben wollte; wogegen die Staatsbahn die Theilung des Waarenverkehrs in Temesvar nur auf $^1/_3$ zu beschränken bereit war, da die Theissbahn eigentlich nur auf die von Orsova nach Temesvar verfrachtete Waare einen Anspruch zu machen berechtigt wäre. Es wurde von der Theissbahn beschlossen, für den Fall der Unmöglichkeit des Einvernehmens mit der Oesterreichischen Staatsbahn, um die Ertheilung der Concession von Arad über Lugos, Karansebes nach Orsova, zugleich aber auch um den Flügel von Czegled über Nagy-Kata nach Pest, (welcher ohne Garantie zu erbauen wäre), mit einem Eisenbahnhof an der Donau einzukommen. Man hofft, dass noch ein Arrangement zu Stande kommen wird, da der Banquier Baron Wodianer in beiden Verwaltungen eine hervorragende Stellung einnimmt. In derselben Sitzung der Theissbahn wurde ein Veteran, Director Taschler, pensionirt; er gehörte noch der Ungar. Centralbahn und der Staatsbahn an; er verband mit einem gründlichen Wissen und einem Schatz von Bahnerfahrungen die feinste Urbanität des Benehmens; doch konnte er sich nur schwer den Anforderungen der Neuzeit accomodiren und schenkte manchem seiner Untergebenen ein zu grosses Vertrauen, dessen Missbrauch auf ihn zurückfiel. — Sein tüchtiger Nachfolger ist der Directions-Stellvertreter v. Fest.

Die Ungar. Nordostbahn hat ihre Strecke Ujhely-Leg.-Mihalyi endlich dem Verkehr übergeben* und dadurch die 1. Ungar.-

* Siehe die Bekanntmachung Seite 53. Die Red.

Galizischen Eisenbahn aus ihrer Isolirung erlöst. In letzterer Zeit ist man auf den innern Werth der Nordostbahn mit ihren Anschlüssen an die Theissbahn und die Galizischen Bahnen erst aufmerksam geworden, was den Cours dieses Effektes so sehr poussirte, dass eine Kaufordre auf 1500 Stück Actien Mangels an Abgebern nicht effectuirt werden konnte.

Dagegen befindet sich die Ungarische Ostbahn in einer, bereits in frühern Berichten vorausgesagten äusserst ungünstigen Lage. Sie hat noch einen grossen Theil des concessionirten Netzes zu bauen und es fehlen bereits an 9 Millionen an dem emittirten Capitale. Die Ostbahn hat infolge dessen ein 40 Bogen starkes Memoire der Regierung unterbreitet, worin die Calamität auf die enormen Terrainschwierigkeiten, die Ungunst der Verhältnisse, ungegründete Forderungen wie Verschleppungen der Regierung etc. zurückgeführt und um Hülfe gebeten wird. Das Ministerium wäre zu deren Ertheilung nicht abgeneigt, aber das Abgeordnetenhaus verhält sich zu solchen Nachtragsforderungen sehr spröde.

Zu den cisleithanischen Bahnen zurückkehrend, ist hervorzuheben, dass die Kaiser Franz-Josefs-Bahn am 10. d. M. die Strecke Absdorf-Krems dem Verkehr übergab* und noch in diesem Monat die Strecke Pilsen-Eger eröffnet.

Der Presse wird über die Dux-Bodenbacher Bahn geschrieben: Im Nordböhmischen Braunkohlenbecken schreiten sowohl die Förderarbeiten an den Schachten als auch die Eisenbahnbauten rüstig voran. Den Bau der Ossegg-Komotauer Strecke hat die Dux-Bodenbacher Bahn, dem Vernehmen nach, in die bewährte Hand des Ober-Ingenieurs Ržiha gelegt, welcher bei dem Neratowitz-Prager Flügel der Turnau-Kraluper Bahn die schwierige Abtheilung am Ziskaberg ausgeführt hat. Die Strecke Ossegg-Oberleitensdorf soll schon im October d. J., die ganze Bahn bis Komotau möglicherweise vor Jahresschluss dem Verkehr übergeben werden. — Die Kohlenpreise im Reviere haben etwas nachgelassen, die Nachfrage aber bleibt immer noch eine ungemein lebhafte. — Es zeigt sich immer mehr, dass der Ankauf der Waldstein'schen Kohlenwerke, durch die Dux-Bodenbacher Bahn, eine vortheilhafte Massnahme gewesen ist. Die Förderung beträgt heute schon 30 Waggons pro Tag. Durch diesen Besitz hat die Bahn ein festes Verfrachtungsquantum sich gesichert, aber auch die Anmeldungen von Zweigbahnen anderer Kohlenwerksbesitzer erfolgen in so beträchtlicher Zahl, dass am Schlusse ihres ersten Betriebsjahres bei der Dux-Bodenbacher Bahn mindestens 12 Zweigbahnen in Thätigkeit sein werden, während die jetzt so blühend dastehende Aussig-Teplitzer Bahn im ersten Jahre ihres Bestehens nur vier Zweigbahnen besass. Damit aber die Dux-Bodenbacher Bahn ihre Aufgabe wirklich erfüllen und mit grossen Kohlenmengen auf den Markt treten kann, ist ihr directer Anschluss an die Sächsische Staatsbahn in Bodenbach unbedingt erforderlich. Hoffentlich bewährt sich das heute hier mit Bestimmtheit auftretende Gerücht, dass die Oesterreichische Staatsbahn nunmehr keine Einsprache gegen diese Verbindung erhebe.

### Literatur.

= Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung für 1872. (Verlag der Königl. Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei, R. v. Decker, in Berlin.) Dasselbe, bearbeitet im Cours-Büreau des Kaiserl. General-Postamts, erscheint von jetzt ab in zwei Abtheilungen, von denen die I.: die Eisenbahn-Verbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie enthält, und jährlich 12 Mal erscheint. Preis 7½ Sgr. Die II. Abtheilung enthält: die bedeutenderen Eisenbahn-Routen in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Post-Verbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reise- und Bade-Touren, Tabellen der Extrapost, Zahlungssätze aus den verschiedenen Geldsorten und Längenmaasse, sowie die Zusammenstellung der Bestimmungen der Telegraphen-Linien, nebst Gebührentarif. Mit einer kleinen Karte der Schweiz und einer neuen grossen Karte von Europa, auf welcher bei jeder einzelnen Bahnstrecke die correspondirende Seitenzahl beider Abtheilungen des Cours-Buches in rother Farbe beigedruckt ist; diese Abtheilung erscheint jährlich 8 Mal. Preis 7½ Sgr. — Abtheilung I. für den Januar und II. für den Januar-Februar liegen uns vor. Dieselben enthalten in der bekannten Ausstattung alle bis zu diesem Zeitpunkte eingetretenen Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe. Es dürfte sich diese neue und zweckmässige Einrichtung ganz besonders empfehlen.

### Eisenbahn-Kalender.

| * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.) | Seite |
|---|---|
| 23. Januar 1872 *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | — |
| 24. „ *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | — |
| 26. „ Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | — |
| 30. „ *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | 35 |

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 17. Januar | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eiserne Brücken-Ueberbau | 36 |
| 17. „ | zu Lissa | Oberschles. E. | Roll-(Lese)-Steine | — |
| 18. „ | zu Darmstadt | Main-Neckarb. | Schwellen | 1123 |
| 18. „ | zu Carlsruhe | Badische Staatsb. | Locomotiven | 1053 |
| 19. „ | zu Cassel | Hessische Nordb. | Hochbauten | — |
| 20. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipz. E. | Locomotiv-Schuppen-Construction | — |
| 20. „ | zu Bromberg | Königl. Ostbahn | Bahnhofs-Restauration Neufahrwasser | — |
| 20. „ | zu Wien | Erzherzog Albrechtsb. | eichene Schwellen und Extrahölzer für die Strecke Lemberg-Stryj u. Stryj-Stanislau | |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederl. Rheinb. | Schienen | 1124 |
| 20. „ | zu Utrecht | dieselbe | Schwellen | 1124 |
| 20. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Restaurationsverpachtung Forbach | — |
| 20. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Bandagen | 43 |
| 20. „ | zu Pest | Ungar. Nordostb. | Bauarbeiten Nyiregyháza-Ungvár | — |
| 20. „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | 43 |
| 21. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | Tuche | — |
| 22. „ | zu Münsterberg | Oberschles. Bahn | Wärterhäuser | — |
| 22. „ | zu Altena | Bergisch-Märkische E. | Eisenconstruction | 43 |
| 22. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schwellen | 59 |
| 23. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethbahn | Schienenbefestigungsmittel | — |
| 23. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 35 |
| 24. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 24. „ | zu Köln | Rheinische Eisenb. | Räder | 51 |
| 25. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Schienen | 59 |
| 25. „ | zu Cassel | dieselbe | Kleineisenzeug | 59 |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Uniformsgegenstände | 51 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Schwellen | 59 |
| 25. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |
| 25. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg | Eisenconstruction | — |
| 25. „ | zu Wien | Union-Bank für Eperier-Tarnow | Schienen | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten bei Harburg | — |
| 25. „ | zu Harburg | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserner Brückenüberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Bahnhofs-Restaur. Grevenbrück | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Schienen, Laschen etc. | 51 |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | No. 6 |

* Siehe die unten folgende Bekanntmachung. Die Red.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Betriebs-Eröffnung
der Flügelbahn **Absdorf-Krems**
am 10. Januar 1872.

Die gefertigte General-Direction beehrt sich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass vom obigen Tage angefangen, die Stationen der Flügelbahn Absdorf-Krems

**Kirchberg, Hadersdorf und Krems**

für den Personen-, Reisegepäck-, Eil- und Frachtgüter-Transport;

**Wagram und Gedersdorf**

für den Personen-, Reisegepäck- und Eilgüter-Transport, dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für den Personen- und Sachentransport auf der Flügelbahn finden die für die Hauptbahn giltigen allgemeinen Tarife Anwendung.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung wird ein Nachtrag zu den bestehenden Stations-Tarifen veröffentlicht werden, welcher sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhof) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in **Wien, Prag, Pest** und **Pilsen** bezogen werden kann.

Vom Tage der Betriebs-Eröffnung tritt die in dem Fahrplane vom 14. December v. J. kundgemachte Fahrordnung für die Flügelbahn in Wirksamkeit.

Wien, im Januar 1872.

**Die General-Direction.**

## Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Nach dem Eintritt der Strecke Berlin-Lehrte, der Magdeburg-Halberstädter Bahn, in den Westdeutschen Eisenbahn-Verband findet vom 1. Januar 1872 an directe Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen nach und von Station Berlin und darüber hinaus zu den im Verbande bestehenden Tarifsätzen und Tarifbestimmungen des Tarifs vom 1. Januar 1869 und dessen Nachträgen, bezw. des vom 1. December 1869 ab gültigen Ausnahmetarifs für den Berlin- und Stettin-Schweizer Verkehr nebst Nachträgen in gleicher Weise wie über Kreiensen-Magdeburg auch via Lehrte statt.

Cassel, den 30. December 1871.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahnverbandes:
**Die Königliche Direction der Main-Weserbahn.**

## Thüringische Eisenbahn.

Die am 2. Januar 1872 fälligen Zinscoupons der 4 und $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft:

1. Serie I ($4^0/_0$) Coup. No. 6
2. Serie II ($4^1/_2{}^0/_0$) „ „ 4
3. Serie III ($4^0/_0$) „ „ 6
4. Serie IV ($4^1/_2{}^0/_0$) „ „ 6
5. Serie V ($4^1/_2{}^0/_0$) „ „ 3

werden von dem gedachten Tage ab eingelöst:

1) in Erfurt durch unsere Haupt-Casse
2) während des Monats Januar 1872,
   a) durch die Billet-Expeditionen in den an unserer Bahnlinie gelegenen Städten nach vorausgegangener Anmeldung,
   b) die unter 1, 3, 4 erwähnten Coupons

in Dessau durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung,
in Berlin durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Leipziger Bank;
   c) die Coupons der Serie II

in Berlin durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Leipziger Bank,
in Erfurt durch Herrn Adolph Stürcke und
   b) die Coupons der Serie V

in Berlin durch die Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Frankfurt a./M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt,
in Weimar durch die Weimarische Bank und
in Erfurt durch Herrn Adolph Stürcke.

Die Einlösung erfolgt nur in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr und vom 1. Februar 1872 ab überhaupt nur noch durch unsere Hauptcasse hier.

Erfurt, den 5. December 1871.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Rhein-Nahe-Eisenbahn.

### Zinsen-Zahlung.

Die am 2. Januar 1872 fälligen halbjährigen Zinsen der Prioritäts-Obligationen der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von dem gedachten Tage ab bis zum 31. Januar 1872 Vormittags in den Geschäftsstunden

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin;
2) bei dem A. Schaffhausen'schen Bankverein in Köln;
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a. M.;
4) bei sämmtlichen Stationskassen der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahn, soweit deren Bestände ausreichen, und
5) bei unserer Hauptkasse hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten, von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 18. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur Kenntniss, dass die Serie II der Dividendenscheine zu den Magdeburg-Leipziger Stammactien Litt. B erst im Laufe dieses Jahres zur Ausgabe gelangen wird.

Den Termin, von welchem ab die Ausgabe erfolgt, werden wir später bekannt machen.

Wir ersuchen, bis dahin die Einreichung der Talons zu verschieben.

Magdeburg, den 7. Januar 1872.

**Directorium.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von 2 459 000 Kilogramm Schienen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schienen"

bis zum Termin den **25. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr**, an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Termins-Stunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen können gegen Erstattung der Kosten von uns bezogen werden.

Cassel, den 30. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von

19 500 Stück halben Unterlagsplatten,
9 150 „ inneren und
9 150 „ äusseren Laschen,
28 500 „ Laschenschrauben-Bolzen und
70 000 „ Hakennägeln

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug" bis zum Termin den **25. Januar 1872 Vormittags 12 Uhr** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Termins-Stunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen können gegen Erstattung der Kosten von uns bezogen werden.

Cassel, den 30. December 1871.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Lieferung von

150 000 Stück Mittelschwellen und
2 000 Stück Weichenschwellen

von Kiefernholz soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferanten wollen ihre Offerten bis zum 25. d. Mts. an uns einreichen. Die Lieferungsbedingungen sind von unserem technischen Büreau hierselbst zu beziehen.

Berlin, den 5. Januar 1872.

**Die Direction.**

## Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Lieferung von 1000 Mille Mauerziegeln zum Bau der Elbbrücke bei Dömitz soll im Ganzen oder in getheilten Posten auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum **8. Februar d. J.** an das Bureau des Unterzeichneten, Hamburger Bahnhof hierselbst einzureichen.

Die Submissions-Formulare und Bedingungen sind von dem genannten Bureau kostenfrei zu beziehen.

Berlin, 8. Januar 1872.

**Neuhaus,**
Ober-Ingenieur.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

**R. Wolf in Buckau-Magdeburg**

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

# Frankfurter Zeitung

und

# Handelsblatt.

Eigenthümer **Leopold Sonnemann.** Auflage **12 000 Exemplare.**

Am 1. Januar beginnt ein neues Abonnement auf die „Frankfurter Zeitung".

Die „Frankfurter Zeitung", welche von **Carl Volckhausen** unter Mitwirkung von **Eduard Sack, Hermann Voget, Dr. Guido Weiss** u. A. redigirt wird, ist ein Organ der Demokratie. Sie vertritt die Grundsätze der Freiheit und Humanität in politischer, religiöser und volkswirthschaftlicher Beziehung.

Tüchtige Privatcorrespondenten in allen Ländern, zahlreiche Telegramme, für welche die Redaction sich grosse Opfer auferlegt, versehen die Leser der „Frankfurter Zeitung" stets mit raschen und zuverlässigen Informationen.

Unser **Feuilleton** enthält ausgewählte Originalnovellen, sowie zahlreiche literarische und wissenschaftliche Aufsätze von den bekanntesten Schriftstellern des Vaterlandes. Zu den regelmässigen Mitarbeitern des Feuilletons zählen wir: Ludwig Pfau, Ferdinand Lotheisen, G. F. Kolb, Louis Büchner, Ludwig Walesrode, Ludmilla Assing, Edmund Höfer, Julius Stettenheim, Prof. Vögeli, Prof. G. Vogt, L. Reinhardt u. A.

Das **Frankfurter Handelsblatt** ist das reichhaltigste und zuverlässigste commercielle und financielle Organ Süd- und Mitteldeutschlands. Zahlreiche Gratis-Beilagen, wie der **Frankfurter Börsen-Kalender,** der regelmässige **Verloosungs-Anzeiger,** Bank- und Eisenbahntabellen werden nach Bedürfniss beigegeben. Der **Coursbericht** der Vereinigten Frankfurter Zeitungen, der einzige auf Grund der wirklichen Umsätze aufgenommene und unter Controlle der Oeffentlichkeit stehende Frankfurter Courszettel, ist für jeden mit Frankfurt in Verkehr stehenden Kauf- oder Privatmann ein unentbehrliches Hülfsmittel.

Der Preis der täglich in zwei, nach Bedürfniss auch in drei Blättern erscheinenden **„Frankfurter Zeitung und Handelsblatt"** ist in Frankfurt fl. 3. 45 kr., in Preussen fl. 4. 4 kr. oder 2 Thlr. 10 Sgr. per Vierteljahr; in Oesterreich, Luxemburg, sowie im Deutschen Reich (exclusive Preussen) fl. 3. 20 kr. oder 1 Thlr. 27½ Sgr. Die „Frankfurter Zeitung" ist mithin die billigste unter allen grossen politisch-commerciellen Blättern Deutschlands.

**Anzeigen** finden in der „Frankfurter Zeitung" die weiteste Verbreitung. Die Petitzeile wird mit 9 kr. = 2½ Sgr. berechnet.

Wir bitten die Bestellungen bei den Postämtern rechtzeitig zu machen, damit die Uebersendung des Blattes ohne Unterbrechung erfolgen kann.

Die Abonnenten pro 1872 erhalten den **Börsen-Kalender** gratis geliefert.

**Die Expedition der „Frankfurter Zeitung".**

Bureau: **grosse Eschenheimergasse 31.**

**Frankfurt a. M.,** Januar 1872.

---

Verlag von Bernhard Friedrich Voigt in Weimar.

Deutsches

**Maass- und Gewichts-Buch,**

mit besonderer Berücksichtigung des

**metrischen Maass- und Gewichtsystems.**

Zum praktischen Gebrauche für Behörden, Industrielle, Techniker, Berg-, Bau- und Hüttenleute, Verwaltuugs- und Fabrikbeamte, Eisenhändler, Gewerbtreibende der Metallbranche und Kaufleute,

nach amtl. Quellen bearbeitet und berechnet

von **Eduard Mäurer.**

Nebst Anhang, enthaltend Münz- und Preisreductionen

1872. 8. Gebunden 1 Thlr.

Vorräthig in allen Buchhandlungen.

---

**Ein**

**Eisenbahn-Ingenieur**

und **Materialverwalter,** technisch und commerciell gebildet, mit den cis- und transleithanischen Normalien vollkommen vertraut, sucht eine Anstellung.

Adresse:

**A. Misch,** Wien.

---

**Carl Schleicher & Schüll**

in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

**Aus allen Welttheilen.**

**Illustrirte Monatshefte**

**für Länder- und Völkerkunde**

und verwandte Fächer.

Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.

**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des December-Heftes:** Reisebriefe aus Brasilien. — Reiseerinnerungen aus Java und Sumatra, von K. Löffler. — Neuseelands-Wälder, von L. Engler. — Die 44. Naturforscher-Versammlung in Rostock, von H. Obst. — Plombières. — Kairo als Winteraufenthalt für Brustkranke, von J. Pfund. — Reiseskizzen (Metz), von O. Delitsch. — Heidelberg, von H. Zimmermann. — Die Burane oder sibirischen Winterstürme, von W. Gross. — Aus Australien. — Deutsche Narrenorte und geographische Spottgeschichten, von J. Löwenberg. — Die Meschra-el-Rek und der Gazellenfluss, nach Th. v. Heuglin. — 31 Miscellen. — Neue Bücher, Karten etc.

**Mit 8 Holzschnitten.**

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten u. Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.

**Illustrirte Prospecte gratis.**

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Hierzu eine Beilage des technischen Bureaus von **Alphons Petzold** in Lüttich.

No. 6. Leipzig, am 17. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen**: Technische Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen. Zum Reichs-Eisenbahngesetz. — **Güterbewegung auf den Russischen Eisenbahnen im Jahre 1870.** — Mittheilungen über Eisenbahnen: Thüringische Eisenbahn, Geschäftsbericht pro 1870. — Personalnachrichten. — Ausland: Zunahme des Eisenbahn-Verkehrs in England vom Jahre 1860 bis 1870. — Miscellen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Von C. W Kreidel's Verlag in Wiesbaden ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:

**Technische Vereinbarungen**

des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

über den

**Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen.**

Redigirt von der technischen Commission des Vereins nach den Beschlüssen der in Hamburg im Juni 1871 abgehaltenen V. Techniker-Versammlung des Vereins. Herausgegeben von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit 7 Zeichnungstafeln. In Octav geheftet. Preis 12 Sgr.

Die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, der Bekanntmachung der geschäftsführenden Direction des Vereins vom 20. November v. J. gemäss (No. 47 und 48 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) ihren Bedarf an Exemplaren von der geschäftsführenden Direction unentgeltlich.

## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Betriebs-Eröffnung

der Flügelbahn **Absdorf-Krems**

am 10. Januar 1872.

Die gefertigte General-Direction beehrt sich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass vom obigen Tage angefangen, die Stationen der Flügelbahn Absdorf-Krems

**Kirchberg, Hadersdorf und Krems**

für den Personen-, Reisegepäck-, Eil- und Frachtgüter-Transport;

**Wagram und Gedersdorf**

für den Personen-, Reisegepäck- und Eilgüter-Transport, dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für den Personen- und Sachentransport auf der Flügelbahn finden die für die Hauptbahn giltigen allgemeinen Tarife Anwendung.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung wird ein Nachtrag zu den bestehenden Stations-Tarifen veröffentlicht werden, welcher sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhof) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in **Wien, Prag, Pest** und **Pilsen** bezogen werden kann.

Vom Tage der Betriebs-Eröffnung tritt die in dem Fahrplane vom 14. December v. J. kundgemachte Fahrordnung für die Flügelbahn in Wirksamkeit.

Wien, im Januar 1872.

**Die General-Direction.**

**Zum Reichs-Eisenbahngesetz.** Auf die Gefahr hin, meine glückliche Lage, unter Nennung meines Namens schreiben zu können, nochmals beneidet sehen zu müssen, bin ich gegenüber dem Artikel in Beiblatt 1 und 2 zu No. 49 noch zu einigen kurzen Bemerkungen genöthigt.

ad A. Der Einführung Tag und Nacht laufender, über eine Mehrzahl von Bahnen transitirender, Güterzüge ohne Wechsel des Güterbegleitungs-Personals steht die Unmöglichkeit der ununterbrochenen Dienstleistung einer Menschenkraft durch mehr als 12 bis 16 Stunden entgegen. Nach den gemachten Vorschlägen sollten derartige Züge zwischen der Ostsee und den Alpen coursiren, also Entfernungen von mindestens 80 bis 100 Meilen zurücklegen. Sie sollen vorzugsweise den Stückgüterverkehr bewältigen, mithin auf den meisten Stationen anhalten. Dadurch würde deren Fahrgeschwindigkeit incl. Aufenthalt mindestens 30 Minuten pro Meile betragen und es wäre dann die Dienstleistung des Begleitungspersonals durch 40 bis 50 Stunden erforderlich; dies ist aber nicht möglich.

Dass die nach Vorschlag in No. 37 wegen event. Verspätungen der Lastzüge festzusetzenden Strafen nach dem Wortlaute des Vorschlages nicht gegen die betreffenden Beamten, sondern gegen die transportirenden Bahnen angewendet werden sollten, habe ich wohl richtig verstanden, mir aber dazu auch gleich die Consequenzen gedacht, und gemeint, dass es besonderer Erwähnung derselben nicht bedürfe. — Träte eine Verspätung des Zuges ein, die zu vermeiden war, (in welchem Falle die Strafe doch erst zur Anwendung kommen könnte), so würde die betreffende Verwaltung die Gründe der Verzögerung ermitteln und die Strafe dann auf diejenigen Beamten vertheilen, welche die Verzögerung herbeigeführt hätten. Auf diese Weise also würden die Strafen die Beamten treffen.

ad B und C. Einführung von Privatwagen auf den Eisenbahnen in dem vorgeschlagenen Sinne müsste eine Erhöhung der Frachten und daher eine Erhöhung des Preises der Rohproducte herbeiführen. Für die Kohlenzechen etc. wäre es allerdings vortheilhaft, den Bahnen eine Anzahl Wagen zu einem Miethssatze überweisen zu können, der die Verzinsung des auf die Wagen verwendeten Capitals zu 18 bis 20 Proc. garantirte, es müssten den Bahnen aber dann in Erhöhung der Tarifsätze Gegenleistungen gewährt werden. Die Tarifsätze für Massenfrachten würden einer so hohen Wagenmiethe gegenüber nicht aufrecht zu erhalten, sondern zu erhöhen sein. Nur dadurch, dass die Verwendung des Seitens der Eisenbahn beschafften Betriebsmaterials durch den allgemeinen Verkehr sicher gestellt ist, sind die Tarifsätze für Massenfrachten möglich. Wäre es dagegen gestattet, einer Eisenbahn beliebig Wagen zu bestimmten Frachten zuzuführen und dadurch die Benutzung des eigenen Wagenparkes zu sistiren oder zu beschränken, so müsste naturgemäss ein Aequivalent geboten werden, welches die Verzinsung des Capitals für Betriebsmaterial sicher stellt.

So sehr das Tarifwesen der Vereinfachung bedarf, so wenig ist es nöthig, den Wagenverkehr zu compliciren. Wenn die Bahn zu ausreichender Completirung ihres Wagenparks ebenso wie zur Instandhaltung ihrer Strecken angehalten werden, wird stets grössere Regelmässigkeit im Transportgeschäft herrschen, als wenn die Beschaffung von Wagen ohne alle Controle Privaten überlassen und die Bahnen dadurch genöthigt würden, ihren Wagenpark zu vermindern, um denselben bei anderwärts zu zahlenden hohen Miethen nicht müssig stehen zu lassen.*

Warschau, Anfang Januar 1872. A. Beitz.

* Wir sehen mit dieser Duplik den Streitgegenstand für an diesem Orte genügend durchgesprochen an. Die Redaction.

## Güterbewegung auf den Russischen Eisenbahnen im Jahre 1870.

Schreiber dieses hat bereits in seinem Werke: Le Développement de l'industrie et du commerce Russe 1871 bei Gerold & Sohn darauf hingewiesen, dass die grossartige Entwicklung des Russischen Eisenbahnnetzes zu den grössten Erwartungen Anlass giebt. Es liegen uns nun die Berichte für das Betriebsjahr 1870 zum grössten Theil vor, und rechtfertigen dieselben vollständig die früher ausgesprochenen Ansichten. Es ist in der That auch sehr interessant, den ziffermässigen Beweis dafür zu bekommen, dass die Russischen Eisenbahnen einer ausserordentlich günstigen Zukunft entgegengehen. Wir haben uns, um diese Ansicht zu begründen, erlaubt, in Tabelle I die Ende 1870 im Betriebe befindlichen Bahnen nebst dem Tage ihrer Eröffnung und der Specification der disponibeln Betriebmittel detaillirt aufzuführen, während wir in Tabelle II die Gütermengen specificirt haben, welche auf den verschiedenen Bahnen vice versa transportirt worden sind. Wenn wir bedenken, dass im Jahre 1861 nur 1952 Werst oder in runder Summe durch 7 dividirt $264^4/_7$ Deutsche Meilen der Exploitation überliefert waren, während Ende 1870, wie unsere Tabelle nachweisst 9713 Werst oder durch 7 dividirt 1370 Deutsche Meilen im Betriebe waren, so ist dies wohl ein Beweis, dass das Russische Reich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens Fortschritte gemacht hat, welche kein Land der Welt, wir nehmen selbst Amerika nicht aus, zu registriren hat. Aber abgesehen davon zeichnet sich Russland noch sehr wesentlich vortheilhaft vor den anderen Staaten aus, dass die Gattung der zu verfrachtenden Producte eine sehr billige Exploitation mit der Zeit möglich machen wird.

Schon der Umstand, dass die Güter einen fast 100 % längeren Weg in Russland zurücklegen, als der Durchschnittssatz des zurückgelaufenen Weges auf den Deutschen und Oesterreichischen Bahnen ist, giebt ein untrügliches Zeichen für die unausbleibliche, sichere Rentabilität der Russischen Linien.

Aber abgesehen davon haben die Eisenbahnen in die Exportverhältnisse im Allgemeinen vollständige veränderte Verhältnisse gebracht. Es stellt sich nämlich heraus, dass der Eisenbahntransport, was man früher für unmöglich gehalten hat, billiger kommt als der bisher übliche Transport zu Wasser.

Es ist dies dadurch zu erklären, dass der Transport auf den Canälen und Strömen 6 bis 8 Monat in Anspruch nahm und dass die Verluste, welche durch einen so langen Transport an Zinsen, Qualitätsverlust sowie Kalo entstanden, eben weit grösser waren als es die Differenz zwischen Wasserfracht und Eisenbahnfracht ausmacht. Wir finden die günstige Ansicht über die Rentabilität der Russischen Eisenbahnlinien aber fernerhin durch den Nachweis bewährt, welchen die Liste der Zinsengarantien ergiebt die der Russische Staat für die von ihm garantirten Eisenbahnpapiere zu zahlen hat. Es betrug diese Garantie

| | |
|---|---|
| im Jahre 1861 | $87^{09}/_{100}$ % |
| „ „ 1862 | $90^{79}/_{100}$ % |
| „ „ 1863 | $92^{24}/_{100}$ % |
| „ „ 1864 | $88^{29}/_{100}$ % |
| „ „ 1865 | $86^{81}/_{100}$ % |
| „ „ 1866 | $63^{41}/_{100}$ % |
| „ „ 1867 | $52^{85}/_{100}$ % |
| „ „ 1868 | $26^{91}/_{100}$ % |
| „ „ 1869 | $23^{92}/_{100}$ %* |

im Jahre 1871 endlich wird diese Garantie noch kleiner sein wie vorher, sie war im Jahre 1870 Rubel 9513196 auf die garantirte Summe von 29653430 Rubel oder in Procenten $32_{,11}$ %.*

Wenn man nun ferner bedenkt, dass sowohl Exportation wie Importation des Russischen Reiches vor Allem aber in den Massenartikeln mehr und mehr wächst, so ist daraus der günstigste Schluss auf die Prosperität der Eisenbahnlinien zu ziehen und es ist deswegen nicht uninteressant sich zu vergegenwärtigen, dass die Exportationsziffern in den letzten Jahren wie folgt waren:

Russland's Handel mit Europa incl. Finnland
(Totalwerth in Rubeln)

| | Exportation. | Importation. |
|---|---|---|
| 1860 | 168 032 000 | 138 182 000 |
| 1861 | 163 722 000 | 144 972 000 |
| 1862 | 167 121 000 | 127 995 000 |
| 1863 | 140 773 000 | 130 703 000 |
| 1864 | 171 207 000 | 147 693 000 |
| 1865 | 191 323 000 | 140 976 000 |
| 1866 | 201 049 000 | 180 573 000 |
| 1867 | 220 155 000 | 236 846 000 |
| 1868 | 217 686 000 | 244 425 000 |
| 1869 | 256 508 000 | 324 101 000 |
| 1870 | 351 578 000 | 315 407 000 |

Diese Zahlen sprechen recht deutlich die zunehmende Prosperität der mercantilen Entwicklung Russlands aus. Bezüglich der Eisenbahnen aber ist es hochwichtig, aus der beifolgenden Liste No. II zu entnehmen, dass der Verkehr zwar für den Export ungleich wichtiger aber auch für den Import grosse Bedeutug hat. Wir finden, und diess ist interessant zu constatiren, dass, der Export im Jahre 1870 $67_{,39}$ % der Gesammt-Güterbewegung betrug und der Import $32_{,61}$ %. Das ist in der That ausserordentlich wichtig und spricht gar sehr für die Prosperität der Russischen Eisenbahnen.

Verfasser dieser Zusammenstellung wird demnächst eine genaue Statistik über Russische Eisenbahnbetriebsverhältnisse veröffentlichen, es genüge hier darauf hinzuweisen, dass, die Zahl der Züge auf verschiedenen Linien noch sehr gesteigert werden, kann; ohne das Material zu vergrössern. Die Geschwindigkeit im mittleren Durchschnitt ist nämlich die folgende gewesen und zwar bei jeder Eisenbahnlinie im Maximum für Personenzüge incl. Aufenthalt auf den Stationen. Bei Güterzügen ist sie durchschnittlich 25 % kleiner.

Gruppe Nord-West.

| Eisenbahn. (1 Werst = 0,141 Deutsche Meilen.) | Werste in 1 Stunde. |
|---|---|
| Warschau-Wiener | $44_{,3}$ |
| Warschau-Bromberger | $44_{,0}$ |
| St. Petersburg-Werzbolower | $36_{,6}$ |
| St. Petersburg-Warschauer | $35_{,3}$ |
| Riga-Dünaburger | $35_{,2}$ |
| Dünaburg-Witebsker | $32_{,4}$ |
| Nicolai (St. Petersburg-Moskau) | $31_{,3}$ |
| Warschau-Brest | $30_{,0}$ |
| Finnländer | $29_{,3}$ |
| Orel-Wilebsker | $25_{,7}$ |
| Rybinsk-Bologoier | $25_{,5}$ |
| Baltische | $21_{,4}$ |
| Smolensker | $20_{,6}$ |
| Mittlerer Durchschnitt | $30_{,0}$ |

Gruppe Süd-Ost.

| Eisenbahn. | Werste in 1 Stunde. |
|---|---|
| Riajsk-Morschansker | $27_{,1}$ |
| Charkow-Krementschuger | $27_{,0}$ |
| Moskau-Nijni-Nowgorod | $26_{,4}$ |
| Moskau-Riazaner | $26_{,4}$ |
| Kursk-Kiewer | $26_{,2}$ |
| Riazan-Kozlow | $26_{,1}$ |
| Kursk-Azow | $25_{,5}$ |
| Kozlow-Woronesch | $25_{,5}$ |
| Schuja-Iwanowo | $24_{,4}$ |
| Kozlow-Tambow | $24_{,3}$ |
| Kiew-Odessa | $24_{,3}$ |
| Jaroslaw | $24_{,0}$ |
| Odessa-Grenze | $24_{,0}$ |
| Griazi-Tsaritsine | $23_{,4}$ |
| Moskau-Kursk | $21_{,7}$ |
| Orel-Griazi | $21_{,4}$ |
| Saratower | $19_{,9}$ |
| Wolga-Don | 15 |
| Mittlerer Durchschnitt | $24_{,0}$ |

Wenn man bedenkt, dass gerade jetzt der Eisenbahnverkehr erst einer Complettirung durch Ausbau der Hauptlinien entgegensieht, wenn man berücksichtigt, dass in wenigen Jahren der Steinkohlen-Verkehr auch in diesem Lande eine mächtige Ziffer in die Waagschaale werfen wird, so muss man zu der Erkenntniss gelangen, dass allerdings die Resultate der Eisenbahnlinien zu den grössten Erwartungen berechtigen.

Wir haben hier nur eine Skizze gegeben, behalten uns aber vor, den Betrieb der Russischen Bahnen, deren Mängel und Vorzüge demnächst eingehend zu besprechen. **Wilh. v. Lindheim.**

* Diese momentane Erhöhung hat ihren Grund in der Eröffnung und dem noch nicht beendeten Ausbau einiger garantirter Linien.

# I. Betriebsmittel der Russischen Eisenbahnen. 1870.

| 1870. Name der Bahn. | Länge in Werst | Eröffnung | Passagier-Locomotiven | Güterzug-Locomotiven | Tender-Locomotiven | Gedeckte Güter-Wagen | Offene Güter-Wagen | Diverse | Durchschnitts-Anzahl der Passagier-Züge per Tag | Durchschnitts-Anzahl der Güter-Züge per Tag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Riga-Dünaburg | 204 | 12. September 1861 | 40 | 15 | — | 1008 | 37 | 184 | 2 | 9 |
| Riga-Mittau | 40 | 21. November 1868 | 8 | — | — | 43 | 30 | — | 3 | 2 |
| Dünaburg-Witebsk | 243 | 5. October 1866 | 20 | 38 | — | 530 | 60 | 120 | 2 | 4 |
| Orel-Witebsk | 488 | 24. November 1868 | 20 | 105 | — | 2558 | 509 | 40 | 2 | 7 |
| Orel-Griase | 283 | 6. Juni 1870 | 13 | 27 | — | 439 | 114 | 151 | 2 | 5 |
| Griase-Czarizin | 195 | 4. December 1869 | 6 | 24 | — | 446 | 50 | 84 | 2 | 3 |
| Wolgo-Don | 73 | 5. März 1862 | 2 | 8 | 2 | 71 | 320 | — | 2 | 4 |
| Moskau-Brest(Moskau bis Smolensk) | 397 | 20. September 1870 | 10 | 32 | — | 634 | 430 | — | — | — |
| Moskau-Riasan | 196 | 20. Februar 1865 | 10 | 64 | — | 1300 | 108 | 74 | 2 | 15 |
| Riasan-Koslow | 197 | 5. September 1866 | 12 | 37 | — | 1003 | 253 | 154 | 2 | 11 u. 18 |
| Rostow-Woronesch | 167 | 1. Februar 1868 | 6 | 15 | — | 290 | 40 | 74 | 2 | 6 |
| [1]Woronesch-Rostow (im Bau) | 79 | 1. Februar 1868 | 4 | 6 | — | — | 261 | — | 2 | 1 |
| Koslow-Tambow | 68 | 21. December 1869 | 4 | 8 | — | 52 | 47 | 45 | 2 | 7 u. 8 |
| Tambow-Saratow | 110 | 9. August 1870 | 6 | 14 | — | 200 | 100 | — | 2 | 7 |
| Riajsk-Morschansk | 121 | 2 December 1867 | 6 | 12 | — | 254 | 60 | 2 | 2 | 6 |
| Moskau-Kursk | 502 | 7. December 1868 | 38 | 158 | 2 | 2670 | 800 | 100 | — | — |
| Kursk-Kiew | 442 | 17. December 1868 | 21 | 43 | — | 780 | 100 | 100 | 2 | 5 |
| Kursk-Asow | 763 | 23. December 1869 | 35 | 87 | — | 1111 | 602 | 170 | 2 | 5 |
| Kiew-Brest | 278 | 26. Mai 1870 | 13 | 19 | — | 361 | 330 | 53 | — | — |
| Odessaer | 806 | 29. Juni 1870 | 33 | 95 | 4 | 1169 | 1146 | 375 | 2 | $7_{,70}$ u. $6_{,84}$ |
| Charkow-Krementschuk | 112 | 1. August 1870 | — | 12 | — | 270 | 350 | — | 2 | 4 |
| Nicolai-Bahn | 604 | 1. November 1851 | 54 | 207 | 12 | 3809 | 740 | 61 | 2 | 24 |
| Baltische Bahn | 388 | 24. October 1870 | 16 | 24 | — | 383 | 200 | 37 | 2 | 6 |
| Ribinsk-Bologoe | 280 | 4. Juni 1870 | — | 40 | 3 | 1159 | 351 | — | 2 | 6 |
| Nowotorjsk | 33 | 30. Mai 1870 | 5 | — | — | 27 | 27 | 18 | 2 | 11 u. 12 |
| Mosco-Nijni-Nowgorod | 410 | 1. August 1870 | 39 | 64 | — | 1005 | 443 | 288 | 4 | 10 |
| Schuisk-Iwanowo | 84 | 16. September 1868 | 6 | 8 | — | 70 | 30 | 70 | 2 | 6 |
| Moskau-Jaroslaw | 261 | 18. Februar 1870 | 15 | 26 | — | 515 | 222 | 38 | 2 | 5 |
| Petersburg-Warschau | 1207 | 15. December 1862 | 99 | 109 | 14 | 2021 | 821 | 1859 | 2 | 6 |
| [2]Warschau-Wien | 325 | 1. April 1848 | — | 75 | — | 420 | 318 | 1312 | 2 | 7 |
| [3]Warschau-Bromberg | 138 | 1. Januar 1863 | — | 22 | — | 140 | 50 | 208 | 2 | 4 |
| Lodzer Fabrikbahn | 26 | 20. Mai 1866 | 3 | — | — | 20 | 16 | — | 1 | 3 |
| Warschau Terespol | 193 | 24. August 1868 | 12 | 8 | — | 102 | 48 | 183 | 2 | 6 |
| | 9713 | | 556 | 1402 | 37 | 24860 | 8923 | 5800 | 62 | 210 |

1 Werst = $0_{,141}$ Deutsche Meilen.

## Russland

| | | Länge der Bahnen | | |
|---|---|---|---|---|
| Waggons, offene und diverse | 14723 Stück | 1370 Meilen, daher entfallen | $0_{,092}$ Meilen<br>$0_{,658}$ Werst | auf 1 offenen und diverse Waggons. |
| „ gedeckte | 24860 „ | 9713 Werst | $0_{,054}$ Meilen<br>$0_{,390}$ Werst | „ 1 gedeckten Waggon. |
| zusammen | 39583 Stück | „ „ | $0_{,034}$ Meilen<br>$0_{,245}$ Werst | „ 1 Waggon aller Güterwagen zusammen. |
| Passagier- und Tender-Locomotiven | 593 Stück | 1370 Meilen, daher entfallen | 2 Meilen<br>16 Werst | auf 1 Passagier-Locomotive. |
| Güterzug-Locomotiven | 1402 „ | 9713 Werst | $0_{,846}$ Meilen<br>6 Werst | „ 1 Güterzug-Locomotive. |
| zusammen | 1995 Stück | „ „ | $0_{,686}$ Meilen<br>$4_{,869}$ Werst | „ Güterzug- und Passagier-Locomotive zusammen. |

## Preussen

| | | Länge der Bahnen | | |
|---|---|---|---|---|
| [4]Waggons, Güterwagen | 43896 Stück | 1376 Meilen, daher entfallen | $0_{,313}$ Meilen | auf 1 Wagen |
| Pferdewagen | 2041 „ | „ „ | $0_{,669}$ „ | „ 1 „ |
| Arbeitswagen | 2057 „ | „ „ | $0_{,668}$ „ | „ 1 „ |
| zusammen | 47974 Stück | 1376 Meilen, „ „ | $0_{,286}$ „ | „ 1 „ aller Güterwagengattungen zusammen. |
| Locomotiven | 3249 Stück | 1376 „ „ „ | $0_{,213}$ „ | „ 1 Locomotive. |

## Oesterreich

| | | Länge der Bahnen | | |
|---|---|---|---|---|
| [5]Waggons (Lastwagen) | 33909 Stück | 954 Meilen, daher entfallen | $0_{,281}$ Meilen | auf 1 Wagen |
| Locomotiven | 1523 „ | 954 „ „ „ | $0_{,626}$ „ | „ 1 Locomotive. |

[1] Eröffnet im December 1871. [2] 19 ungekuppelte, 32 einfach, 24 zweifach gekuppelte. [3] 10 ungekuppelte, 12 einfach gekuppelte. [4] Im Jahre 1869. [5] Im Jahre 1868.

## II. Güterbewegung der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1870.

| | | Eingeführte Güter Pud. | Empfangen von anderen Bahnen Pud. | Verladen Pud. | Noch zu verladen am Schluss 1870 | Verladen, Vieh Stück | Anzahl der beladenen Wagen | Anzahl der Züge per Jahr | Angabe der hauptsächlich verfrachteten Waaren |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Von Dünaburg nach Riga | 1870 | 1879736 | 10735754 | 12617112 | 139 | 1940 | 29641 | 1129 | Lein, Brennholz, Hafer, Leinsame, Leinöl etc. |
| | 1869 | 1871710 | 5570129 | 7440078 | 1761 | — | — | — | |
| „ Riga nach Dünaburg | 1870 | 11721746 | — | 11742069 | 31859 | 197 | 26631 | 1097 | Schienen, Cement, Lein, Steinkohle, Eisen, Soda, Salz, Spiritus, Heringe. |
| | 1869 | 7275366 | — | 7221184 | 52182 | — | — | — | |
| „ Mittau nach Riga | 1870 | 1376148 | — | 1376148 | — | 479 | 3492 | 646 | Lein, Gerste, Hafer, Spiritus, Mehl, Roggen, Weizen Leinsamen. |
| „ Riga nach Mittau | 1870 | 1115293 | — | 1115293 | — | 24 | 2872 | 638 | Eisen, Tabak, Zucker, Salz, Schienen, Baumaterial, Gerste, Hafer, Mehl, Weizen. |
| „ Witebsk n. Dünaburg | 1870 | 2409552 | 9912891 | 12322443 | — | 4855 | 30677 | 1371 | Getreide, Lein, Brennholz, Tabak, Mehl, Leinsamen. |
| | 1869 | 2407585 | 5291661 | 7699316 | — | — | — | — | |
| „ Dünaburg n. Witebsk | 1870 | 291035 | 8512727 | 8803762 | — | 2 | 19097 | 1130 | Schienen, Salz, Maschinen, Kalk, Eisen, Heringe, Theer. |
| | 1869 | 340734 | 4582888 | 4923622 | — | — | — | — | |
| „ Orel nach Witebsk | 1870 | 8517199 | 6882403 | 14406735 | 270218 | 2358 | 29298 | 1618 | Hafer, Roggen, Gusseisen, Leinsamen, Tabak, Glas. |
| | 1869 | 10701761 | — | 11479582 | 277365 | — | 29038 | 1067 | |
| „ Witebsk nach Orel | 1870 | 10866711 | 5863575 | 16563601 | 220000 | 85 | 34783 | 1568 | Holz, Pech, Hafer, Schreibpapier, Glas, Eisen, Kohlen, Lein, Schienen. |
| | 1869 | 3046663 | 4018662 | 7228510 | 53315 | — | 14591 | 1068 | |
| „ Griäsi nach Orel | 1870 | 3758410 | 2226097 | 5780623 | 203884 | 60 | 11235 | 568 | Getreide, Roggen, Fisch, Leder, Mehl. |
| | 1869 | 396796 | 2236520 | 2633316 | — | — | 5600 | 340 | Hafer, leere Fässer, Spiritus. |
| „ Orel nach Griäsi | 1870 | 5958666 | — | 6009136 | 33515 | — | — | 730 | Mehl, Hafer, Kalk, Oel, Schwellen, Bau- und Eisenbahn-Material. |
| | 1869 | 3068477 | — | 3063121 | 5356 | — | — | 351 | |
| „ Borissoglebsk n. Griäsi | 1870 | 3592606 | — | 3589602 | 3004 | 831 | 6388 | 458 | Weizen, Mehl, Talg, Hafer, Fleisch. |
| „ Griäsi n. Borissoglebsk | 1870 | 735549 | 3008150 | 3743699 | — | 3 | 7946 | 515 | Roggen, Kalk, Mehl, Hafer, Zucker, Salz. |
| „ d. Wolga nach d. Don | 1870 | 15141309 | — | 12221284 | 4022459 | — | 24019 | 809 | Holz, Fisch, Eisen, Weizen, Getreide, Theer, Pech. |
| | 1869 | 11076574 | — | 11779389 | 1102434 | — | 22700 | 728 | |
| „ d. Don nach d. Wolga | 1870 | 1081152 | — | 1081152 | — | — | 2746 | 324 | Antrazit, Manufactur-Waare. |
| | 1869 | 555190 | — | 555190 | — | — | 1318 | 159 | |
| „ Smolensk nach Moskau | 1870 | 883860 | 26110 | 909970 | — | 142 | 2189 | 106 | Brenn- und Bau-Holz. |
| „ Moskau nach Smolensk | 1870 | 776504 | 12651 | 789155 | — | 43 | 1956 | 164 | Getreide und Mehl. |
| „ Riäsan nach Moskau | 1870 | 7739113 | 24537100 | 32266314 | 27762 | 34201 | 62478 | 2129 | Roggen, Weizen, Mehl, Talg, Spiritus, Salz, Lein, Wolle, Hafer. |
| | 1869 | 6702979 | 32850930 | 39589180 | 27397 | 17863 | 73406 | 2389 | |
| „ Moskau nach Riäsan | 1870 | 5598809 | — | 5598846 | 568 | 3 | 16412 | 597 | Eisen, Gewebe, Manufactur- und andere Waare. |
| | 1869 | 6971863 | — | 6971258 | 605 | 606 | 20079 | 743 | |
| „ Koslow nach Riäsan | 1870 | 11571563 | 14202579 | 25791013 | — | 24658 | 49802 | 2623 | Weizen, Mehl, Hafer, Talg, Erbsen, Roggen. |
| | 1869 | 13122241 | 18960227 | 33569627 | 16871 | 17478 | 61256 | 2259 | |
| „ Riäsan nach Koslow | 1870 | 2685295 | 6644289 | 9330563 | — | 275 | 24947 | 2607 | Spiritus, Leinsamen, Gerste, Eisenbahn-Material, Salz. |
| | 1869 | 2894442 | 7952358 | 10861940 | 979 | 490 | 25621 | 2182 | |
| „ Woronesch n. Koslow | 1870 | 3082332 | 3131169 | 6228821 | 917 | 7688 | 12608 | 701 | Mehl, Getreide, Fleisch, Fisch, Oel. Talg, Zucker, Spiritus, Leder, Wolle. |
| | 1869 | 5596886 | 2768070 | 9446374 | 17236 | 6269 | 17799 | 781 | |
| „ Koslow n. Woronesch | 1870 | 530336 | 4778015 | 5308437 | — | 33 | 13656 | 653 | Manufactur-Waare, Bau-Material, Eisen, Glas, Gusseisen, Salz, Getreide. |
| | 1869 | 554160 | 6073829 | 6629510 | 86 | 131 | 14960 | 775 | |
| „ Rostow n. Gruschewka | 1870 | 2865832 | — | 2865832 | — | — | 11667 | 1237 | Holz-Waare, Eisen, Ziegel, Mehl, Spiritus. |
| | 1869 | 1177823 | — | 1177823 | — | — | 7207 | 949 | |
| „ Gruschewka n. Rostow | 1870 | 9836823 | — | 9836823 | — | — | 18849 | 1091 | Antrazit, Stein und Getreide. |
| | 1869 | 7621063 | — | 7621063 | — | — | 15611 | 557 | |
| „ Tambow nach Koslow | 1870 | 1477168 | 505646 | 1982814 | — | 1242 | 4380 | 274 | Getreide, Mehl, Wolle, Fleisch, Fisch. |
| „ Koslow nach Tambow | 1870 | 23716 | 1507695 | 1531411 | — | — | 4189 | 283 | Eisen, Holz, Kohle, Getreide. |
| „ Umet nach Tambow | 1870 | 673499 | — | 655518 | 17981 | 4 | 1558 | 164 | Pottasche, Getreide, Wolle, Fisch, Fleisch. |
| „ Tambow nach Umet | 1870 | 602396 | — | 665942 | 7205 | — | 2071 | 174 | Eisen, Schienen, Brückentheile. |
| „ Morschansk n. Riajsk | 1870 | 6800224 | — | 6802764 | 37312 | 1814 | 12345 | 486 | Mehl, Getreide, Bauholz, Leinsamen. |
| | 1869 | 10917789 | — | 10877937 | 39852 | 3858 | 19439 | 988 | |
| „ Riajsk n. Morschansk | 1870 | 10399 | 543276 | 553675 | — | 50 | 2511 | 447 | Schienen, Manufacturwaare, Eisen, Bauholz. |
| | 1869 | 30609 | 791994 | 822603 | — | 23 | 1689 | 896 | |
| „ Kursk nach Moskau | 1870 | 18696802 | 6690211 | 26237189 | 803596 | 5787 | 64448 | 2077 | Getreide, Tabak, Zucker, Holz, Mehl, Talg, Hafer, Aepfel, Wolle. |
| | 1869 | 17074933 | 2563308 | 16456568 | 4230772 | 7967 | 40318 | 1570 | |
| „ Moskau nach Kursk | 1870 | 9975066 | 3253955 | 13602934 | — | 151 | 36234 | 1105 | Manufactur, Eisen, Holz, Salz. |
| | 1869 | 11721634 | 1410968 | 13168034 | 373913 | 1901 | 32449 | 1263 | |
| „ Kiew nach Kursk | 1870 | 6678565 | 266409 | 6960265 | 20669 | 794 | 14272 | 473 | Zucker, Tabak, Früchte, Roggen. |
| „ Kursk nach Kiew | 1870 | 1780708 | 1320549 | 3034474 | 9397 | 55 | 7443 | 397 | Manufactur, Oel, Tabak, Spiritus. |
| „ Charkow nach Kursk | 1870 | 8052058 | — | 8052058 | — | 715 | 15936 | 1668 | Holz, Stein, Fisch, Salz, Getreide. |
| „ Kursk nach Charkow | 1870 | 10081662 | 1290626 | 11372288 | — | 646 | 22207 | 1694 | Kohlen, Eisen, Holz, Zucker, Branntwein. |
| „ Imerinka nach Kiew | 1870 | 1011896 | 115132 | 1050610 | 76418 | 64 | 1770 | — | Manufactur, Zucker, Salz, Holz. |
| „ Kiew nach Imerinka | 1870 | 732001 | 327249 | 998357 | 60893 | 10 | 1670 | — | Manufactur, Getreide, Zucker. |
| „ Krementschug n. Odessa | 1870 | 21944040 | — | 21718991 | 258889 | 4972 | 43249 | 2130 | Getreide, Zucker, Spiritus, Mehl, Mais, Gerste, Holz, Eisen, Leinsamen. |
| | 1869 | 12994166 | — | 12960326 | 33840 | — | 28521 | 1273 | |
| „ Odessa n. Krementschug | 1870 | 12602109 | — | 12602109 | — | 759 | 26974 | 1889 | Stein, Schienen, Salz, Fisch, Oel, Tabak, Wein, Wolle, Eisen. |
| | 1869 | 8605136 | — | 8605136 | — | — | 30757 | 1334 | |
| Terespol n. Rasdelnaja | 1870 | 8815032 | — | 8815132 | — | 2248 | 15909 | 839 | Getreide Spiritus, Mehl, Holz, Wein, Tabak, Mais, Gemüse. |
| | 1869 | 5983144 | — | 5983044 | 100 | — | 12190 | 630 | |
| Transport | | 223972920 | 116294258 | 336934964 | 6106685 | 97188 | 720555 | 38609 | |

| | | Eingeführte Güter Pud. | Empfangen von anderen Bahnen Pud. | Verladen Pud. | Noch zu verladen am Schluss 1870 | Verladen, Vieh Stück | Anzahl der beladenen Wagen | Anzahl der Züge per Jahr | Angabe der hauptsächlich verfrachteten Waaren |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport | | 223972920 | 116294258 | 336934964 | 6106685 | 97188 | 720555 | 38609 | |
| Von Rasdelnaja n. Terespol | 1870 | 4692 | — | 4692 | — | 45 | 12 | — | — — — — |
| | 1869 | 329000 | — | 329000 | — | — | 942 | 611 | |
| „ Imerinka nach Birzula | 1870 | 4419029 | — | 4081477 | 347522 | 594 | 8160 | 352 | Erbsen, Leder, Mehl, Zucker, Roggen. |
| „ Birzula nach Imerinka | 1870 | 157119 | — | 157119 | — | 104 | 336 | 305 | Eisen, Holz, Talg, Tabak, Fisch. |
| v. Poltawa n. Krementschug | 1870 | 329498 | — | 329498 | — | 58 | 869 | 333 | Manufactur, Getreide, Früchte, Gemüse. |
| „ Krementschug n. Poltawa | 1870 | 2096158 | — | 2096158 | — | 10 | 5676 | 339 | Schienen, Schwellen, Baumaterial. |
| von Moskau n. Petersburg | 1870 | 26739002 | 10869093 | 37777425 | 109938 | 44881 | 83172 | 3863 | — — — — |
| | 1869 | 27710983 | 12945766 | 41004550 | 279268 | — | 92411 | 3998 | |
| „ Petersburg n. Moskau | 1870 | 34766358 | 3271914 | 38802292 | 3802254 | 233 | 90424 | 3990 | — — — — |
| | 1869 | 42498300 | 2505778 | 41073806 | 4566274 | — | 83345 | 3876 | |
| „ Baltisch Port n. Tosna | 1870 | 490903 | — | 490903 | — | — | 2643 | 174 | Wolle, Hafer, Spiritus, Mehl. |
| „ Tosna n. Baltisch Port | 1870 | 51121 | 336865 | 387986 | — | — | 1425 | 174 | Manufactur, Wolle, Lein, Hafer, |
| „ Ribinsk nach Bologoe | 1870 | 3383990 | — | 3379145 | 4845 | 332 | 6328 | 381 | Leinwand, Käse, Getreide, Mehl, Hafer. |
| „ Bologoe „ Ribinsk | 1870 | 380353 | 497953 | 878306 | — | — | 2731 | 385 | Petroleum, Soda, Colonial-Waare, Tabak. |
| „ Torjok n. Ostaschkoff | 1870 | 532569 | — | 532569 | — | — | 1047 | 222 | Mehl, Hafer, Leder Kalk. |
| „ Ostaschkoff n. Torjok | 1870 | 40712 | 236298 | 277010 | — | 1 | 941 | 210 | Colonial-Waare, Leder. |
| „ Nijni nach Moskau | 1870 | 34269104 | 683662 | 34952766 | — | 8554 | 72414 | 1993 | Holz, Getreide, Salz, Mehl, Eisen, |
| | 1869 | 38351678 | 738486 | 39090164 | — | 5480 | 81469 | 2229 | Fisch, Baumaterial. |
| „ Moskau nach Nijni | 1870 | 9971916 | 1855445 | 11827361 | — | 545 | 26209 | 1802 | Manufactur, Zucker, Colonialwaare, |
| | 1869 | 10190387 | 2313660 | 11504047 | — | 80 | 27602 | 2026 | Eisen, Maschinen. |
| „ Ivanova nach Novkinsk | 1870 | 1065608 | — | 1065608 | — | 39 | 3026 | 393 | Manufactur, verschiedene Gewebe. |
| | 1869 | 943022 | — | 943022 | — | — | 2965 | 342 | |
| „ Novkinsk nach Ivanova | 1870 | 1068199 | 2961806 | 4030005 | — | 58 | 9714 | 477 | Getreide, Wolle, Zeug, Mehl, Branntwein, Eisen. |
| | 1869 | 345818 | 2472431 | 2818249 | — | — | 7492 | 339 | |
| „ Jaroslav nach Moskau | 1870 | 20500214 | — | 20500214 | — | 380 | 35862 | 1289 | Brennholz, Mehl, Eisen, Salz, Leinwand, Stärke. |
| | 1869 | 14020925 | — | 14020925 | — | — | 23844 | 946 | |
| „ Moskau nach Jaroslav | 1870 | 2583808 | — | 2583808 | — | 184 | 8246 | 1308 | Tabak, Mehl, Zucker, Eisen, Manufactur-Waare. |
| | 1869 | 1931856 | — | 1931856 | — | — | 7941 | 943 | |
| I. v. Warschau n. Wirballen u. Petersburg | 1870 | 7956126 | 1049286 | 8980909 | 25955 | 11462 | 22285 | 1748 | Holz, Getreide, Zucker, Gusseisen, |
| | 1869 | 6540599 | 1072233 | 7611380 | 1452 | 9676 | 18138 | — | Spiritus, Fisch etc. |
| II. v. Warschau n. Wirballen u. Petersburg | 1870 | 5461208 | 3004806 | 8446247 | 37185 | 2189 | 24232 | 1508 | Salz, Lein, Roggen, Mehl, Getreide, |
| | 1869 | 4569724 | 2740866 | 2740866 | 17418 | 1950 | 18248 | — | Manufactur, Schwellen. |
| III. v. Warschau n. Petersburg | 1870 | 6966993 | 995722 | 7972958 | 51741 | 346 | 20636 | 651 | Zucker, Getreide, Holz, Manufactur- |
| | 1869 | 5902984 | 700456 | 6541456 | 61984 | 991 | 17612 | — | Waare. |
| Total: | 1870 | 20384327 | 5049814 | 25400114 | 114881 | 13997 | 67153 | 1779 | |
| von Warschau n. Petersburg | 1869 | 17013307 | 4513564 | 20046008 | 80854 | 12617 | 53001 | — | — — — — |
| Total: | 1870 | 23590362 | 2589661 | 26148335 | 89515 | 5396 | 67252 | 1860 | |
| „ Petersburg n. Warschau | 1869 | 18679652 | 1551681 | 20183406 | 57927 | 3704 | 52630 | — | Holz, Getreide, Erde, Roggen, Weizen. |
| Warschau-Wien: | | | | | | | | | |
| v. d. Grenze nach Warschau | 1870 | 28401444 | 7611830 | 36143520 | 28827 | 934 | 84690 | 1460 | Steinkohlen, Spiritus, Manufactur- |
| | 1869 | 22628196 | 10144269 | 32643392 | 129073 | 3464 | 89018 | 2676 | Waare, Eisen, Kalk, Mehl. |
| v. Warschau nach d. Grenze | 1870 | 6559000 | 2083083 | 8617860 | 52792 | 16509 | 25964 | 1552 | Getreide, Holz, Manufactur, Knochen, |
| | 1869 | 5313502 | 2609183 | 7894116 | 28569 | 23988 | 21185 | 2676 | Salz, Kartoffeln etc. |
| v. d. Grenze bis Szernewitz | 1870 | 4141839 | 1722536 | 5887568 | 3060 | 445 | 16913 | 730 | Zucker, Mehl, Spiritus, Soda, Wolle |
| | 1869 | 3922808 | 2005883 | 5897438 | 31253 | 1039 | 15045 | 1338 | etc. |
| von Szernewitz n. Bromberg | 1870 | 1998482 | 7270113 | 9279347 | 16677 | 8796 | 24278 | 730 | Getreide, Spiritus, Erbsen, Zucker, |
| | 1869 | 1949878 | 940116 | 2862565 | 27429 | 15819 | 7429 | 1034 | Holz, Rüben. |
| von Lodzi nach Koluszki | 1870 | 430495 | — | 432066 | — | 68 | 2105 | 668 | Manufactur-Waare und Zucker. |
| | 1869 | 324660 | — | 323089 | 1571 | 815 | 1603 | 671 | |
| von Koluszki nach Lodzi | 1870 | 122141 | 4052062 | 3929921 | — | 79 | 9667 | 668 | Steinkohlen, Wolle, Kalk, Baumwolle. |
| | 1869 | 111991 | 3698264 | 3698264 | — | 820 | 9127 | 671 | |
| von Terespol n. Warschau | 1870 | 6199893 | — | 6196625 | 8643 | 33778 | 14320 | 511 | Getreide, Holz, Ziegel, Tabak, Talg. |
| | 1869 | 3232783 | — | 3227408 | 5375 | — | 7363 | 407 | |
| „ Warschau n. Terespol | 1870 | 2436345 | — | 2436817 | 250 | 21 | 6069 | 511 | Schienen, Eisen, Salz, Bauholz, Pulver, |
| | 1869 | 1615490 | — | 1614768 | 722 | — | 4397 | 407 | Pflastersteine. |
| Gesammtsumme | | 461087501 | 167416393 | 625561479 | 10685889 | 193229 | 1398201 | 67068 | |

**NB.** Sämmtliche unter dem Jahre 1869 aufgeführten Zahlen, sowie die mit I, II und III bezeichneten Posten sind in der Addition nicht inbegriffen.

3 Pud. in runder Summe = 1 Zollcentner, würde daher die Gesammtbewegung sein, wie folgt:

Gesammtsumme der beförderten Zollcentner 208520493 3561963 in Russland im Jahre 1870,
„ „ „ „ 314640074 „ Oesterreich „ 1868,
„ „ „ „ 1068370816 „ Preussen „ 1869.

## In Russland

ist daher auf die Werst im Jahre 1870 transportirt worden 21467 Zoll-Ctr.
Es wurden per Wagen verladen . . . . . 149 „
Es wurden per Zug verladen (bei 67068 Zügen) . . . . 3109 „

### In Oesterreich

wurden auf die Meile im Jahre 1868 transportirt . . . 328 092 Zoll-Ctr.
Es wurden per Zug verladen (bei 95 188 Zügen . . . 3305 „

### In Preussen

wurden auf die Meile im Jahre 1869 transportirt . . . 776 439 Zoll-Ctr.
Es wurde per Zug verladen (bei 230 895 Zügen) . . . 4 627 „

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

—*tz.* **Thüringische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) In Folge der Betriebs-Eröffnung der $8_{,91}$ Meilen langen Gotha-Leinefelder Bahn ist die Betriebslänge auf $47_{,51}$ Meilen gestiegen, welche im mittleren Jahresdurchschnitte $43_{,34}$ Meilen beträgt und von welcher $27_{,13}$ Meilen doppelgleisig sind.

Einschliesslich der zum Bau der Leipzig-Zeitzer Zweigbahn concessionirten V. Prioritäts-Anleihe von 2 800 000 Thlrn. sind 37 111 000 Thlr. (darunter 22 411 000 Thlr. Actien) concessionirt. Das verwendete Anlagekapital ist nur für die älteren Linien von $38_{,60}$ Meilen festgestellt und beträgt 21 279 914 Thlr. = 551 293 Thlr. pro Meile Bahnlänge.

Von den Prioritäts-Obligationen sind 1 372 400 Thlr. amortisirt und von den Stamm-Actien geniessen 10 661 000 Thlr. eine Zins-Garantie à 4 und $4^1/_2$ Proc.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 102 Locomotiven mit 101 Tendern, 173 Personenwagen mit 8212 Plätzen, 65 Gepäck-, 1917 Güter- und 159 Arbeitswagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 287 330 Ctrn.

Die Locomotiven haben auf den eigenen Linien 328 244 und auf fremden Bahnen 1443 Nutzmeilen zurückgelegt, während fremde Locomotiven auf der Thüringischen Bahn 1 116 Meilen geleistet haben.

In Folge der Militair-Transporte fielen auf der Hauptbahn die Schnellzüge vom 23. Juli bis 13. August, die Personenzüge vom 22. Juli bis 14. August, die Güterzüge vom 20. Juli bis 13. August ganz und in der folgenden Zeit bis zum Jahresschlusse theilweise aus. Ebenso ist der Betrieb auf der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt und auf der Gotha-Leinefelder Bahn vom 23. Juli bis 14. August ganz eingestellt gewesen. Nach den Liquidationen betrugen die Beförderungen in Veranlassung des Krieges 387 733 Personen, 84 812 Centner Militair-Gepäck, Effecten, Munition etc., 6818 Fahrzeuge und Geschütze und 43 341 Pferde, mit einer Gesammt-Einnahme von rot. 563 600 Thlr.

Befördert wurden 11 840 Personen in der I. Classe, 352 681 in der II. Classe, 1 364 545 in der III. Classe, 43 425 in der IV. Classe und 464 523 Personen zu ermässigten Fahrpreisen (Militair, Auswanderer etc.) zusammen 2 237 014 Personen (davon 2 033 134 im Binenverkehre), 155 871 Ctr. Gepäck (davon 100 804 Ctr. Freigewicht), 590 Equipagen, 6818 Fahrzeuge, 56 776 Pferde (davon 43 341 Militair-Pferde), 3 486 Hunde, 545 546 Ctr. Eilgüter, 27 112 Ctr. Postgüter, 1 816 682 Ctr. Normalfrachtgüter und 19 217 638 Ctr. Güter zu ermässigter Fracht, zusammen 21 691 790 Ctr. (davon 6 589 511 Ctr. im Binnenverkehre), 320 843 Ctr. Militair-Güter, 529 589 Ctr. frachtfreie Dienstgüter, 457 Eisenbahn-Fahrzeuge und 82 877 Stück Thiere.

Jede Person hat durchschnittlich $7_{,48}$ Meilen und jeder Centner Gut $12_{,59}$ Ml. durchfahren, es beträgt daher die specifische Frequenz 386 248 Personen, resp. 6 302 311 Centner-Meilen (excl. Militair- und Dienstgüter, sowie Thiere). Die Einnahmen betrugen $2_{,22}$ Sgr. pro Person und Meile und $2_{,74}$ Pf. pro Centner und Meile. Gegen das Vorjahr wurden 280 593 Personen = $14_{,84}$ Proc. und 666 475 Ctr. Güter (excl. Militair- und Dienstgüter) = $3_{,17}$ Proc. mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 1 250 121 Thlr., für Gepäck 35 933 Thlr., für Equipagen 3810 Thlr., für Pferde 16 883 Thlr., für Hunde 726 Thlr. (zusammen im Personenverkehre 1 307 473 Thlr.), für Eilgut 216 062 Thlr., für Postgut 4704 Thlr., für Normalfrachtgut 380 298 Thlr., für Kohlen etc. 195 033 Thlr., für Frachtgüter der ermässigten Classe 1 251 415 Thlr., für Vieh 34 153 Thlr., für Militair-Pferde 167 596 Thlr., für Militair-Güter, Fahrzeuge etc. 94 644 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 4165 Thlr., an Neben-Erträgen 14 721 Thlr. (zusammen im Güterverkehre 2 362 791 Thlr.) und aus sonstigen Quellen 312 671 Thlr., zusammen 3 982 935 Thlr. pro Meile Bahnlänge 91 900 Thlr. und pro Nutzmeile $12_{,09}$ Thlr. Ausserdem sind noch 90 000 Thlr. Bestand aus den Erträgnissen des Vorjahrs vorhanden.

Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 541 367 Thlr. = $15_{,73}$ Proc. gestiegen.

Die Ausgaben betrugen: für die Bahnverwaltung 597 511 Thlr. (13 786 Thlr. pro Meile), für die Transport-Verwaltung 1 291 077 Thlr. ($3_{,92}$ Thlr. pro Nutzmeile) und für die allgemeine Verwaltung 87 662 Thlr. (2023 Thlr. pro Meile), zusammen 1 976 250 Thlr., resp. 45 599 Thlr. pro Meile Bahnlänge und $6_{,0}$ Thlr. pro Nutzmeile. Unter vorstehenden Ausgaben sind 360 550 Thlr. enthalten, welche dem Erneuerungsfonds für Unterhaltung der Oberbau-Materialien und Betriebsmittel überwiesen sind.

Die Ausgaben, welche $49_{,62}$ Proc. der Brutto-Einnahmen absorbirten, sind gegen das Vorjahr um 231 981 Thlr. = $13_{,30}$ Proc. gestiegen.

Der Gesammt-Ueberschuss betrug 2 006 685 Thlr. = 46 301 Thlr. pro Meile Bahnlänge. Er ist gegen das Vorjahr um 309 388 Thlr. = $18_{,23}$ Proc. gestiegen. Das verwendete Anlagekapital ist mit $8_{,68}$ Proc. verzinst.

Mit Einschluss des Bestandes aus dem Vorjahre von 90 000 Thlrn. erhielt der Ueberschuss der alten Bahnstrecken von 2 062 077 Thlrn. folgende Verwendung: zur Dotirung des Reservefonds 9000 Thlr., zu Ergänzungsbauten 372 573 Thlr., zur Verzinsung der Anleihen 477 368 Thlr., zur Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stamm-Actien 78 533 Thlr., zur Amortisation der Anleihen 124 200 Thlr., zu den Nebenkosten der Ertragsverwaltung 4778 Thlr., zur Entrichtung der Eisenbahnsteuer pro 1869: 90 000 Thlr., zur Deckung der Steuer pro 1870 : 95 625 Thlr. (dem Betriebsfonds pro 1871 überwiesen), zu 9 Proc. (gegen $8_{,75}$ Proc. im Vorjahre) Dividende der Stamm-Actien 810 000 Thlr.

Der Ueberschuss der Gotha-Leinefelder Bahn von 34 517 Thlrn. wurde dem Baufonds überwiesen, aus welchem die Verzinsung des Anlagekapitals dieser Bahn erfolgte, während bei dem Betriebe der Dietendorf-Arnstädter Bahn ein Fehlbetrag von 17 533 Thlrn. Seitens der Fürstlich Schwarzenburgischen Regierung zuzuschiessen war.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 52 595 Thlrn., der Erneuerungsfonds von 494 551 Thlrn., die Beamten-Pensions- und Waisenkasse von 472 725 Thlrn. bei einer Theilnehmerzahl von 1 103 Personen.

### Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Tasch zu Bromberg ist zum Königl. Eisenbahn-Inspector ernannt und demselben die Betriebs-Inspector-Stelle bei der Ostbahn in Schneidemühl verliehen. — Der bisherige Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector Max Ulrich zu Metz ist als Königl. Wasserbau-Inspector nach Genthin versetzt worden. — Die bisherigen Baumeister Grüttefien, Kottenhoff, Pauly, Emil Reuter und Naumann sind zu Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Verwaltung angestellt, sowie der bisherige technische Assistent Heinrich Velde zu Wiesbaden als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung angestellt worden. — Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Melchiors zu Unna ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben eine Betriebs-Inspector-Stelle bei der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, mit dem Wohnsitze zu Breslau, verliehen; der bisherige Baumeister Edgar Schmiedt zu Halle a/S. ist zum Königl. Baumeister ernannt und als solcher bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Unna angestellt worden. — Am 25. December 1871 verstarb der Obermaschinenmeister der Thüringischen Eisenbahn Brandt zu Erfurt.

Bayer. Staatsbahn. In Folge Verlegung des Maschinen- und Werkstättedienst von Ulm nach Neuulm ist der Abtheilungs-Maschinenmeister X. Sperl von Ulm nach Neuulm versetzt worden.—Der Offizial und Vorstand der Bahnexpedition Kissingen E. Fürst ist am 6. Januar daselbst verstorben.

## Ausland.

*t*— **Zunahme des Eisenbahn-Verkehrs in England vom Jahre 1860 bis 1870.** Am Schluss des Jahres 1860 waren in Grossbritannien und Irland 10 433 Engl. Meilen Eisenbahnen im Betrieb, 10 Jahr später 15 537 Meilen, also fast um 50 Procent mehr. In England nebst Wales wuchs die Gesammtlänge der Bahnen von 7583 auf 11 043, in Schottland von 1486 auf 2519, in Irland von 1364 auf 1975 Meilen. Die Zahl der beförderten Passagiere betrug im Jahre 1860 für das vereinigte Königreich 163 435 678; im Jahre 1870 war diese Zahl auf 330 004 398 angewachsen, hatte also um mehr als 100 Procent zugenommen, abgesehen von den Abonnenten, deren Zahl in noch stärkerem Verhältniss, nämlich von 47 894 auf 156 403 gestiegen war. In England und Wales nahm die Zahl der Passagiere mit gewöhnlichen Billets von 136 958 904 auf 288 633 921, die Zahl der Abonnenten von 30 500 auf 118 110 zu, in Schottland die Zahl der Passagiere mit gewöhnlichen Billets von 16 493 221 auf 27 046 864, die Zahl der Abonnenten von 9829 auf 23 462, in Irland die Zahl der Passagiere mit gewöhnlichen Billets von 9 983 553 auf 14 324 613, die Zahl der Abonnenten von 7565 auf 14 831. Die Gesammtzahl der von Personen- und Güterzügen durchfahrenen Engl. Zugmeilen belief sich für das vereinigte Königreich im Jahre 1860 auf 102 243 692, im Jahre 1870 auf 169 067 372, so dass die Zunahme 65 Procent betrug; in England wuchs die Zahl

der durchfahrenen Zugmeilen von 85 701 925 auf 139 010 284, in Schott- von 11 097 121 auf 21 815 174, in Irland von 5 444 646 auf 8 241 914. Am Schluss des Jahres 1870 betrug das Anlagekapital pro Engl. Meile Bahn für das vereinigte Königreich im Durchschnitt 34 106 £, und zwar für England 39 680 £, für Schottland 24 816 £, für Irland 13 786 £. Die Netto-Einnahme pro Engl. Meile Bahn betrug im Jahre 1870 für das vereinigte Königreich im Durchschnitt 1504 £, und zwar für England 1801 £, für Schottland 962 £, für Irland 528 £. Die Brutto-Einnahme aus dem Personenverkehr (abgesehen von den Abonnenten) betrug im Jahre 1870 für das vereinigte Königreich im Durchschnitt kaum 1 sh., während diese Einnahme im Jahre 1860 pro Passagier um mehr als ein Drittel grösser gewesen war. (Nach den Times.)

## Miscellen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 1 vom 6. Januar 1872. Chronik des Deutschen Reichs. — Handzeichnungen des Königs Friedrich Wilhelm IV. — Die Deutsche Münzreform und ihre Literatur. — Ein Pommersches Herzogthum und eine Deutsche Ordenscomthurei. — Die Ausstellung von Chinesischen und Japanesischen Kunst- und Industrie-Erzeugnissen im Ministerium des Innern.

No. 2 vom 13. Januar. Das Deutsche Ober-Handelsgericht. — Das Gebiet und die Bevölkerung des Preussischen Staates. — Die Spielwaarenfabrication im Königlich Sächsischen Gerichtsamt Saida. — Uebersicht der Fachkalender. — Die Illustration der Deutschen Dichtung. III.

## Eisenbahn-Kalender.

| * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.) | | | Seite |
|---|---|---|---|
| 23. Januar 1872 | | *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | — |
| 24. | „ | *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | — |
| 26. | „ | Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | — |
| 30. | „ | *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | 35 |

### Einzahlungen.

Continental-Pferde-Eisenbahngesellschaft, Berlin. Bureau: Linienstrasse 155. Die noch nicht eingezahlten restlichen 50 Proc. des Actien-Capitals sind in zwei gleichen Raten einzuzahlen. Die erste mit 25 Proc. war bereits am 3. December v. J. fällig; die Einzahlung der zweiten mit 25 Proc. findet am 3. Febr. 1872 statt. Auf verspätet geleistete Einzahlungen werden 6 Proc. Verzugszinsen gerechnet.

### Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 19. Januar | zu Cassel | Hessische Nordb. | Hochbauten | — |
| 20. Januar | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipz. E. | Locomotiv-Schuppen-Construction | — |
| 20. „ | zu Bromberg | Königl. Ostbahn | Bahnhofs-Restauration Neufahrwasser | — |
| 20. „ | zu Wien | Erzherzog Albrechtsb. | eichene Schwellen und Extrahölzer für die Strecke Lemberg-Stryj u. Stryj-Stanislau | |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederl. Rheinb. | Schienen | 1124 |
| 20. „ | zu Utrecht | dieselbe | Schwellen | 1124 |
| 20. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Restaurationsverpachtung Forbach | — |
| 20. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Bandagen | 43 |
| 20. „ | zu Pest | Ungar. Nordostb. | Bauarbeiten Nyiregyháza-Ungvár | — |
| 20. „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | 43 |
| 21. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | Tuche | — |
| 22. „ | zu Münsterberg | Oberschles. Bahn | Wärterhäuser | — |
| 22. „ | zu Altena | Bergisch-Märkische E. | Eisenconstruction | 43 |
| 22. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schwellen | 59 |
| 23. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethbahn | Schienenbefestigungsmittel | — |
| 23. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 35 |
| 24. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 24. „ | zu Köln | Rheinische Eisenb. | Räder | 51 |
| 25. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Schienen | 59 |
| 25. „ | zu Cassel | dieselbe | Kleineisenzeug | 59 |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Uniformsgegenstände | 51 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Schwellen | 59 |
| 25. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |
| 25. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg | Eisenconstruction | — |
| 25. „ | zu Wien | Union-Bank für Eperier-Tarnow | Schienen | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten bei Harburg | — |
| 25. „ | zu Harburg | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | — |
| 26. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Eisenbrücken | 67 |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserner Brückenüberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Bahnhofs-Restaur. Grevenbrück | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Schienen, Laschen etc. | 51 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 68 |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.


## Thüringische Eisenbahn.

Auf unsere vollgezahlten **Stammactien Litt. C**, emittirt zum Bau der Eisenbahn von **Gera** nach **Eichicht**, werden die Zinsen für das Jahr 1871 mit

4 Thlr. 15 Sgr. pro Actie

gegen Abgabe des Zinscoupons pro 1871 **vom 2. Januar 1872 an** in den üblichen Geschäftsstunden ausgezahlt werden:

1. in **Erfurt**: durch unsere Hauptcasse;
2. in den Stationsorten unserer Bahnen **durch die betreffenden Billetexpeditionen nach vorhergegangener Anmeldung**;
3. in **Darmstadt**: durch die Bank für Handel und Industrie daselbst;
4. in **Frankfurt a/M.**: durch die Filiale derselben;
5. in **Leipzig**: durch die Herren **Frege & Co.**
6. in **Berlin**: durch die Herren **Cohn, Bürgers & Co.** und durch die Bank für Handel und Industrie, Behrenstrasse No. 55.

Vom **1. Februar 1872 ab** erfolgt die Auzahlung ausschliesslich nur noch **bei unserer Hauptcasse in Erfurt.**

Erfurt, den 5. December 1871.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Anfertigung und Aufstellung des Oberbaues dreier eiserner Brücken soll im Wege der Submission vergeben werden.

Deshalbige Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf eiserne Brücken"

bis zum **26. d. M., Vormittags 11 Uhr**, an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Termins-Stunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen und Zeichnungen können gegen Erstattung der Kosten von uns bezogen werden.

Cassel, den 4. Januar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Ostpreussische Südbahn.

Es sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden

6 Personenwagen 4. Classe,
6 Plateauwagen mit Drehschemel,
6 Viehwagen mit 2 Etagen,
90 Güterwagen (bedeckte),
240 Satz Achsen und Räder, und zwar die Achsen von ungehärtetem Gussstahl, die Bandagen aus Puddelstahl, sämmtliche übrigen Theile aus Schmiedeeisen,
450 Stück Federn von Gussstahl.

Die Bedingungen liegen im Büreau der Unterzeichneten zur Einsicht aus und werden auf Antrag übersendet werden.

Offerten auf diese Lieferung (zum Theil oder im Ganzen) sind mit der entsprechenden Bezeichnung versehen, bis zum **12. Februar cr. Mittags** uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird.

Königsberg, den 10. Januar 1872.

**Die Direction.**

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es ist eine fernere Beschaffung von

40 000 Stück **eichenen Stoss-** und **Mittelschwellen**

erforderlich geworden. Dieselbe soll in mehreren Loosen in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind mit der Bezeichnung

„Submission auf Bahnschwellen"

versehen bis zu dem auf

**Dienstag, den 30. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr,**

angesetzten Submissions-Termin versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenden geöffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in den Büreaus der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen I und II zu **Hannover, Bremen, Harburg, Göttingen, Osnabrück** und **Nordhausen** zur Einsicht aus, können auch von der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection, wo dieselben gleichfalls ausliegen, auf dorthin zu richtendes portofreies Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 9. Januar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---


Die

# Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

# Kertzscher & Benndorf in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-, Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Rädertheil-** und **Fraismaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** mit **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlose **Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

**Bohr-, Frais-** und **Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-** und **Zinken-Stemmmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

PARIS 1867 — FÜR TELEGRAPHEN — ERSTER PREIS — STETTIN 1865. — LONDON — FRANKFURT a/o 1864. — PARIS 1867 — FÜR MECHANISCHE APPARATE.

Den geehrten **Eisenbahn-Directionen** empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Telegraphen-Bau Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

---

Das Etablissement des Herrn H. Kolesch hier ist auf uns übergegangen, und war die Fabrikation feuerfester Geldspinden eine Specialität desselben, welche weit und breit sich eines grossen Rufes erfreute. Auch wir werden dieser Fabrikation unsere ganz besondere Aufmerksamkeit zuwenden und haben zu diesem Zwecke die Meister und Arbeiter des Herrn H. Kolesch für uns gewonnen; wir sind somit im Stande, die eisernen Geldspinden in derselben Güte und Eleganz, wie Herr Kolesch sie bisher lieferte, auch für die Folge herzustellen, und wird es uns bald möglich sein, ein grösseres Lager von diesem vorzüglichen Fabrikate zu halten. Einzelne Exemplare stehen zur Ansicht resp. Verkauf in unserem Locale: **Schweitzerhof.**

Stettin, den 28. November 1871.

**Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Arthursberg."**

---

## S. H. Cohn,

Farbenfabrik in **Woerlitz** (Anhalt),
offerirt

**Grünen Zinnober, Chromgelb, Gold-Ocker, Umbra, Caputmortuum, Eisenmennig in allen Nummern.**

---

## Creosotöl

zum Imprägniren von Schwellen und Bauhölzern offerirt in Quantitäten billigst

Anonyme Gesellschaft
**De Nederlandsche Kovlteerstokery**
**Amsterdam.**


---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 7. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 19. Januar 1872. (Schluss der Nummer: 18. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Die Differentialtarife der Eisenbahnen und die Stellung der Deutschen Reichsregierung, sowie des Deutschen Reichstages zu denselben. Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet: Abänderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands. — Berliner Briefe: Eisenbahnwesen des Deutschen Reichs im Jahre 1871; Ministerielle Erlasse über Eisenbahnbetriebsdienst und Entladungsfristen; Vorenthaltung der Concession von Stettin-Swinemünde; Wildenschwert-Nachod-Braunau; Breslau-Warschau; Lissa-Kalisch; Personalien; Fusions-Project; Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn Verwaltungsraths-Sitzung; Chemnitz-Aue-Adorf; Preuss. Eisenbahn-Etat; Bergisch-Märkische E. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Actien- und Prioritäten-Markt; neue Bahnen vom Jahre 1871; die Oesterr. Gen.-Insp. für Eisenbahnen; Vorlagen des Ungar. Landtages; Bahnausbau gegen Russland; die Handelskammer über Bahnangelegenheiten; Collectiv-Kundmachungen der Bahnverwaltungen; Wagenentschädigung aus der Kriegsepoche; Reverse der Bahnaspiranten; Nachrichten von der Süd-, Oesterr. Staats-, Oesterr. Nordwest-, Carl-Ludwigs-, den 3 West- und den Galizischen Bahnen. — Personalnachrichten. — Ausland: Americanische Eisenbahn-Statistik. — Technisches: Hängebrücke über den Delaware bei Philadelphia. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Die Differentialtarife der Eisenbahnen und die Stellung der Deutschen Reichsregierung, sowie des Deutschen Reichstages zu denselben.

Gelegentlich einer an den Deutschen Reichstag gerichteten Petition des Sagan-Sprottauer land- und forstwirthschaftlichen Vereins, deren in No. 49 u. 51 dieser Zeitung bereits Erwähnung geschah, und welche Beschwerde über die Differentialtarife der Eisenbahnen führt, kam es zu interessanten Verhandlungen über diese Angelegenheit, sowohl in der Commissionsberathung, als auch im Plenum des Reichstages selbst, interessant um deshalb, weil hierbei die Stellung der Reichsregierung zu dieser Frage präcisirt wurde, und weil gelegentlich der Debatte das Undurchführbahre der absoluten Aufhebung der Differentialfrachten zu Tage trat.

Die obgedachte Petition des Sagan-Sprottauer Vereins führt aus, dass durch die Differentialtarife der Eisenbahnen die inländische Landwirthschaft schwer geschädigt werde. Diese Tarife beständen vorherrschend für Producte der Landwirthschaft und ermöglichten den hauptsächlich Ackerbau treibenden Landstrichen des Auslandes im Osten und Südosten Deutschlands mit den inländischen Producten zu deren Nachtheil zu concurriren. Deutschland aber erzeuge selbst mehr Cerealien, als es verbrauche,—die durch Differentialtarife künstlich geschaffene Concurrenz des Auslandes erscheine also durch Rücksicht auf die Consumenten nicht geboten, — sie komme nur dem Auslande zu Gute, während der inländische Grundbesitz und die inländische Landwirthschaft, welche so schon dem mobilen Capitale gegenüber durch Steuerungleichheit und Creditnoth schwer bedrängt seien, erheblich darunter litten.

Man verlange weder Staatshilfe, noch Bevorzugung, sondern nur Rechtsgleichheit und darauf gründe sich die Bitte:

der Reichstag wolle dahin wirken,

dass endlich die Differentialfrachten der Eisenbahnen aufhören und die Frachtbeträge im richtigen Verhältniss zur Entfernung festgesetzt würden.

Die Petitions-Commission des Reichstags, welche sich in Anwesenheit des Bundes-Commissars Geh. Reg.-Raths Michaelis der Berathung dieser Petition unterzog, war zunächst darüber einig, dass die Letztere sich in der Allgemeinheit ihres Verlangens zur Befürwortung nicht eigne, entwickelte jedoch ihre Ansichten über die zu Grunde liegende Materie in folgenden sich gegenüberstehenden Ausführungen:

Die eine Seite machte geltend, dass eine absolute Gleichheit der Meilensätze des directen und des unterbrochenen Verkehrs und für alle Entfernungen, auch nur innerhalb derselben Bahn, keine Forderung der Gerechtigkeit bilde, dass vielmehr eine Ermässigung der Frachtsätze zu Gunsten grösserer Entfernungen in dem Wesen eines jeden Transportgeschäftes begründet sei, weil eben die Selbstkosten auf kürzeren Strecken verhältnissmässig grösser sind, als auf längeren Strecken.

Transporte in geschlossenen Zügen, bestimmt für grosse Entfernungen haben erheblich geringere Unkosten als gewöhnliche Transporte des engeren Verkehrs innerhalb der Endpunkte grosser Entfernungen.

Durch Vermeidung des Aufenthalts auf den Bahnhöfen, des Auf- und Abladens, des Einschiebens von Wagen, der Weichenbenutzung etc. werden gleichzeitig nicht blos viele geldkostende Arbeiten und Umstände vermieden, sondern auch Zeitersparniss, die schnellere Ausnutzung des Materials und Personals für andere Transporte ermöglicht.

Folgerichtig sei nun, dass grössere Entfernungen nicht mit demselben Tarifsatze bemessen werden, als kleinere, ein Grundsatz, der übrigens auch in der Verfassung des Deutschen Reichs anerkannt ist, wo es in Art. 45 sub 2 heisst, „dass bei grösseren Entfernungen für den Transport insbesondere von Rohmaterialien für die Landwirthschaft und Industrie ein ermässigter Tarif zur Anwendung kommen."

Hierzu komme noch ein weiteres Moment, welches eine günstigere Tarifbehandlung des grossen durchgehenden Verkehrs habe bewirken müssen, nämlich die Concurrenz der verschiedenen Bahnlinien unter einander.

Die Concurrenz musste sich hauptsächlich für die Verkehrsbeziehungen weiter Endpunkte geltend machen, wobei man nur an die verschiedenen Concurrenzwege erinnere, welche sich des Verkehres der Getreide-Productionsländer des Donaugebietes mit

den Seeplätzen bemächtigt haben. Bei dieser sei die Anwendung von Differentialfrachtsätzen eine conditio sine qua non. Bei Aufhebung dieser Letzteren würde den betreffenden Bahnen dieser Verkehr unmöglich werden; ob indessen, wie die Petenten dies hoffen, mit einer solchen Massregel eine Preissteigerung der einheimischen Producte Hand in Hand gehen würde, sei zum Mindesten zweifelhaft, jedenfalls würde aber der Verlust eines solchen durchgehenden Verkehrs bewirken, dass den Eisenbahnen im Interesse ihrer Prosperität die Möglichkeit billiger Tarifirung der Gesammtheit des Verkehrs genommen sein müsste.

Allerdings müsste anerkannt werden, dass auch die Differentialfrachtsätze ihre Grenze haben müssten und nicht in Willkürlichkeit oder Widernatürlichkeit ausarten dürften. Hierbei sei man vollständig mit dem unlängst von der Preussischen Regierung aufgestellten Grundsatz einverstanden, dass nämlich:

> weder Differentialtarife zu Gunsten einzelner Personen oder Orte eingeführt, noch die Sätze so gestellt werden dürfen, dass die Gesammtfracht eines Transportes für grössere Entfernungen geringer sei, als für kleinere Entfernungen auf derselben Bahn.

Aus allen diesen Erwägungen wurde von der einen Seite der Commission der Antrag abgeleitet, die vorliegende Petition, weil dem darin gestellten Petitum in seiner Allgemeinheit keine Folge gegeben werden könne, entweder ohne Vortrag an das Plenum des Reichstages oder aber höchstens durch Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung zu erledigen.

Von der anderen Seite der Commission wurde auf die vielen Klagen über die Willkür und Unnatur der Differentialtarif-Politik der Eisenbahnen hingewiesen und verschiedene Beispiele ungerechtfertigt erscheinender Abstufungen der Tarife beigebracht. Man beklage die enorme Anzahl der Tarifverschiedenheiten in Deutschland, welche sich unter Zusammenrechnung aller Combinationen — wohl auf Tausend beliefen und erblicke in der gegenwärtigen Petition einen willkommenen Anlass zur Abhilfe, welche man mit folgendem Antrag (I) erstrebt:

> die Petition dem Reichskanzler mit dem Ersuchen zu überweisen, Einleitung zu treffen, dass das Oberaufsichtsrecht der Reichsregierung in Betreff der Differential-Tarife den Eisenbahnverwaltungen gegenüber in einer Weise geltend gemacht werde, welche nicht blos dem Interesse der Eisenbahnen, sondern auch den natürlichen Verkehrsbeziehungen entspreche.

Der der Commissionsberathung beiwohnende Bundes-Commissar erklärte demnächst Folgendes:

> Die von den Petenten beantragte Beseitigung der sog. Differentialtarife bedinge eine zwangsweise Einführung gleicher Meilentarifsätze für alle Entfernungen und sei vollkommen undurchführbar; die sog. Differentialtarife der Eisenbahnen seien entstanden durch Tarifherabsetzungen, welche wieder hervorgerufen seien, entweder durch die Concurrenz unter den Eisenbahnen bezw. den Handelswegen oder durch das Bestreben der Eisenbahnen, grosse Absatzmärkte, welche durch die Massenhaftigkeit des Transportes niedrige Tarifsätze rentabel machten, zu gewinnen. Der Pfennigtarif für Steinkohlen sei als Differentialtarif entstanden und habe nur als solcher ins Leben treten können. Eine dem Antrage der Petenten entsprechende Gesetzgebung bezw. Politik würde also dahin führen, das erste Auftreten wohlfeilerer Tarife zu verhindern und dadurch entgegen der durch die Verfassung (s. oben l. c.) gestellten Aufgabe die natürliche Fortentwickelung zu wohlfeileren Tarifen zu ersticken.
>
> Dagegen stelle allerdings der Art. 45 der Verfassung dem Reiche die Aufgabe, bei Handhabung seiner Tarifcontrole im Anschluss an die concreten Verhältnisse auf Beseitigung hervortretender Unregelmässigkeiten, die der Entwickelung des allgemeinen Verkehrs nachtheilig seien, hinzuwirken und dabei das Ziel möglichster Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife im Auge zu behalten. Dieser Gesichtspunkt werde bei Handhabung der Tarifcontrole als massgebend anerkannt und es könne den Klage führenden Interessen nur vortheilhaft sein, wenn die Tarifherabsetzungen für grössere Entfernungen in ihren financiellen Wirkungen der Thätigkeit des Reiches Anhaltspunkte böten, auf die Herabsetzung der Tarife auch für kürzere Entfernungen hinzuwirken. Er könne daher nicht empfehlen, dass der Reichstag sich auf den Standpunkt der Petenten stelle.
>
> Was die sonstigen im Laufe der Discussion geltend gemachten Specialbeschwerden angehe, welche der dementsprechend gestellte Antrag (I) zusammenzufassen suche, so könne er sich über dieselben nicht erklären, da es ihm an Material für die Beurtheilung derselben fehle. Er könne nur anheimgeben, mit solchen Specialbeschwerden, sofern sie in die Competenz des Reichs fielen, den geordneten Weg zu beschreiten. Sie würden dann eingehende Prüfung und eintretenden Falls auch Abhilfe finden. Im Uebrigen müsse er darauf aufmerksam machen, dass von Reichswegen eine Einwirkung auf das Eisenbahnwesen nur auf dem Boden des Gesetzes und der Verfassung geübt werden könne.

Darauf wurde folgender Antrag (II) eingebracht:

Der Reichstag wolle beschliessen:

> über die gegenwärtige Petition zur Tages-Ordnung überzugehen, — weil der darin gestellte Antrag in dieser Allgemeinheit nicht zur Berücksichtigung empfohlen werden könne, und weil nach der Erklärung des Herrn Bundescommissars Abhilfe gesetzlich berechtigter Beschwerden im Aufsichtswege zu erwarten sei.

Dieser Antrag ward auch von der Commission mittelst Stimmenmehrheit angenommen.

Die darauf folgende Berathung im Plenum des Reichstages brachte nun zwar ebenso, wie die Commissionsberathung verschiedene sich gegenüberstehende Ansichten zu Tage, man neigte jedoch, obschon man die Correctheit des Commissionsantrages der concreten Petition gegenüber anerkannte, einer vermittelnden Richtung zu, welche sich dahin äusserte, dass diese complicirte Frage der Differential-Tarifsätze sich nicht so schlechthin aburtheilen lasse, dass dieselbe vielmehr eine eingehende Prüfung und Erörterung erheische, bei welcher alle massgebenden Factoren, Momente und Interessen zur Erwägung kommen müssten.

Dieser vermittelnden Stimmung schloss sich in seinem Schlussworte der Berichterstatter in dieser Angelegeheit an, da auch er von einem solchen Mittel- oder Zwischenwege zum Mindesten Information und Aufklärung in der Sache erhoffe, ohne doch dadurch einer definitiven Entscheidung vorzugreifen.

Es gelangte nunmehr der ausserhalb der Commission gestellte Antrag zur Abstimmung:

> Der Reichstag wolle beschliessen, die Petition des Sagan-Sprottauer land- und forstwirthschaftlichen Vereines dem Herrn Reichskanzler mit dem Ersuchen zu überweisen:
>
> > die Frage der Differentialtarife auf den Eisenbahnen einer eingehenden Prüfung unter Mitwirkung von Sachverständigen der Landwirthschaft, des Handels, der Industrie und der Eisenbahnverwaltungen unterziehen zu lassen und dem Reichstage von dem Resultate dieser Untersuchung Mittheilung machen zu wollen.

Dieser Antrag ward von einer grossen Mehrheit des Hauses angenommen, und ist auch von Seiten des Reichskanzlers weiter verfolgt worden.*

---

* Siehe No. 51, S. 1088 vor. u. No. 1, S. 4 dieses Jahrg. Die Red.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

**Deutsches Reich.** (Abänderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Eisenbahnen Deutschlands.)

In Ausführung des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath des Deutschen Reichs beschlossen, das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 in folgenden Punkten abzuändern:

1. Im Abschnitt A erhält der § 12 folgenden Zusatz:

„Bei den nach Amerikanischem Systeme gebauten Württembergischen Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modificationen Anwendung.“

2. Im Abschnitt B § 3, No. I, 3 ist

a) zwischen „Zündschnüre“ und „geladene Gewehre“ in Paranthese einzuschalten: „mit Ausnahme der unter II A, 6 genannten“,

b) hinter „Nitro-Glycerin (Sprengöl)“ folgen zu lassen „pikrinsaure Salze (Pikringelb, Anilingelb u. s. w.)“;

c) „und Pharaoschlangen“ zu streichen.

3. Im Abschnitt B § 3, No. II A sind:

a) unter No. 1 die Worte „und Alkohol (absoluter)“, sowie das Wort

„und“ zwischen „Kollodium“ und „Schwefelkohlenstoff“ wegfallen zu lassen, dagegen am Schlusse die Worte „Holzgeist in rohem und rectificirtem Zustande, Alkohol und Sprit“ zuzusetzen und in No. 4 statt der Worte „Weingeist und andere unter No. 1 nicht genannte Spirituosen“;

b) unter No. 3 die Worte „Kali, chlorsaures“ zu verwandeln in „chlorsaures Kali“;

c) unter No. 6 die Worte „brennbarer Salpeter“ wegfallen zu lassen;

d) unter einer neuen No. 15 hinzuzufügen: „Kienruss“ und unter einer neuen No. 16 „Hefe, sowohl flüssige als feste“;

e) hinter No. 16 beginnt das Alinea mit den Worten: „Alle unter 1 bis 16 genannten Gegenstände“ etc.;

f) in den speciellen Bestimmungen zu No. 1 fallen die Worte „und absoluter Alkohol“ weg;

g) ebendaselbst sind die Worte: „in Blechbüchsen“ zu verwandeln in: „in starken Holzkisten“;

h) ebendaselbst ist nach Littr. e als drittes Alinea hinzuzufügen: „Holzgeist im rohen und rectificirten Zustande, Alkohol und Sprit“ werden nur in Fässern oder Blechgefässen zugelassen;

i) in den speciellen Bestimmungen zu No. 6, 2. Alinea fallen die Worte: „ brennbare Salpeter und“ weg;

k) ebendaselbst ist hinter den Bemerkungen zu No. 14 hinzuzufügen:

„zu No. 15: Kienruss wird nur in kleinen, inwendig mit in Wasserglas getränktem Papier verklebten Gefässen zur Beförderung zugelassen.“

„zu No. 16: Hefe sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefässen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.“

4. In Abschnitt B erhält § 26 statt der Ueberschrift „§ 26. Publication und Abänderung“ die Ueberschrift „C. Schlussbestimmung.“

Mit den vorstehend bezeichneten Abänderungen tritt das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde unter der Bezeichnung

„Betriebs-Reglement
für
die Eisenbahnen Deutschlands“

vom 1. Januar 1872 an auch in Württemberg, Baden, Südhessen und Elsass-Lothringen in Kraft.

### Berliner Briefe.

Berlin, 14. Januar. (Eisenbahnwesen des Deutschen Reichs im Jahre 1871. Ministerielle Erlasse über Eisenbahnbetriebsdienst und Entladungsfristen. Vorenthaltung der Concession von Stettin-Swinemünde. Wildenschwert-Nachod-Braunau. Breslau-Warschau. Lissa-Kalisch. Personalien. Fusions-Project. Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn Verwaltungsraths-Sitzung. Chemnitz-Aue-Adorf. Preuss. Eisenbahn-Etat. Bergisch-Märkische E.)

Es lag nahe bei Beginn des neuen Jahres einen Rückblick zu werfen auf den Einfluss, welchen das Vorjahr auf das Eisenbahnwesen des Deutschen Reichs gehabt hat, doch war das bei der Menge des statistischen Materials, welches dazu zusammenzutragen und zu sichten war, nicht gleich im ersten Anfange möglich, um so weniger, da diesmal ein Aufschwung zu constatiren ist, der alle früheren Jahre weit übertrifft. Die Betriebslänge der Deutschen Bahnen hat im Jahre 1871 eine Vermehrung von $184_{,66}$ Meilen erfahren und diese an sich respectable Ziffer wird noch um $102_{,1}$ Meilen erhöht, wenn man die Elsass-Lothringischen Bahnen hinzurechnet; in Summa beträgt also die Vermehrung $286_{,166}$ Meilen. Davon kommen an neueröffneten Bahnlinien auf Preussen 111 Meilen, auf Sachsen 4 Meilen; auf Bayern $33_{,83}$ Meilen, auf Baden $11_{,27}$ Meilen, auf Hessen 10 Meilen, auf Thüringen $10_{,38}$ Meilen und auf Oldenburg als last and least $1_{,73}$ Meilen. Die neueröffneten Linien sind 1) in Preussen: Arnsberg-Meschede (Westfalen), Lüben-Glogau-Rothenburg (Schlesien), Herzberg-Osterode (Hannover), Münster-Osnabrück (Hannover), Berlin-Spandau-Gardelegen-Lehrte (Brandenburg), Aschersleben-Könnern (Sachsen), Sagan-Sorau (Niederlausitz), Lauterbach-Fulda (Hessen), Breslau-Strehlen (Schlesien), Schneidemühl-Flatow (Westpreussen), Dirschau-Stargard (desgl.), Insterburg-Gerdauen (Ostpreussen), Lyck-Prostken (desgl.), Beuel-Troisdorf (Rheinprovinz), Gerolstein-Trier (desgl.). 2) in Sachsen: Grossschönau-Warnsdorf, Radeberg-Camenz. 3) in Bayern: Nürnberg-Neumarkt, Haidhausen-Neu-Oetting, München-Grafing-Rosenheim, Neu-Oetting-Simbach, Winnweiler-Münster (in der Pfalz). 4) in Baden: Mannheim-Karlsruhe, Freiburg-Altbreisach. 5) in Hessen: Ober-Ramstadt-Reinheim-Wiebelsbach-Erbach, Mainz-Armsheim. 6) in Thüringen: Gera-Eichicht. 7) in Oldenburg: Sande-Jever.

Unser Handelsministerium hat in letzter Zeit mehrere Verfügungen in Eisenbahnangelegenheiten zu erlassen gehabt. So hat demselben auch eine mehr eingehende Ueberwachung der verschiedenen Zweige des Eisenbahnbetriebsdienstes erforderlich geschienen und zwar ist der Herr Handelsminister der Ansicht, dass die Directionen ausser durch Vermittelung der Ober-Beamten, vorzugsweise auch durch eigene Anschauung und unmittelbares Benehmen mit den einzelnen Betriebsorganen von der Art und Weise der Geschäftsbehandlung im Allgemeinen, wie von der Dienstführung dieser Betriebsorgane im Besonderen sich Kenntniss verschaffen sollen. Aus diesem Grunde ist angeordnet, „dass sämmtlichen Strecken der Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen regelmässig und jedenfalls mindestens einmal in jedem Monat von einem betriebstechnischen und einem administrativen Mitgliede der Direction bereist und einer Inspection unterworfen werden“ Eine andere Verfügung, welche das Publicum angeht, enthält die Zurückweisung einer Beschwerde einer Schlesischen Handelskammer über die neueste Verordnung der Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, betreffend die Verkürzung der Entladungsfristen für Frachtgüter. „Bei den Anforderungen (heisst es in dem Erlass), welche der Handels- und Gewerbestand zur Zeit an die Bahnverwaltungen stellt, sind letztere im eigenen wie im Interesse des Publicums in die Nothwendigkeit versetzt, eine möglichste Ausnutzung des vorhandenen Wagenparks zu erstreben.“ Der Minister glaubt um so mehr erwarten zu dürfen, dass der Handels- und Gewerbestand des betr. Bezirks die in Rede stehende Kürzung der Entladungsfristen für die Dauer des bestehenden Wagenmangels gutheissen wird, als die gekürzten Fristen auf verschiedenen Deutschen Bahnen selbst für gewöhnliche Zeiten in längerer Praxis sich als ausreichend erwiesen haben. — In der That wird sich der Handelsstand bei etwas gutem Willen ohne grosse Mühe daran gewöhnen können, da andernfalls die erhöhte Verzögerung bei den Transporten noch schwerer würde empfunden werden.

Wie ich in meinem letzten Briefe berichtete, hat der Handelsminister die Concession für die Projecte der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn verweigert, bezw. sehr erschwerende Bedingungen an dieselbe geknüpft. Es handelte sich namentlich um den Weiterbau von Rothenburg nach Stettin und Swinemünde. Die Angelegenheit erregt hier sehr grosses Aufsehen, welches durch die Agitation der Stettiner Kaufmannschaft noch geschürt wird. Der Minister knüpft nämlich an die Ertheilung der Concession Bedingungen, welche, wie der Handelstand behauptet, theils in ihrer Tragweite nicht zu übersehen, theils ohne die grössten pecuniären Opfer und ohne Aufgabe der Rechte einer Privatbahn nicht zu erfüllen sind. Das Bundes-Actiengesetz vom 11. Juni 1870 befreite bekanntlich die Actien-Gesellschaften von jeder Staatsaufsicht und nahm nur diejenigen hiervon aus, welche des Gegenstandes des Unternehmens wegen einer besonderen Genehmigung bedurften. Bei der allseitig anerkannt sehr unklaren Fassung der §§ 2 und 3 des Gesetzes ist es jedoch sehr zweifelhaft, wie weit Eisenbahngesellschaften unter die Bestimmungen des Gesetzes fallen. Der Handelsminister hat in Folge dessen in neuerer Zeit die Praxis befolgt, bei neuen Eisenbahnunternehmungen all die zweifelhaften Punkte als Concessionsbedingungen aufzustellen. So ist dies jetzt auch der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn gegenüber geschehen. Ausserdem aber verbreiten die betheiligten Kreise, dass die Anforderungen noch weiter gegangen seien. Es soll z. B. zu sämmtlichen speciellen Bauprojecten und Anschlägen die Genehmigung des Handelsministers eingeholt und diesem auch jede Abänderung im Fahrplan oder Tarif vorbehalten bleiben; die Eisenbahn-Gesellschaft soll sich allen auf Staatsbahnen geltenden und noch zu erlassenden Bestimmungen bezüglich der Militärbeförderung unterwerfen. Die Wahl des Vorsitzenden der Direction soll der Bestätigung des Handelsministers vorbehalten werden; auch soll die Gesellschaft sich verpflichten, auf Verlangen des letzteren auf all ihren Strecken ein zweites Geleise zu bauen und in Betrieb zu setzen, sowie neue Stationen anzulegen, ferner alle diejenigen Arbeiten herzustellen, welche der Kriegminister im Interesse der Landesvertheidigung für nöthig hält. Die Gesellschafts-Vorstände haben gegen diese Bedingungen remonstrirt und die Erklärung abgegeben, dass sie auf die Weiterbauten gänzlich zu verzichten entschlossen sein, wenn jene vom Handelsminister gestellten Bedingungen nicht bedeutend modificirt würden. Die Stettiner kaufmännische Corporation ferner hat gestern eine Berathung in dieser Angelegenheit abgehalten und hat gleichzeitig eine Deputation des Vorsteheramts hierher entsendet, welche eine Audienz bei dem Staatsminister Delbrück nachsuchen soll, wenn der Handelsminister verhindert ist die Deputation zu empfangen.

Die Direction der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn trägt sich übrigens mit noch mehr Projecten. Dieselbe ist jetzt als Mitglied in ein Consortium Oesterreichischer Finanzleute eingetreten, welches unter Leitung des Fürsten Colloredo-Mansfeld sich um die Concession für eine Eisenbahn von Wildenschwert über Nachod und Braunau bewirbt, zum Anschluss an die von obengenannter Eisenbahngesellschaft projectirte Bahn Altwasser-Friedland-Landesgrenze. Das Consortium ist ferner um Bewilligung der Vorarbeiten von Opocao über Twiest (?) nach Chotzen bei dem k. k. Oesterreichischen Handelsministerium vorstellig geworden. Für die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ist der Bau der bezeichneten Linien von grosser Wichtigkeit, da sie durch Fertigstellung derselben eine directe Verbindung der nach Stettin und Swinemünde projectirten Bahnen (für welche ja doch wohl schliesslich die Concession erlangt werden wird), mit der nördlichen Linie der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft erhält. Die Entfernung von Wien nach Stettin würde alsdann nur 99 Meilen betragen, während sie über Wildenschwert, Mittelwalde und Glatz $104_{,6}$ und über Oderberg und Breslau $110_{,7}$ Meilen beträgt.

Ueber ein anderes Eisenbahnproject, welches dazu bestimmt,

dem Verkehre des Deutschen Reichs mit dem Auslande zu dienen, geht den hiesigen Handelsblättern von dem hier domicilirenden Bureau der Bauunternehmer eine Veröffentlichung zu. Es handelt sich um das Project Breslau-Warschau. Am 8. d. M. heisst es in der Veröffentlichung hat die landespolizeiliche Bereisung der Strecke Poln.-Wartenberg bis zur Russischen Landesgrenze stattgefunden. Die Commissarien erachteten die Ausführung des Baues der Bahn gut und solide, so dass die Strecke von Polnisch Wartenberg bis Kempen für Personen- und Gütertransport bereits fertig und von Kempen bis zur Landesgrenze zum Arbeitszugbetriebe vollkommen geeignet befunden worden ist. Da die Gebäude des Grenzbahnhofes Podsamtsche ihrer Vollendung nahe sind, so steht sicher zu erwarten, dass die ganze Bahn in einigen Wochen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden kann. Da ferner die Kaiserlich Russische Regierung ihrem Grenz-Zollamte Wieruszow jetzt die Befugnisse eines Grenz-Zollamtes I. Classe ertheilt hat, so steht die Ertheilung der Concession der Breslau-Warschauer Eisenbahn auf Russischem Gebiete in kürzester Zeit bevor, wodurch diese Bahn in die Reihe der grössten Eisenstrassen des Continents (Nischney-Nowgorod, Moskau-Smolensk, Brest-Litewsk, Warschau, Breslau, Leipzig etc.) eintreten wird.

Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft hat die Concession zur Anfertigung der Vorarbeiten für den Preussischen Theil der Linie Lissa-Kalisch erhalten. Das Project der Erbauung einer Bahn von Lissa nach Kalisch ist bekanntlich sehr alt und hat seit Jahren alle Stadien der Vorberathungen durchlaufen, indess ist die Ausführung fortgesetzt verhindert worden, weil der Weiterbau der Linie von Kalisch immer eine verhüllte Frage war, wie denn auch heute noch die Intentionen der Russischen Regierung in dieser Beziehung gänzlich unbekannt sind. Wird die Linie Lissa-Kalisch nach Lodz fortgesetzt und erhält sie somit Anschluss an die Polnischen Bahnen, dann wird sie für die Verkehrsentwickelung der Oberschlesischen Bahn allerdings Bedeutung erlangen; ihre Ausführung zu nehmen, bevor diese Weiterführung gesichert ist, dürfte dagegen wenig räthlich erscheinen.

Zum Schluss meiner Mittheilungen aus unserer Schlesischen Provinz einige Personalien. Wie man nämlich erfährt, ist der Director des Schlesischen Bankvereins, Herr Fromberg, aus dem Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, dem er seit einer Reihe von Jahren als Mitglied angehört, freiwillig ausgeschieden und ist an seiner Stelle vom Vewaltungsrath in seiner letzten Sitzung das bisherige stellvertretende Mitglied, Berghauptmann Dr. Serlo in Breslau, cooptirt worden, während Herr Fromberg in das Directorium der Rechten Oderuferbahn eingetreten ist.

Von Rheinischen Eisenbahnprojecten habe ich heute nichts zu berichten, aber von einer grossartigen Fusionsidee. In hiesigen Handelskreisen erzählt man sich nämlich mit Bestimmtheit, dass man sich an den maassgebenden Stellen mit dem Gedanken einer Fusion der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahngesellschaft beschäftige. Wenn dies nun auch vorläufig nur ein Gedanke sein mag, so erweckt derselbe, einmal ausgesprochen, gleich so viel Zweckmässigkeits-Gründe für seine Ausführbarkeit, dass es sich wohl verlohnt, auf denselben näher einzugehen. Im Allgemeinen würde eine Fusion dieser Bahnen, welche beide dem concurrirenden Bergisch-Märkischen Eisenbahnsysteme gegenüber das gleiche Interesse haben, sich empfehlen, weil dadurch der Betrieb vereinfacht und manche in Folge der Concurrenz gebotene Tarifermässigung unnöthig gemacht, indirect also die pecuniäre Ergiebigkeit und die schnelle Leistungsfähigkeit erhöht wird. In Berücksichtigung der speciellen Verhältnisse aber gewinnt das Fusions-Project noch mehr Glaubhaftigkeit. Für die Köln-Mindener Bahn mag dafür sprechen, dass die Rheinische Bahn beabsichtigt, direct von Köln nach Dortmund zu bauen. Dadurch würde die längere Strecke Köln-Oberhausen Dortmund der Köln-Mindener Bahn für ihren Hauptverkehr (Köln-Berlin) sehr bedeutend entlastet werden. Andererseits dürfte für die Rheinische Bahn die Schwierigkeit der Herstellung einer dritten Eisenbahnbrücke im Weichbilde von Köln genügend in's Gewicht fallen, um darauf bedacht zu sein, durch irgend ein Abkommen sich die Benutzung der Köln-Mindener Brücke zu sichern. Wenn man sich nun aber erst gar die Fusionirung als geschehen ausmalt und einen Blick auf die dann entstehende Ausdehnung des gemeinschaftlichen Netzes wirft, so kann man kaum umhin, sich für die Fusionsidee zu erwärmen, selbst wenn dieselbe eben nur eine Idee sein und bleiben sollte. Bei Verviers und Aachen fliessen in das Eisenbahnnetz die Belgischen Linien, welche zugleich den Verkehr mit Paris und London vermitteln; bei Venlo, Nymwegen, Zevenaar und Arnheim findet die Verbindung mit den Holländischen Linien statt; bei Bremen und Hamburg erschliesst sich der Seeverkehr für West- und Südwestdeutschland; bei Minden, Giessen und Bingen erfolgt die Verbindung mit den übrigen Deutschen Bahnen nach allen Richtungen hin; bei Trier endlich vereinigen sich die zu fusionirenden Linien mit dem Elsass-Lothringischen und dem Luxemburgischen Bahnnetz. Die verschiedenen an den genannten Punkten endigenden radialen Linien, laufen zusammen in Köln und dem Ruhrgebiet und haben dadurch ein Verkehrscentrum, wie es kein continentales Bahnsystem aufzuweisen hat, ein Centrum, das immer mehr Verkehr zu bieten vermag, je mehr Bahnen von ihm nach allen Richtungen ausstrahlen, weshalb denn auch die eine oder die andere der bestehenden kurzen Concurrenzlinien beider Bahnen im gemeinschaftlichen Besitz durchaus nicht überflüssig erscheinen kann.

Der Verwaltungsrath der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn hat kürzlich eine Sitzung gehalten und den Anträgen der Direction entsprechend die Convertirung der im vorigen Jahre emittirten 5proc. Prioritäts-Anleihe in eine $4^1/_2$proc. genehmigt. Es wurde alsdann die Ausgabe von 6 Millionen Thalern neuer Stammactien beschlossen und zwar derart, dass auf je 5 alte Actien 3 neue al pari den alten Besitzern überlassen werden sollen. Der Ertrag dieser Emission ist zur Bezahlung der letzen Rate des Kaufgeldes für die Braunschweigischen Bahnen bestimmt. Es gelangte gleichzeitig zur Mittheilung, dass die Braunschweigische Bahn im vergangenen Jahre ein Erträgniss von 8 Proc., also ein über die gehegten Erwartungen hinausgehendes Resultat erzielt hätte. Endlich wurde beschlossen, die für den Bau der Bahn von Biederitz nach Zerbst auszugebenden 1 700 000 Thlr. in $4^1/_2$proc. Prioritäten zu emittiren.

Nachschrift: Berlin 16. Januar. Unser Abgeordnetenhaus, das andauernd mit Etatsberathungen beschäftigt ist, wendete seine gestrige Thätigkeit dem Etat der Eisenbahnen zu. Derselbe weist an Einnahmen aus den Staatsbahnen 38 893 025 Thlr., aus den Privatbahnen, an denen der Staat betheiligt ist, 1 840 113 Thlr. und an sonstigen Einnahmen 45 783 Thlr., in Summa 40 778 922 Thlr. auf. Die dauernden Ausgaben der Staatsbahnen betragen 24 134 827 Thlr., für Privatbahnen, an denen der Staat betheiligt ist, 1 399 644 Thlr., für Centralverwaltung und Eisenbahn-Commissariate 132 363 Thlr., in Summa 25 666 834 Thlr. Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben belaufen sich auf 2 986 000 Thlr. (gegen 906 500 Thlr. im Vorjahr). Nach Abzug von 11 444 795 Thlr. für Verzinsung und Tilgung von Eisenbahnschulden verbleibt mithin ein Ueberschuss von 681 292 Thlr. (gegen 3 009 733 Thlr. im Vorjahr). Aus den folgenden Debatten ist hervorzuheben, dass der Herr Handelsminister auf die Interpellation zweier Abgeordueten wegen der erschwerten Concessionirung des Baues der Eisenbahn Breslau-Küstrin-Stettin-Swinemünde, eine Auskunft nicht gab, weil die betreffenden Verhandlungen noch schwebten. — Im Uebrigen ist in Bezug auf diese Angelegenheit zu melden, dass der Minister der Stettiner Kaufmanns-Deputation die inständigst erbetene Audienz gewährte. Nach dem Bericht der Deputirten hat Sr. Excellenz dieselben freundlich empfangen und ihnen Zusicherungen gemacht, welche eine Ebnung der vorhandenen Schwierigkeiten hoffen lassen.

Die Vertreter von 24 Zechen in Rheinland-Westphalen in Gemeinschaft mit einer Anzahl von Fabrikbesitzern und sonstigen Industriellen haben dem Abgeordnetenhaus eine Denkschrift eingereicht, in welcher die Verkehrsverhältnisse der betheiligten Gegenden, vor allem aber das Transportswesen der Bergisch-Märkischen Bahn eingehend geschildert werden. Das Elaborat ist ein höchst umfangreiches, entbehrt aber der Objectivität.

An unserer Börse stehen in nächster Zeit Emissionen von Actien mehrerer Eisenbahnen bevor. Der grössere Theil derselben betrifft Amerikanische Projecte, welche ich nicht in den Kreis meiner Besprechungen ziehen will. Von internationalem Interesse aber ist der Bau der Gotthardbahn, deren Actien am 22. u 23. diesseits und jenseits der Alpen zur Subscription kommen werden.

### Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 14. Januar 1872. (Actien- und Prioritäten-Markt. Neue Bahnen vom Jahre 1871. Die Oesterr. Gen.-Insp. für Eisenbahnen. Vorlagen des Ungar. Landtages. Bahnausbau gegen Russland. Die Handelskammern über Bahnangelegenheiten. Collectiv-Kundmachungen der Bahnverwaltungen. Wagenentschädigung aus der Kriegsepoche. Reverse der Bahnaspiranten. Nachrichten von der Süd-, Oesterr. Staats-, Oesterr. Nordwest-, Carl-Ludwigs-, den 3 West- und den Galizischen Bahnen.)

Die Hausse scheint sich in Permanenz erklärt zu haben; der unerwartet günstige Ausweis der Oesterr. Finanzlage und der starke Geldzufluss hat die noch zögernden Elemente ergriffen und wenn nicht ein unvermuthetes quos ego entgegenkommt, wachsen die Effecten-Bäume noch in den Börsenhimmel hinein. Bis auf die immer mehr devolvirenden Ungar. Ostbahn profitirten alle Börsenwerthe von der Steigerung. Wie vorausgesagt, haben die Actien der Oesterr. Staatsbahn den 400er überschritten und notirten schliesslich 408; eine günstigere Wocheneinnahme, die erste des Jahres, und zwar um 110000 fl., Gerüchte über den vortheilhaften Verkauf ihrer Domainen und Ankauf von Kohlengruben, worüber Näheres unten, trugen dazu bei. Lombarden verfolgen unbeirrt von den vielen die finanzielle Consolidirung der Bahn retardirenden Fragen ihrer Zahlung und sind schon bei 217 angelangt. Die günstige Zukunft der Theissbahn wurde mit 270 und das konstant steigende Erträgniss der Carl-Ludw. Bahn mit 261 beziffert. Die vorjährige Dividende der letztern wird aber nur auf 16 fl. 80 kr. = 10 fl. 50 kr. Zinsen = 6 fl. 30 kr. Superdividende wie im Jahre 1870 taxirt; diese wäre grösser, wenn für die neuen Strecken der Staatszuschuss begehrt würde. Ferd. Nordbahn schliessen mit 2170, Elis. Westbahn mit 246, Kaschau-Oderberger 198, Böhm. Westbahn 265, Pardubitz 180, Nordwestbahn 226.

Die Letztere hat ihre Prioritäten lit. B (Elbethalbahn) glänzend begeben; sie notiren bereits 98; der Bankverein und das mit ihm verbundene Syndikat soll hohen Gewinn realisiren, der aber nicht der Bahn zu Gute kommt, sondern vielmehr von ihr für alle Zeit mitzuverzinsen ist. Das sind die Früchte unserer Eisenbahn-Politik. Mangels garantirter, werden nun ungarantirte Prioritäten hervorgesucht und von der gut bezahlten Zeitungsreklame als der Beachtung würdige „Stiefkinder der Börse" stark poussirt; so die Dniester-Bahn mit 87, Mährisch-Schlesische 89, Lundenburg-Grussbacher mit 88; da darf es freilich nicht Wunder nehmen, dass die 5% Südbahn schon 91 stehen. Schliesslich sei noch des rapiden Steigens der Unionsbank erwähnt, welche die Emission der Eperies-Tarnower Bahn vorbereitet und wegen Uebernahme der von Strousberg abandonirten Ung. Nordwestbahn mit der Regierung unterhandelt.

Mit folgender, der N. F. Pr. entnommenen chronologischen Zusammenstellung der im Jahre 1871 eröffneten neuen Bahnen möge die diesfällige Rückschau abgeschlossen sein.

| | | | Betriebs-Mln. |
|---|---|---|---|
| 1. Jan. | Ostrau-Friedland | Ostrau-Friedland | 4,4 |
| 8. Jan. | Teschen-Sillein | Kaschau-Oderberger Bahn | 8,9 |
| 25. Jan. | Deutschbrod-Iglau | Oesterreich. Nordwestbahn | 3,3 |
| 4. Febr. | Lana-Kommotau | Buschtiehrader Bahn | 10,5 |
| 10. März | Mösel-Hüttenberg | Hüttenb. Eisenw.-Gesellsch. | 0,6 |
| 6. April | Arad-Temesvar | Arad-Temesvarer Bahn | 8,0 |
| 20. April | Budweis-Zartlesdorf | Elisabeth-Westbahn | 6,5 |
| 23. April | Znaim-Iglau | Oesterreich. Nordwestbahn | 13,0 |
| 6. Mai | Salgo-Tarjan-Losoncz | Ungarische Staatsbahn | 4,9 |
| 1. Juni | Wostromierz-(Horzitz)-Pelsdorf | Oesterreich. Nordwestbahn | 6,3 |
| 1. Juni | Deutschbrod-Pardubitz | Oesterreich. Nordwestbahn | 12,2 |
| 13. Juni | Miskolcz-Banreve | Ungarische Staatsbahn | 6,0 |
| 18. Juni | Losoncz-Altsohl | Ungarische Staatsbahn | 7,1 |
| 25. Juni | Debreczin-Nagy-Karoly | Ungarische Nordostbahn | 9,0 |
| 15. Juli | Salzburg-Hallein | Salzburg-Hallein | 2,4 |
| 1. Aug. | Zloczow-Tarnopol | Galiz. Karl-Ludwigbahn | 8,4 |
| 1. Sept. | Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl | Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedler Bahn | 4,5 |
| 3. Sept. | Gmünd-Cercan-Pisely | Franz-Josephbahn | 18,9 |
| 14. Sept. | Grosswardein-Csaba | Alföld-Fiumaner Bahn | 12,0 |
| 1. Oct. | Raab-Steinamanger | Ungarische Westbahn | 15,4 |
| 1. Oct. | Hohenstadt-Zöptau | Hohenstadt-Zöptau | 2,9 |
| 1. Oct. | Pelsdorf-Hohenelbe | Oesterreich. Nordwestbahn | 1,0 |
| 2. Oct. | Dux-Bodenbach | Dux-Bodenbach | 6,7 |
| 4. Oct. | Tarnopol-Podwoloczyska | Galiz. Karl-Ludwigbahn | 6,9 |
| 26. Oct. | Szerencz-S.-A.-Ujhely | Ungarische Nordostbahn | 6,0 |
| 1. Nov. | Znaim-Stockerau | Oesterreich. Nordwestbahn | 9,7 |
| 20. Nov. | Villach-Franzensfeste | Südbahn | 27,7 |
| 20. Nov. | Karlsburg-Vasarhely | Ungarische Ostbahn | 14,3 |
| 1. Dec. | Zartlesdorf-Summerau | Elisabeth-Westbahn | 1,9 |
| 8. Dec. | Sillein-Poprad | Kaschau-Oderberger Bahn | 18,5 |
| 9. Dec. | Priesen-Karlsbad | Buschtiehrader Bahn | 7,7 |
| 12. Dec. | Poprad-Iglo | Kaschau-Oderberger Bahn | 3,5 |
| 14. Dec. | Cercan-Pisely-Prag | Kaiser-Franz-Josephbahn | 5,5 |
| 17. Dec. | Wostromierz-Gitschin | Oesterreich. Nordwestbahn | 2,3 |
| 17. Dec. | Trautenau-Freiheit | Oesterreich. Nordwestbahn | 1,3 |
| 25. Dec. | Legenye-Mihalyi-Homonna | Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn | 8,5 |

Im Laufe des Jahres 1871 wurden also in Oesterreich-Ungarn 286,7 Meilen Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben — eine Summe, die bisher in keinem der vorausgegangenen Jahre auch nur annähernd erreicht wurde. Davon kommen auf Oesterreich 178,2 Meilen, auf Ungarn 108,5 Meilen.

Im Oesterreichischen Handelsministerium ward die Umorganisirung der vor wenigen Monaten erst organisirten General-Inspektion geplant; es soll eine gewisse Dezentralisation eingeführt und die Inspection der einzelnen Bahnen an Ort und Stelle exponirt werden; auch dem Unwesen der Vorconcessionen will man ein Ende setzen; der letzte Artikel des Centr. Bl. f. Eisenb. hierüber soll offiziösen Charakter haben. Im Oesterreichischen Finanzministerium wurde der Eisenbahn-Referent Dobler pensionirt und das Referat dem (als Lieder-Compositeur bekannten Pseudonym Engelsberg) langjährigen Börsenreferenten Dr. Schön übertragen. — Die Postverwaltung hat die Beschleunigung der Uebergabe und Uebernahme der Poststücke in den Zwischenstationen bei strenger Untersuchung jeder aus der diesfälligen Ursache eingetretenen Zugverspätigung angeordnet, nachdem Klagen hierüber Seitens der Bahnen erhoben wurden.

Im Ungarischen Landtage wurde eine Interpellation wegen des angeblich schlechten Baustandes der Alföld-Bahn eingebracht; der Minister wird wohl leicht antworten können, nachdem dieselbe anerkannt eine unsrer solidest gebauten Bahnen ist. — Der Finanz-Ausschuss hat den sekundairen Bahnen: Miskolcz-Diosgyör zu 1 Meile mit 300000 fl., M. Sziget-Slatina (Salzwerk) zu 1/2 Meile zu 120000 fl., und die Ergänzung des Gömörer Eisenbahnnetzes zwischen den Staats-Eisenwerken Tiszolcz-Rhonitz und Tiszolcz-Brezowa-Eisenberg à 5 Ml. = 10 Ml. zu kaum 2 Mill., endlich die Pest-Ofener Verbindungsbahn zu 8920000 fl. präliminirt.

— Dem Reichstage wird in nächster Zeit eine Vorlage über Eisenbahnen ohne Zinsengarantie und zwar vorerst für die Linien Dioszegh-Neutra und Arad-Szegedin gemacht werden. Der Emissionspreis der Actien und Prioritäten wird beiläufig derselbe sein, wie bei den garantirten Bahnen; der Staat würde nur auf eine Anzahl von Jahren die Steuerfreiheit gewähren. — Die General-Inspection hat die genaue Angabe der Gebührentitel auf den Frachtbriefen über ärarische Güter angeordnet. Die Ungarische Baudirection hat zwei umständliche Vorschriften über die Einführung der Ungarischen Amtssprache und die ausnahmsweise Zulassung des Deutschen herausgegeben.

Aufsehen erregt ein militairischer Artikel in der „Presse", welcher davon ausgehend, dass wie nach 1866 der Krieg zwischen Preussen und Frankreich, ebenso jetzt der Kampf zwischen Oesterreich und Russland gewiss sei und dass Letzteres mit den wirksamsten strategischen Hilfsmitteln, den Eisenbahnen, uns immer näher an den Leib rückt, während wir diesbezüglich fast wehrlos sind. Dieser Artikel schliesst mit den Worten: „Nicht nur der projectirte Ausbau also, sondern der höchst beschleunigte wirkliche Ausbau aller strategisch wichtigen Bahnlinien unseres Nordostens, speciell der Linien Eperies-Sandec-Bochnia, Kaschau-Dukla-Tarnow, Nagy-Mihaly-Przemysl, Munkacs-Stry, Stanislau-Przemysl, Kaschau-Szigeth, Szigeth-Czernowitz und Sandec-Sanok soll die dringendste Frage unseres Kriegsministeriums, ja eine der wichtigsten unserer Volksvertretung bilden."

Die Handelskammern befassen sich jetzt besonders mit Eisenbahnangelegenheiten. Der Wiener Bericht vom Jahre 1870 bürdet den Eisenbahnen geradezu das Stagniren des Fruchtexportes auf und fordert eine gänzliche Reorganisation des Eisenbahnwesens und eine Revision aller Bahnverordnungen unter Zuziehung der Kammer; Troppau wünscht eine Ausfolgung von Freikarten an den Kammersekretair zur Bereisung des Rayons; die Brünner Handelskammer hat bereits die Erledigung Seitens der Regierung erhalten, dass von nun an über alle Concessionsverhandlungen für Eisenbahnen auch die Kammern gehört werden sollen. Die Handelskammer in Innsbruck hat einen statistischen Bericht über die Kultur- und Handelsergebnisse in Tirol in den Jahren 1868, 1869 und 1870 veröffentlicht. In der demselben vorangehenden, an den Handelsminister gerichteten Einleitung hebt dieselbe den schon wiederholt ausgesprochenen dringenden Wunsch hervor, Tirol bald durch eine directe Schienenverbindung mit dem Mutterlande verbunden zu sehen. Die Kammer bemerkt, dass die in Aussicht genommene Linie Rothenburg-Salzburg über Hallein bis St. Johann nur theilweise den allgemeinen Wünschen entspreche und dieselben sich entschieden für die Linie Wörgl bis St. Johann im Pongau und Rottenmann aus handelspolitischen und strategischen Gründen ausgesprochen hätten. Ferner wird als nicht minder wichtig der Bau einer Eisenbahn von Innsbruck über den Arlberg, mit Anschluss an die Feldkirch-Bregenzer Bahn bezeichnet.

In sehr erfreulicher Weise mehren sich die collectiven Verlautbarungen, welche „die Verwaltungen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen" statt der bisher vereinzelnten Kundmachungen in gemeinsamen Angelegenheiten erlassen. So über die Signatur der Stückgüter und die Herabsetzung der Wagenreinigungsgebühren bei Viehtransporten, welche Verlautbarungen wohl auch von diesem Blatte veröffentlicht und daher nicht weiter berührt werden.* Es manifestirt sich dadurch auch die Zusammengehörigkeit der Oesterr.-Ungar. Bahnen und die Nothwendigkeit eines engeren Verbandes derselben innerhalb des grossen Deutschen Eisenbahn-Vereins. — Ende December v. J. fand in Wien eine Bahnkonferenz statt, welche beschloss, zum Ausgleich der Forderungen an die Deutschen Bahnverwaltungen aus Anlass der Benützung der Wagen der Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsbahnen während der Kriegsepoche vom 20. Juli 1870 bis 1. Mai 1871 den Antrag der Majorität der von den Deutschen Bahnen deshalb eingesetzten Commission anzunehmen. Demnach ist ausser der regulativmässigen Wagenmiethe ein 30prozentiger Zuschlag zur Laufmiethe der Oesterreichisch-Ungarischen Wagen auf Deutschem Gebiete als Abfindungsbetrag für sämmtliche Ansprüche gegenüber den Deutschen Eisenbahnverwaltungen von letzteren zu zahlen, während für den Lauf der Deutschen Wagen auf den Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsbahnen lediglich die regulativmässigen Miethe, Pönale und Verzögerunggebühren in Anrechnung kommen. Dagegen halten die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen ihre Ansprüche gegenüber dem Fiskus des Deutschen Reiches aus Anlass der von der Kriegsverwaltung verfügten oder directe oder indirecte durch Ingerenz der Staatsregierung veranlassten Ablenkung, regulativwidrige Verwendung und Verzögerung der Wagen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen aufrecht und beanspruchen dieselben für die Verwendung der genannten Wagen in Frankreich, 2 Thaler pro Wagen und Tag, für deren Benützung auf Deutschem Gebiete 25 Sgr. per Wagen und Tag. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Deutschen Bahnen diese Forderungen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im Namen derselben gegen den Reichsfiskus liquidiren und deren Einbringung thunlichst fördern werden. Bis zum 14. Jänner haben

* Den Wortlaut der ersteren Anordnung theilten wir in Nr. 5 S. 57 mit. Die Red.

sämmtliche Betheiligte sich zu entscheiden, ob sie diese Beschlüsse der Conferenz annehmen und hofft man, falls dies geschieht, auf eine so rasche Abwicklung der Angelegenheit, dass die Einstellung der daraus resultirenden Post noch in den Rechnungsabschluss für das Geschäftsjahr 1871 ermöglicht wird.

Der Wiener Eisenbahnclub hat die Taxe für die Schiedsrichter in Eisenbahn-Streitigkeiten mit 8 Thlrn. täglich, exclusive der Reisekosten bestimmt. In einer der nächsten Sitzungen soll die Aufhebung des unbilligen Verfahrens einiger Bahnverwaltungen empfohlen werden, dass die Ausstellung von Reversen Seitens der neu eintretenden Bahnbediensteten, worin sich dieselben zur Zahlung einer verhältnissmässig namhaften Summe für den Fall des Uebertrittes zu einer andern Bahn verpflichten müssen, ganz unterbleiben oder bei deren Geltendmachung doch der Billigkeit Raum gegeben werden möge, da es auch gegen die Würde und Stellung der Bahn-Directionen verstösst, wie Shyloch auf ihren, doch eigentlich nur durch die Zwangs- oder Nothlage der unerfahrenen Bahnaspiranten erlangten Schein zu bestehen. Das sind nicht die rechten Mittel, dieselben im Dienste zu halten, abgesehen davon, welche Bedeutung die Gerichte solchen Erklärungen beilegen würden.

An Nachrichten von einzelnen Bahnen registriren wir folgende: Für die Südbahn rückt der in dem freilich der verschiedenartigsten Interpretation unterliegenden Staatsvertrag vom Jahre 1867 vorgesehene Termin des 15. April 1872 heran, bis zu welchem die Trennung des Oesterreichischen vom Italienischen Netze, wozu übrigens noch alle ernstlichen Vorkehrungen fehlen, durchgeführt oder dann und wann die Steuerfreiheit der Südbahn in Ungarn aufhören soll. — Der Tod des hochbegabten Journalisten und Börsenspielers Warrens hat sie von einem sehr gefährlichen Gegner befreit, der in seinem Wochenblatt mit der grössten Vehemenz gegen die „Südbahn-Liebhaberei" auftrat. — Ueber die Betriebsleitung der Wiener Verbindungsbahn durch die Südbahn wird mit Unrecht geklagt. Die Niveau-Verhältnisse sind gegen Süden bedeutend ungünstiger geartet als gegen Norden und die übrigen Theilhaber verschliessen sich noch gegen die Nothwendigkeit der Erweiterung des Zollamtes und seines Bahnhofes, trotz des riesig angewachsenen Verkehrs. Die Klagenfurter Handelskammer überreicht eine Beschwerde gegen die Gebühren-Erhöhung für Blei und Eisen im neuen Tarife der Südbahn und plaidirt für die Fortsetzung der Rudolfsbahn über die Ponteba-Linie.

Die seit Längerem auftauchenden Gerüchte über Unterhandlungen der Oesterr. Staatsbahn wegen Ueberlassung ihrer Domainen an mehrere Credit-Institute beruhen doch auf Wahrheit. Der Complex ist mit 25 Mill. im letzten Jahresberichte eingestellt, ertrug 3 Mill. und soll der Kaufpreis 40 Mill. sein. Indessen kauft die Staatsbahn bei Kladno in Böhmen wieder 400 Grubenmaass Kohle, und hat dadnrch ihr Kohlenterrain verdoppelt; es scheinen hiefür die Eingänge für den Reservefond verwendet zu werden, nachdem dieser bereits die statutarische Höhe erreicht hat. — Die Staatsbahn baut im Banat die secundäre Bahn Vojtek-Bogsan um 300 000 fl.; die Ungar. Regierung will die Concessionirung der Linie Kikinda-Belgrad von Zugeständnissen bezüglich der Differentialtarife abhängig machen. — Der Verwaltungsrath Emil Pereire hat zu Gunsten seines Sohnes Heinrich abdicirt; die Verwaltungsräthlichen Dynastien werden nun schon bei uns erblich. — Die Staatsbahn will die Linie Mittelwalde-Wildenschwert der Nordwestbahn ablösen und ohne Garantie bauen.

Auf der Verbindungsbahn Zellerndorf-Sigmundsherberg zwischen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Kaiser-Franz-Josefsbahn sind die Hochbauten gänzlich beendet und auch der Unterbau ist bis auf verhältnissmässig geringe Arbeiten im Einschnitte bei Sigmundsherberg fertig. Vom Oberbau sind die Schienen bis auf eine kleine Strecke auf der ganzen Verbindungsbahn gelegt und nur die Einschotterungs-Arbeiten erlitten durch den Eintritt der anhaltenden grossen Kälte eine bedauernswerthe lange Unterbrechung und können noch immer nicht fortgesetzt werden, da das Material dazu und das Erdreich felsenfest gefroren ist. Deshalb kann auch die für Mitte Jänner d. J. projectirte Eröffnung dieser Verbindungsbahn nicht stattfinden. — Die Nordwestbahn betreibt lebhaft die Erlangung der Concession zur Verbindung ihrer Linien mit Pressburg. Wegen des internationalen Bahnhofes in Bodenbach fanden kürzlich unter Leitung des k. k. Inspectors Burichar langwierige Berathungen statt, welcher dieselben denn auch auf die Anschlüsse in Dux und Brix sowie die Kohlenzüge zu den industriellen Etablissements ausdehnte.

Mit Bezug auf den obigen Börsenbericht wird das Recht der Galizischen Carl-Ludwigbahn erwähnt, für die neuen Strecken Lemberg-Brody-Tarnopol, sowie Tarnopol-Podwoloczyska einen Staatszuschuss zu verlangen, doch ist von demselben bisher kein Gebrauch gemacht worden, weil der Betrag, um den es sich handelt, nur geringfügig ist; übrigens bleibt das Recht ein ganzes Jahr hindurch aufrecht. In Podwoloczyska ist wegen des Russischen Verkehrs schon eine Vergrösserung nöthig. Die Beschwerden Galizischer Händler gegen diese Bahn über Verheimlichung von Guthabungen aus Calkülfehlern haben sich als ungegründet erwiesen. In Lemberg baut und unterhält sie ein Verbindungsgeleise zu dem neuen Lagerhause der Landesbank. Bezüglich der angestrebten Concession für die Linien Lemberg-Warschau und Lemberg-Tomaszow soll eine ernstliche Rivalität zwischen der Carl-Ludwig- und der Lemberg-Czernowitzer Bahn bestehen.

Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn giebt auch für den Winter Saisonkarten aus; sie kauft die Linie Salzburg-Hallein zum Ausbau nach Kufstein behufs der Verbindung zwischen Salzburg und Innsbruk. — Die Böhm. Westbahn wird von Berlin aus poussirt, ihr vorjähriges Erträgniss wird auf 9% geschätzt; ihr Anschluss an die Franz Josef-Bahn wird heuer noch günstigere Resultate geben.

Ueber den Baustand der Ungar. Westbahn wird geklagt; die Concessionäre sind mit dem Bauunternehmer Weikersheim in beständigem Streite, zu welchem die verspätete Vollendung der Bahn ihnen die Veranlassung bietet. Sie verlangen die Vergütung der Intercalar-Zinsen für die Zeit von Anfang August, wo die Bahn hätte vollendet sein sollen, bis gegen Mitte October, wo sie vollendet wurde. Einen andern Streitpunkt hat diese Gesellschaft mit der Oesterr. Regierung, welche eine Variante bei Schönau mit einer grössern Bahnlänge von $1^1/_2$ Meilen pr. $1^1/_2$ Millionen will. Die Einnahmen sind über alle Erwartung gut, im ersten Monate hatte schon die 15 Meilen lange Linie Raab-Steinamanger 38 000 fl.

Bezüglich Galiziens schreibt die Albrechts-Bahn schon die Schwellenlieferung aus und soll das Consortium des Grafen Borkowski die Bahn Stryi-Munkacs schon so gut wie zugesichert haben.

### Personalnachrichten.

**Stellen-Vacanz.** Die Stelle eines Telegraphen-Inspectors ist zu besetzen. Weiteres siehe Seite 75.

## Ausland.

*t*— **Amerikanische Eisenbahn-Statistik.** Aus Poor's Railroad Manual entnehmen wir in Folgendem einige interessante statistische Notizen.

Im Jahre 1841 besass Nordamerika bereits 3535 Engl. Meilen Eisenbahnen. Bis zum Jahr 1848 betrug dann der jährliche Zuwachs durchschnittlich 300 Meilen, von 1848 bis 1855 jährlich 1700 Meilen, von 1855 bis 1857 jährlich 2400 Meilen, dann zeigte sich eine allmälige Abnahme bis zum Jahre 1861. Von dieser Zeit an nahm aber der jährliche Zuwachs allmälig wieder zu, bis zum Schluss des Bürgerkrieges im Jahre 1865, und dann entwickelte sich im Eisenbahnbau eine so gewaltige Thätigkeit, dass der jährliche Zuwachs, welcher im Jahr 1865 schon 3000 Meilen betrug, im Jahr 1870 auf 6000 Meilen gestiegen war.

Zur Zeit sind etwa 1300 bis 1400 neue Bahnlinien in Nordamerika theils in der Vorbereitung, theils in der Ausführung begriffen. Die Verschiedenartigkeit der bisher angewandten Spurweiten ist aus folgendem Verzeichniss zu ersehen:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | Bahnen | von | 3 | Fuss | — | Zoll | Spurweite, |
| 2 | „ | „ | 3 | „ | 6 | „ | „ |
| 1 | „ | „ | 4 | „ | 3 | „ | „ |
| 1 | „ | „ | 4 | „ | $3^1/_2$ | „ | „ |
| 1 | „ | „ | 4 | „ | $5^1/_2$ | „ | „ |
| 6 | „ | „ | 4 | „ | 6 | „ | „ |
| 3 | „ | „ | 4 | „ | 8 | „ | „ |
| 307 | „ | „ | 4 | „ | $8^1/_2$ | „ | „ |
| 2 | „ | „ | 4 | „ | $8^3/_4$ | „ | „ |
| 13 | „ | „ | 4 | „ | 9 | „ | „ |
| 3 | „ | „ | 4 | „ | $9^1/_4$ | „ | „ |
| 1 | „ | „ | 4 | „ | $9^3/_8$ | „ | „ |
| 7 | „ | „ | 4 | „ | $9^1/_2$ | „ | „ |
| 1 | „ | „ | 4 | „ | $9^3/_4$ | „ | „ |
| 30 | „ | „ | 4 | „ | 10 | „ | „ |
| 74 | „ | „ | 5 | „ | — | „ | „ |
| 1 | „ | „ | 5 | „ | $2^1/_2$ | „ | „ |
| 1 | „ | „ | 5 | „ | 9 | „ | „ |
| 31 | „ | „ | 6 | „ | — | „ | „ |

Es sind auf diesen Bahnen mehr als 10 000 Locomotiven und etwa 214 000 Wagen aller Arten im Betrieb, also durchschnittlich 1 Locomotive auf 20 Wagen. Dabei ist aber zu bemerken, dass auf den Kohlenbahnen verhältnissmässig viel (kleine vierrädrige) Wagen und verhältnissmässig wenig Locomotiven vorkommen, so dass auf den übrigen Bahnen im Durchschnitt noch weniger als 20 Wagen auf 1 Locomotive kommen. Wenn man die Länge eines Wagens zu 30 Fuss, die Länge einer Locomotive nebst Tender zu 50 Fuss rechnet, so würden die sämmtlichen Locomotiren der Amerikanischen Bahnen, hinter einander gestellt, eine Linie von 100 Engl. Meilen Länge bilden. Die sämmtlichen Wagen würden in einer Linie von New-York bis zum Mississippi reichen. Im Anfang des Jahres 1871 besass Nordamerika 53 399 Engl. Meilen Eisenbahnen. Der Staat Illinois besitzt die grösste Meilenlänge, dann folgt der Reihe nach Pennsylvania, New-York, Ohio, Indiania und zuletzt kommt der kleine Staat Rhode Island mit nur 136 Meilen Bahn. (Nach der Chicago Railroad Gazette.)

## Technisches.

*st.* **Hängebrücke über den Delaware bei Philadelphia.** Die Eastriver Brücke in New-York soll ein Gegenstück erhalten, indem man Philadelphia mit dem am anderen Ufer des Delaware im Staate New-

Jersey ihm gegenüberliegenden Camden durch eine Hängebrücke von sehr bedeutenden Dimensionen zu verbinden gedenkt.

Diese Brücke wird zwischen den auf Mauerwerk und Bögen ruhenden beiderseitigen Zugängen oder Rampen 4 grosse Stromöffnungen und eine fünfte kleinere, mit einer Zugbrücke versehene Oeffnung erhalten. Letztere liegt, zwischen der ersten und zweiten grossen Oeffnung (vom westlichen Ufer an gerechnet). Die Gesammtlänge der Brücke beträgt 1591m. Dieses Maass setzt sich wie folgt zusammen:

| | |
|---|---|
| westliche Rampe | 229m. |
| erste grosse Stromöffnung | 232m. |
| Zugbrückenöffnung | 37m. |
| zweite grosse Stromöffnung | 225m. |
| dritte grosse Stromöffnung | 225m. |
| vierte grosse Stromöffnung | 232m. |
| östliche Rampe | 411m. |
| | 1591m. |

Die Fahrbahn wird an ihrem höchsten Punkt (Mitte der zweiten grossen Stromöffnung) 34m. über Niedrigwasser liegen. Um diese Höhe von den Ufern aus zu ersteigen, erhalten die beiderseitigen Rampen die bedeutende Steigung von 5 auf Hundert. Die Brückenbahn wird rot. 11m. breit sein. Sie theilt sich nach Abzug des von den Tragseilen, Geländern u. s. w. beanspruchten Raumes in eine $6,_{7}$m. im Lichten breite Fahrbahn und zwei je $1,_{83}$m. breite Fusswege. Die Fahrbahn erhält eiserne Schienen für die Fuhrwerke, und zwar für jede Richtung Doppelgeleise, um Gefährte von verschiedenen Spurweiten aufnehmen zu können (wohl so, dass die engere Spur von der weiteren umfasst wird oder dass für jede Richtung 3 Schienen liegen, wie auf der Great-Western-Bahn in England).

Zwischen der Fahrbahn und den Fusswegen liegen 3m. hohe schmiedeeiserne Träger, welche der Konstruktion Steifigkeit verleihen sollen. Unmittelbar ausserhalb derselben greifen die vertikalen Hängeseile an. Die Hauptseile sind an den Auflagern (normal zur Brückenachse) $13,_{72}$m., in der Mitte der Spannweiten $6,_{7}$m. von einander entfernt und haben $22,_{9}$m. Pfeil. Jedes Hauptseil soll $0,_{302}$m. Durchmesser haben und aus 19 je $0,_{061}$m. starken Stahlseilen bestehen. Die Auflager werden durch auf Rollen bewegliche Sättel gebildet. Die aus flachen Gliedern gebildeten Rückhaltketten werden im Felsen verankert.

Der westliche Endpfeiler wird bis zur Brückenbahn aus Mauerwerk bestehen, welches unmittelbar auf Felsen fundirt ist. Ueber der Brückenbahn erheben sich gusseiserne Thürme. Die übrigen Pfeiler scheinen einschliesslich der auf den Felsen hinabgeführten Fundamente ganz aus Eisen (unter Wasser aus Betonfüllung [?]) hergestellt werden zu sollen.

(Deutsche Bauzeitung.)

## Eisenbahn-Kalender.

| * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.) | | | Seite |
|---|---|---|---|
| 23. Januar 1872 | *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | | — |
| 24. „ | *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | | — |
| 26. „ | Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | | — |
| 30. „ | *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | | 35 |

## Einzahlungen.

**Continental-Pferde-Eisenbahngesellschaft, Berlin.** Bureau: Linienstrasse 155. Die noch nicht eingezahlten restlichen 50 Proc. des Actien-Capitals sind in zwei gleichen Raten einzuzahlen. Die erste mit 25 Proc. war bereits am 3. December v. J. fällig; die Einzahlung der zweiten mit 25 Proc. findet am 3. Febr. 1872 statt. Auf verspätet geleistete Einzahlungen werden 6 Proc. Verzugszinsen gerechnet.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 20. Januar | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipz. E. | Locomotiv-Schuppen-Construction | — |
| 20. „ | zu Bromberg | Königl. Ostbahn | Bahnhofs-Restauration Neufahrwasser | — |
| 20. „ | zu Wien | Erzherzog Albrechtsb. | eichene Schwellen und Extrahölzer für die Strecke Lemberg-Stryj u. Stryj-Stanislau | |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederl. Rheinb. | Schienen | 1124 |
| 20. „ | zu Utrecht | dieselbe | Schwellen | 1124 |
| 20. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Restaurationsverpachtung Forbach | — |
| 20. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Bandagen | 43 |
| 20. „ | zu Pest | Ungar. Nordostb. | Bauarbeiten Nyiregyháza-Ungvár | — |
| 20. „ | zu Teplitz | Dux-Bodenbach | Locomotiven | 43 |
| 21. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | Tuche | — |
| 22. „ | zu Münsterberg | Oberschles. Bahn | Wärterhäuser | — |
| 22. „ | zu Altena | Bergisch-Märkische E. | Eisenconstruction | 43 |
| 22. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schwellen | 59 |
| 23. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethbahn | Schienenbefestigungsmittel | — |
| 23. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 35 |
| 24. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 24. „ | zu Köln | Rheinische Eisenb. | Räder | 51 |
| 25. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Schienen | 59 |
| 25. „ | zu Cassel | dieselbe | Kleineisenzeug | 59 |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Uniformsgegenstände | 51 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Schwellen | 59 |
| 25. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |
| 25. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg | Eisenconstruction | — |
| 25. „ | zu Wien | Union-Bank für Eperier-Tarnow | Schienen | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten bei Harburg | — |
| 25. „ | zu Harburg | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | — |
| 26. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Eisenbrücken | 67 |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserner Brückenüberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Bahnhofs-Restaur. Grevenbrück | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Schienen, Laschen etc. | 51 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 76 |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.


## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Betriebs-Eröffnung
der Flügelbahn **Absdorf-Krems**
am 10. Januar 1872.

Die gefertigte General-Direction beehrt sich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass vom obigen Tage angefangen, die Stationen der Flügelbahn Absdorf-Krems

**Kirchberg, Hadersdorf und Krems**

für den Personen-, Reisegepäck-, Eil- und Frachtgüter-Transport;

**Wagram und Gedersdorf**

für den Personen-, Reisegepäck- und Eilgüter-Transport, dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für den Personen- und Sachentransport auf der Flügelbahn finden die für die Hauptbahn giltigen allgemeinen Tarife Anwendung.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung wird ein Nachtrag zu den bestehenden Stations-Tarifen veröffentlicht werden, welcher sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhof) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in **Wien, Prag, Pest** und **Pilsen** bezogen werden kann.

Vom Tage der Betriebs-Eröffnung tritt die in dem Fahrplane vom 14. December v. J. kundgemachte Fahrordnung für die Flügelbahn in Wirksamkeit.

Wien, im Januar 1872.

**Die General-Direction.**

## Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Es ist die Stelle eines Telegraphen-Inspectors der diesseitigen, 110 Meilen langen Bahn zu besetzen. Qualificirte Bewerber wollen sich gefälligst unter Einreichung ihres Lebenslaufes und ihrer Atteste, desgleichen unter specieller Angabe ihrer Gehalts-Forderung bei dem Betriebs-Director, Baurath Magunna in Stettin melden

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Im Verkehr zwischen der diesseitigen Station Wittenberg mit der Station Magdeburg fehlt seit 11. December 1870

K. 1343, ein Fass Spiritus 1197 Pfd.,

und im Verkehr zwischen diesseitiger Station Luckenwalde mit der Station Nordhausen fehlt seit 19. November 1871

H. H. 519, ein Collo Buckskin 50 Pfd.

Von dem Erfolg gefälliger Recherchen bitten unserer Ober-Güter-Verwaltung Kenntniss geben zu wollen.

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es ist eine fernere Beschaffung von

40 000 Stück eichenen Stoss- und Mittelschwellen

erforderlich geworden. Dieselbe soll in mehreren Loosen in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind mit der Bezeichnung

„Submission auf Bahnschwellen"

versehen bis zu dem auf

**Dienstag, den 30. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr,**

angesetzten Submissions-Termin versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenden geöffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in den Büreaus der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen I und II zu Hannover, Bremen, Harburg, Göttingen, Osnabrück und Nordhausen zur Einsicht aus, können auch von der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection, wo dieselben gleichfalls ausliegen, auf dorthin zu richtendes portofreies Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 9. Januar 1872.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

---

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
## von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Rhein | 20. Januar | nach | Newyork | D. Hansa | 17. Febr. | nach | Newyork |
| D. Newyork | 27. Januar | „ | Newyork | D. Hermann | 24. Febr. | „ | Newyork |
| D. America | 3. Febr. | „ | Newyork | D. Main | 2. März | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 7. Febr. | „ | Baltimore | D. Ohio | 6. März | „ | Baltimore |
| D. Bremen | 10. Febr. | „ | Newyork | | | | |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht: £ **2. 10** s., in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. **Köln** 27. Januar 1872; D. **Hannover** 24. Februar; D. **Frankfurt** 23. März; D. **Köln** 20. April; D. **Hannover** 11. Mai.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht: £ **3** in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

## Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**
D. **Graf Bismarck,** Mittwoch 7. Februar
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
## Hamburg und Newyork
vermittelst der Post-Dampfschiffe

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cimbria, | Mittwoch | 31. Januar | Morgens. | Silesia, | Mittwoch | 14. Febr. | Morgens. |
| Allemannia, | do. | 7. Febr. | | Westphalia, | do. | 21. Febr. | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165,** 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100,** Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55.**

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach **St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla** und von **Colon (Aspinwall)** mit Anschluss via **Panama**
nach allen **Häfen des Stillen Oceans** zwischen **Valparaiso** und **San Francisco**
Dampfschiff **Bavaria,** Capt. **Stahl,** am 23. Januar.
„ **Teutonia,** „ **Milo,** „ 21. Februar.

☞ Die Expedition der „**Teutonia**" findet ausnahmsweise anstatt am **21.** Februar statt.

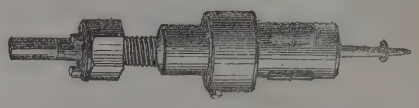
zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
Havre und Santander anlaufend,

| | Von Hamburg: | Von Havre: | Von Santander: | Von New-Orleans: |
|---|---|---|---|---|
| Saxonia, | 13. Januar | 16. Januar. | 19. Januar. | 21. Februar. |
| Vandalia, | 10. Februar. | 13. Februar. | 16. Februar. | 19. März. |

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180,** Zwischendeck Pr.-Thlr. **55.**

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---



Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.
Zahnstangen und Schlittenwinden.
Parallelschraubstöcke.
Brandringe, Muttern, Schrauben.
Spiralbohrer.
Universal-Klemmfutter.

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

## S. H. Cohn,

Farbenfabrik in **Woerlitz** (Anhalt),
offerirt

**Grünen Zinnober, Chromgelb, Gold-Ocker, Umbra, Caputmortuum, Eisenmennig in allen Nummern.**

---

## Stahlguss-Bremsklötze

in bewährter Qualität,

empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

---

## Hartguss
**Herzstücke und Räder**
## Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

**Thelen & Weydemeyer,**
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

---

## Maschinenfabrik-Verkauf oder Verpachtung.

Eine guteingerichtetete Maschinenfabrik mit Kesselschmiede soll incl. Dampfkraft Umstände halber verkauft oder verpachtet werden. Offerten sub **H. G. 500** durch **Carl Schüssler's** Annoncen-Expedition in Hannover erbeten.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 8. Leipzig, am 22. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Zur Gotthardbahn.—Das Rumänische Eisenbahngesetz.—Die Egyptischen Eisenbahnen.—Mittheilungen über Eisenbahnen: Halle-Sorau-Guben. — Oesterreichische Südbahn, Passiren fremder Wagen über den Brenner und Semmering. — Personalnachrichten. — Ausland: Französische Ostbahn.— Technisches: Der Durchbruch des Mont-Cenis-Tunnels.—Literatur: Wetli's Locomotivsystem.—Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Zur Gotthard-Bahn.

(Aus dem Prospect.) Das Gotthardbahn-Unternehmen, dessen Actien am 22. und 23. Januar diesseits und jenseits der Alpen zur Subscription kommen, ist ganz geeignet, in eben so hohem Maasse das Interesse der Deutschen Capitalisten wie der nationalen Politiker zu erregen. Wie die Politiker sich von der Durchbohrung des Gotthard die Befestigung des auf so natürlichen Grundlagen beruhenden Freundschafts-Verhältnisses zwischen Deutschland und Italien versprechen, und von diesem Gesichtspunkt aus wohl kein Unternehmen der Neuzeit so sehr von den nationalen Sympathien aller Parteien getragen ist, — wie die Wissenschaft und namentlich die Technik die Durchführbarkeit des Unternehmens als einen ihrer grössten Triumphe und die Ausführung desselben als die Quelle lehrreicher Erfahrungen ansieht, so darf der Capitalist in dem Unternehmen eine solide Grundlage vortheilhafter Capitalverwerthung erkennen. Die Geschichte des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien vom Mittelalter bis auf den heutigen Tag beweist zur Genüge, dass die Gotthardbahn die natürliche Verbindungsstrasse zwischen diesen beiden Culturländern ist. Ihre Ausgangspunkte stossen diesseits und jenseits der Alpen gewissermaassen in das Herz zweier grosser Culturländer. Zur Gotthardbahn verhalten sich die Mont-Cenis-Bahn und die Brennerbahn gewissermaassen wie Seitenlinien. Der den Gotthard durchbohrende Tunnel fängt sowohl von der Italienischen als der Deutschen und Schweizerischen Seite strahlenförmig einmündende, jetzt schon vorhandene Eisenbahnlinien auf, die, wie die Schweizerischen Bahnen, mit 9 bis 10 Proc. schon jetzt rentiren. Aller Voraussicht nach wird die Gotthardbahn einen colossalen Personenverkehr haben; ebenso gestatten ihre Steigungsverhältnisse den grössten Massen-Güterverkehr.

Aus dem uns vorliegenden Prospect, betreffend die Subscription auf 68000 Actien der Gotthardbahn-Gesellschaft (die Actie zu 500 Franken), im Gesammtbetrage von 34000000 Franken, ausgehend von dem internationalen Consortium zur Begründung der Gotthardbahn, wollen wir, indem wir im Uebrigen über die Verhältnisse des grossartigen Bahnunternehmens auf die Denkschrift des Reichskanzler-Amts verweisen, welche wir in No. 25 v. Jahrg. mittheilten, Folgendes hervorheben:

Auf Grund des Staatsvertrages zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Königreich Italien vom 15. October 1869, des Staatsvertrages zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Deutschen Reiche und dem Königreich Italien vom 28. October 1871, sowie auf Grund der von dem Schweizerischen Bundesrath am 3. November 1871 genehmigten Statuten ist die Gotthardbahn-Gesellschaft mit dem Sitze in Luzern errichtet worden.

Am 6. December 1871 constituirte sich daselbst der statutenmässig ernannte Verwaltungsrath*, welcher alsbald die Direction wählte.

Das von der Gesellschaft zu erbauende Bahnnetz umfasst die Linien:

Luzern — Küssnacht — Immensee — Goldau,
Zug — St. Adrian — Goldau,
Goldau-Flüelen — Biasca — Bellinzona,
Bellinzona-Lugano — Chiasso,
Bellinzona-Magadino — Italienische Grenze bei Luino, mit Zweigbahn nach Locarno.

Die Länge dieser zum Theil zweigleisig ausführenden Bahnen wird ungefähr 263 Kilometer betragen. Die Bauzeit ist für mehrere Linien auf $2^1/_2$ Jahre, für andere Linien auf $4^1/_2$ Jahre und für den Tunnel zwischen Göschenen und Airolo auf 9 Jahre angenommen worden.

Durch die von den betheiligten Staaten zugesicherten Subventionen und durch feste Uebernahme der von der Gesellschaft auszugebenden Actien und Obligationen wurde die Beschaffung des für die Gotthardbahn erforderten Baucapitals bereits bei Begründung der Gesellschaft vollständig sichergestellt.

Das Baucapital wird aufgebracht:

| | | |
|---|---|---|
| durch Subventionen der betheiligten Staaten im Betrage von . . . . . | 85000000 | Franken. |
| durch Emission von 68000 Actien, auf den Inhaber lautend, die Actie zu 500 Franken, im Betrage von . . . . . | 34000000 | „ |
| durch Emission von Obligationen bis zum Betrage von . . . . . | 68000000 | „ |
| zusammen | 187000000 | Franken. |

Bis zur Eröffnung des grossen Gotthard-Tunnels wird den Actionairen auf das jeweilig eingezahlte Capital ein fester Zins von 6 Proc. für's Jahr in halbjährlichen Raten aus dem Baufonds vergütet, und der Betrieb der vorher dem öffentlichen Verkehr übergebenen Bahnstrecken für Rechnung des Baufonds geführt. Von dem Zeitpunkte der Eröffnung des grossen Tunnels steht den Actionären die statutenmässige Dividende zu, und wird nach Ueberweisung einer Quote an den Reservefonds der Reinertrag des Unternehmens bis auf Höhe einer Dividende von 7 Proc. des Actien-Capitals ausschliesslich auf die Actien, der Ueberschuss zur Hälfte auf die Actien und zur anderen Hälfte auf das Subventions-Capital vertheilt.

Die Gesellschaft hat dem internationalen Consortium, das die Beschaffung des ausser dem Subventions-Capital erforderten Bau-Capitals für die Gotthardbahn übernommen hat, einen Drittheil der Ersparnisse zu gewähren, welche bei dem Bau des grossen Tunnels ausschliesslich des Mauerwerks, dagegen einschliesslich des doppelspurigen Oberbaues, gegenüber dem Voranschlage von 3733 Franken per Meter erzielt werden. Diesen Antheil an den Bau-Ersparnissen des grossen Tunnels hat das Corsortium zu Gunsten der 68000 Actien der Gotthardbahn-Gesellschaft und zwar auf jede Actie in gleichem Verhältniss übertragen. Derselbe soll den Actionären zu gut kommen, sobald der grosse Tunnel vollendet ist, und wird zu diesem Zwecke den auszugebenden Actien-Documenten ein besonderer Genussschein beigefügt.

Derjenige Theil des Baucapitals der Gotthardbahn, welcher durch Ausgabe von 68000 Stammactien à 500 Frcs. beschafft werden soll, wird am 22. und 23. Januar in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, in Frankfurt a. M. bei M. A. von Rothschild und Söhne und bei der Filiale der Darmstädter Bank, in Köln beim Schaffhausenschen Bankverein und Sal. Oppenheim jun. & Co., ferner bei der Kasse der Gotthardbahn-Gesellschaft in Luzern, sowie in Amsterdam und an verschiedenen Schweizerischen und Italienischen Plätzen zur öffentlichen Subscription aufgelegt. Der Subscriptionspreis für die auf den Inhaber lautenden, mit 40 Proc. Einzahlung liberirten Interimsscheine ist auf pari, abzüglich 60 Proc. für fehlende Einzahlung festgesetzt, und haben die Subscribenten ausser dem Course die Stückzinsen à 6 Proc. auf 40 Proc. Einzahlung vom 1. Januar 1872 bis zum Tage der Abnahme der Stücke zu vergüten. Die Rest-Einzahlung** soll in drei Raten à 20 Proc. nach Maassgabe des Bedürfnisses eingefordert werden. An den Schweizer Stellen ist die Zahlung in Franken, an den Deutschen Stellen in Thalern (300 Frcs. = $79^3/_4$ Thlr. gerechnet), an den Italienischen Stellen in Francs oder in Lire Gold und in Amsterdam in Holländ. Gulden zu leisten. Bei der Subscription ist eine Caution von 10 Proc. des Nominalbetrages zu hinterlegen und wird, im Falle die zugetheilte Summe weniger als die angemeldete beträgt, die überschiessende Caution unverzüglich zurückgegeben. Vom 5. Februar c. ab kann gegen Zahlung des Preises die Abnahme der zugetheilten Stücke, resp. der dafür von der Direction der Disconto-Gesellschaft auszustellenden Gutscheine geschehen, muss jedoch spätestens bis zum 15. März cr. erfolgt sein.

* Siehe dessen Mitglieder und die der Direction Seite 1072 fg. des Jahrgang 1871 unserer Zeitung. Die Red.

** Nach Wahl der Inhaber von Interimsscheinen oder Coupons kann die Einzahlung der ausstehenden Raten des Actiencapitals und die Auszahlung der Actienzinsen und Dividenden, in der Schweiz ausser bei der Casse der Gesellsehaft in Luzern, in Zürich bei der Schweiz. Credit-Anstalt, in Winterthur bei der Bank in Winterthur, in Schaffhausen bei der Bank in Schaffhausen, in Aarau bei der Aargauischen Bank, in Basel bei der Baseler Handelsbank, dem Bankhause Bischof zu St. Alban und dem Bankhause Rudolf Kaufmann, in Bern bei der Berner Handelsbank, in Neuenburg bei dem Bankhause Puri & Cie., in Genf bei dem Bankhause Lombard, Odier & Cie., in Bellinzona bei der Banca Cantonale Ticinese, in Deutschland in Thalerwährung, 3 Franken 75 Cent. = 1 Thaler gerechnet, in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, in Frankfurt a. M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und der Filiale der Bank für Handel und Industrie, in Köln bei dem Bankhause Sal. Oppenheim jun. & Co. und dem A. Schaaffhausenschen Bank-Verein, oder in Italien in Francs oder Lire in Gold, in Florenz, Turin, Rom, Genua, Mailand, Venedig, Neapel, Livorno bei der National-Bank.

## Das Rumänische Eisenbahngesetz.

Das von den Rumänischen Kammern votirte und von der Regierung sanctionirte Gesetz zur Reglementirung des Gesetzes vom 17./29. Juli 1871 lautet wie folgt:

Art. 1. Da die unter dem $\frac{\text{21. November}}{\text{3. December}}$ 1868 den Herzögen von Ujest und von Ratibor, dem Grafen Lehndorf und dem Dr. Strousberg ertheilte Concession aufgehoben ist, so wird die auf Grund des Gesetzes vom 17. Juli 1871 gebildete Actiengesellschaft die in jener Concession vorgesehenen Eisenbahnlinien unter den in den nachfolgenden Artikeln festgesetzten Bedingungen bauen und fertigstellen.

Art. 2. Diese Gesellschaft wird vom Tage der Promulgation des gegenwärtigen Gesetzes an, in alle Rechte und Verpflichtungen der früheren Concessionaire, sowie auch in den Besitz aller Linien dieser im Bau begriffenen Eisenbahn, aller darauf befindlichen Bauten, des gesammten beweglichen Materials und sämmtlicher approvisionirten Materialien eintreten. Sie übernimmt den Bau, die Fertigstellung und den Betrieb der folgenden Linien:

a) Roman über Tecucin nach Galatz mit der Zweigbahn von Tecuciu nach Berlad.
b) Von Barbofi über Braila, Ploiesti, Chitilla nach Pitesti und Bukarest.
c) Von Pitesti über Slatina, Crajova, nach Turnu-Severin-Verciorova (Grenze).
d) Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Filarret und Tirgu-Vestei in Bukarest.
e) Die Zweigbahnen von den Bahnhöfen Braila und Galatz nach den Häfen.

Art. 3. Alle vom Verwaltungsrathe dieser Eisenbahnen in Gemässheit des Artikels 7 des Gesetzes vom 17. Juli beendeten oder auch nur begonnenen Arbeiten, werden von der Gesellschaft übernommen, und diese wird der Regierung die bis zum Moment der Besitzergreifung dieser Linien durch die Gesellschaft verausgabten Summen wiedererstatten.

Art. 4. Die Gesellschaft wird die im Art. 2. lit. a. b. e. vorgesehenen Linien bis zum 1. September, die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen unter lit. d aber bis 1. December 1872 fertigstellen und übergeben; die Brücken und Durchlässe können provisorisch aus Holz hergestellt werden; die definitiven Bauten aus Stein und Eisen müssen jedoch in einem Termine von 3 Jahren, vom Tage der Promulgation des gegenwärtigen Gesetzes an gerechnet, vollendet sein.

Art. 5. Die Regierung wird der Actiengesellschaft am 1. Januar 1872 eine Summe von 4 760 000 Fr. sowie auch 4 760 000 am 1. Juli desselben Jahres geben; für alle diese Summen wird die Eisenbahn selbst als Garantie bestellt werden.

Wenn am 1. September 1872 die im Art. 2. a. b. und e. vorgesehenen Linien vollendet und übernommen sein sollten, hört die oben erwähnte Garantie auf.

Wenn die Gesellschaft vor dem ersten September die Linien Roman, Galatz, Braila und Bukarest vollenden sollte, und wenn diese Linien im Stande sein sollten, um von der Regierung übernommen werden zu können, so wird die Garantie für diese Linien vom Tage der Uebernahme Seitens der Regierung an lauten.

Die vom Staate garantirten 7½% Zinsen werden von der Regierung sowohl für die im Art. 4, lit. a. b. d. und e. als auch für die in Art. 6 vorgesehenen Linien nur vom Tage ihrer Fertigstellung und Uebernahme Seitens der Regierung bezahlt werden.

Die Dauer der Concession wird vom 1. Juli 1871 an laufen.

Art. 6. Die Gesellschaft wird den Bau der Linie Pitesti, Slatina, Crajowa, Turnu, Severin, Verciorva (Grenze) in einem Termin von 3 Jahren vom Tage der Promulgation des gegenwärtigen Gesetzes an vollenden.

Die Brücken und Durchlässe können provisorisch aus Holz hergestellt werden, die definitiven Bauten aber aus Stein oder Eisen müssen in dem Termine von 6 Jahren vom Tage der Promulgation des gegenwärtigen Gesetzes an beendet sein.

Art. 7. Die Brücken und Durchlässe, sowohl die provisorischen als auch die definitiven, und zwar sowohl die für die im Art. 6 vorgesehene Section als auch die im Art. 4 vorgesehenen, werden aus dem Baufond hergestellt werden.

Art. 8. Die Regierung garantirt in Gemässheit der Concession einen Zins von 20 250 Fr. pro Kilometer.

Art. 9. Die Zinsen für das von den obengenannten Eisenbahnen repräsentirte Capital (welches Capital durch den Art. 11 näher bezeichnet wird) werden vom Staate garantirt und werden zuerst für die im Art. 4 angeführten Linien dann auch für die im Art. 6 erwähnten, sogleich nach deren Fertigstellung und Uebernahme Seitens der Regierung in's jährliche Budget als Staatsschuld eingeschrieben werden.

Art. 10. Wenn in dem in Art. 6 festgestellten Termine die Linie Pitesti, Slatina, Crajova, Turnu-Severin, Verciorova (Grenze) nicht fertiggestellt sein sollte, oder wenn im Laufe eines Jahres von der Promulgation des gegenwärtigen Gesetzes an, die Arbeiten nicht begonnen sein sollten, so wird die Regierung den Bau dieser Linien an eine beliebige andere Gesellschaft übertragen können, ohne dass der Actiengesellschaft irgend ein Recht, Einsprache zu erheben, zustehen soll; die Differenz der Annuität, die sich in diesem Falle ergeben könnte, im Vergleich mit der gesammten ins Budget für das ganze Netz einzuschreibenden Ziffer wird auf Rechnung der Gesellschaft gezahlt werden, indem sie in Abzug gebracht wird von den, für die in Art. 4 vorgesehenen Linien, garantirten Annuitäten. Sollten aber auch die im Art. 4 vorgesehenen Linien nicht an dem durch jenen Artikel bestimmten Termine fertiggestellt und übernommen sein, so wird die Regierung der Gesellschaft alsogleich den Besitz jener Linien entziehen, und diese wird kein anderes Recht weiter haben, als vom Staate mittelst Zahlung von Annuitäten den Werth der ausgeführten und constatirten Arbeiten zu empfangen. Diese Constatirung wird erfolgen durch eine Commission von 4 Sachverständigen, die von beiden Parteien ernannt werden sollen. Zwei Sachverständige wird die Gesellschaft und zwei die Rumänische Regierung ernennen. Diese Sachverständigen werden, bevor sie irgend eine andere Arbeit vornehmen, einen fünften Sachverständigen wählen.

Im Falle, wo man sich über diese Wahl nicht sollte einigen können, wird der Präsident des Cassationshofes diesen fünften Sachverständigen ernennen.

Das Resultat dieser Expertise ist definitiv. Von dem Werthe der Arbeiten wird zuerst die nach dem Art. 5 vorgeschossene Summe von 9 520 000 Fr. in Abzug gebracht werden und der Rest soll mittelst Annuitäten, die 7½% Zinsen tragen, bezahlt werden.

Nur Fälle von „vis major" können für Verspätungen über die in den Art. 4 und 6 vorgesehenen Termine hinaus angerufen werden. Die Beurtheilung und Entscheidung solcher Fälle wird durch das im Art. 27 der ursprünglichen Concessions-Urkunde vorgesehene Schiedsgericht erfolgen.

Art. 11. Die Gesellschaft ist verpflichtet, unverzüglich die bis jetzt deponirten Obligationen im Betrage von 200 791 125 Fr. in Actien umzutauschen. Sie wird ebenfalls berechtigt sein, den Rest der im Umlauf befindlichen und noch nicht deponirten Obligationen in Actien umzutauschen, bis zur gesammten von den früheren Concessionaren emittirten Summe von 245 160 000 Fr.

Wenn die Inhaber der noch nicht deponirten Obligationen sich weigern sollten, den Bestimmungen des Art. 4 des Gesetzes vom 17./29. Juli zuzustimmen, so wird die Gesellschaft gehalten sein, sie in Gemässheit des Art. 6 des oben angeführten Gesetzes zu entschädigen. Zur Bestreitung der für den Bau der Eisenbahnen Pitesti-Verciorova (Grenze) und Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen in Bukarest, und für die vollständige Vollendung und Ausbesserung der im Art. 4 specificirten Linien nöthigen Ausgaben, hat die Gesellschaft das Recht, auf ihre eigene Rechnung und Gefahr supplementaire Actien und Prioritäten auszugeben.

Die für die Totalität der in den Art. 4 und 6 vorgesehenen Linien stipulirte Garantie des Staats, welche sich auf 18 609 750 Fr. beläuft, entsprechend der totalen und definitiven Länge von 919 Kil. von Roman nach Verciorova (Grenze) einschliesslich Zweigbahnen wird in keinem Falle über diese Ziffer steigen können, wie gross auch immer die Ausgaben irgend welcher Art wären, da die Emission der supplementairen Actien und Prioritäten nicht zu Lasten des Staats geschehen kann.

Die Gesellschaft wird jedoch die Befugniss haben, behufs Umwandlung der von den früheren Concessionairen emittirten Obligationen in Actien, sowie behufs der Emission der supplementairen Actien und Prioritäten, die im vorigen Artikel erwähnte Summe von 18 609 750 Fr. auf die Gesammtsumme des in Folge der Conversion und und der supplementairen Emission durch Actien repräsentirten Capitals zu repartiren.

Die Amortisation des supplementairen Capitals, das die Gesellschaft Kraft dieses Artikels emittiren sollte, wird jedoch ganz zu ihren Lasten bleiben, indem der durch Art. 17 der alten Concessionsurkunde vorgesehene Amortisationsfond, sich nur auf die Summe von 248 130 000 Fr. beziehen kann, die der Länge des ganzen Netzes von 919 Kil. entspricht.

Der Reserve- und der Amortisationsfond für das Capital von 248 130 000 Fr. soll gegründet werden, sobald die Bruttoeinnahmen, gemäss Art. 17 der alten Concession dies gestatten werden.

Art. 12. Die Bestimmungen der Art. 17 und 25 der alten Concession, die sich auf die Amortisation, auf die Bildung des Reservefonds und auf die Cession an den Staat nach Ablauf von 30 Jahren beziehen, können unter keinem Vorwande, und nie durch das von der Actiengesellschaft auf ihre Rechnung und Gefahr ausgegebene supplementaire Capital erschwert werden und es bleibt folglich wohlverstanden, dass der vom Rumänischen Staate anerkannte Baufond auf die Ziffer von 248 130 000 Fr. fixirt ist und dass die Amortisation des supplementairen Baufonds zu Lasten der Gesellschaft verbleibt und bei der durch den Art. 25 der alten Concession vorgesehenen Cession nicht in Rechnung gebracht werden kann.

Art. 13. Die Rechte des Rumänischen Staates gegen die früheren Concessionaire, die sich aus dem Gesetze vom 17. Juli ergeben, gehen auf die Actiengesellschaft über. Ebenso übernimmt die Actiengesellschaft die Verbindlichkeiten gegenüber den Obligationsinhabern, die der Actiengesellschaft nicht sollten beitreten wollen. Die Verpflichtungen der früheren Concessionaire wie die Bezahlung der Expropriationen, die Befriedigung der Subconcessionaire, die Bezahlung sämmtlicher im Lande befindlichen Arbeiten und Materialien, die noch nicht berichtigt sein sollten und die Bezahlung der bis zur

Uebernahme der Linien gemäss der Concession fälligen Coupons gehen auf die Actiengesellschaft über. Ebenso die Forderungen Dritter, welcher Natur sie auch sein sollten, welche entspringen sollten aus der alten Concession während der Dauer, wo sie den Herren Strousberg und Consorten ertheilt war. Die Actiengesellschaft ist berechtigt, die früheren Concessionaire auf Bezahlung der von diesen geschuldeten Coupons, so wie auf Restitution des von ihnen entzogenen Depots zu belangen, ohne jedoch in irgend einem Falle, sei es in eigenem Namen, sei es im Namen Dritter, irgend ein Recht in Anspruch nehmen zu können, das daraus gegen den Rumänischen Staat abgeleitet werden könnte.

Art. 14. Gleichzeitig mit der Promulgation des gegenwärtigen Gesetzes sollen drei Rumänische Commissäre delegirt werden, von denen je einer vom Senate, der Deputirtenkammer und der Regierung gewählt werden wird, die sich nach Berlin begeben werden, um sowohl auf die von den früheren Concessionairen emittirten Obligationen, als auch auf deren Coupons ein Vernichtungsstempel aufzudrücken, und die Gesellschaft wird ihre Actien nur im Verhältniss zu den annullirten Obligationen emittiren dürfen.

Die annullirten Obligationen sollen der Rumänischen Regierung zur Vernichtung übergeben werden.

Art. 15. Der Sitz des Verwaltungsrathes und der Betriebsdirection wird in Bukarest sein. Das Budget der Ausgaben wird nicht gültig sein vor seiner Bestätigung durch die Rumänische Regierung und muss dieser 6 Monate vor dem Anfange des Betriebsjahres vorgelegt werden.

Die Regierung hat das Recht der Aufsicht und Controle in Bezug auf die Verwaltung des Bahnnetzes.

Art. 16. Die Actiengesellschaft wird sich sowohl bei Fertigstellung als beim Bau der Linien dem vom Ministerium der öffentlichen Bauten aufgestellten „cahier des charges" conformiren.

Art. 17. Die Gesellschaft hat nicht das Recht, weder den Besitz noch den Betrieb der Bahn an irgend eine andere Gesellschaft zu veräussern noch mit irgend einer solchen zu fusioniren.

Art. 18. Alle Bestimmungen der ursprünglichen Concessionsurkunde, die nicht dem gegenwärtigen Gesetze widersprechen, bleiben zu Kraft bestehen.

Art. 19. Die Regierung ist ermächtigt, auf Grund dieses Gesetzes mit der Actiengesellschaft eine Convention abzuschliessen.

Zusatzbestimmungen.

Art. 20. Im Falle, dass innerhalb 40 Tagen, von der Promulgation gegenwärtigen Gesetzes an, die Gesellschaft der Obligationsinhaber die von der Regierung in Gemässheit mit dem vorhergehenden Artikel ausgearbeitete Convention nicht sollte annehmen wollen, soll wie folgt verfahren werden:

§ I. Kraft des am 3./15. October 1871 in Gemässheit des Gesetzes vom 17./29. Juli l. J. vom Schiedsgerichte gefällten Spruches sind und verbleiben sämmtliche am 21/11., 3/12. 1868 den Herzögen von Ujest und Ratibor, dem Grafen Lehndorf und Dr. Strousberg, und zwar sowohl die theilweise fertiggestellten, als auch im Bau begriffenen Eisenbahnen, im vollständigen und ungetheilten Eigenthum des Rumänischen Staates frei von jeder Belastung.

§ II. Die Rechte der Concessionaire sind erloschen.

Die Regierung erkennt keine Forderung an in Bezug auf die Reclamation von Summen, die geschuldet werden für den Bau und die Herstellung der Eisenbahn, für Lieferung und Betriebsmaterialien oder für Organisirung des Betriebes der Linien, Reclamationen, die entspringen aus während der Zeit des Baues und Betriebes der Eisenbahn durch die früheren Concessionaire contrahirten Obligationen, die der Entziehung der Eisenbahn aus deren Besitz erstanden waren.

§ III. Als Entschädigung der Inhaber von Obligationen der alten Concessionaire wird die Rumänische Regierung 140000000 Fr. Nominalwerth in Schuldverschreibungen zu 7½ pCt. Zinsen und ½ pCt. Amortisation zahlen, so dass diese Schuld getilgt sein soll innerhalb . . . und . . . Jahren.

Mit der Annuität von 11200000 Fr., die das Finanzministerium während des Zeitraums von . . . zahlen wird, wird es unmittelbar die Obligationen der früheren Concessionaire aus dem Verkehr einziehen und die Schuld von 140000000 Fr. amortisiren.

Durch Anerkennung der Schuld von 140000000 Fr. als einer Staatsschuld erwirbt die Regierung alle Rechte, die die Inhaber aus der Concession vom $\frac{\text{21. November}}{\text{3. December}}$ 1868 gegenüber der Regierung hatten, in Bezug aber auf die am 1. Januar und 1. Juli 1871 fällig gewordenen Coupons wird in weiter unten folgendem Paragraph das Nöthige bestimmt; die Amortisation wird mit dem 1. Januar 1872 beginnen.

§ IV. Die für die Bezahlung der Zinsen und der Amortisation in den durch das gegenwärtige Gesetz festgestellten Terminen nöthige Summe wird unverändert jedes Jahr in's Staats-Budget eingetragen.

§ V. Die Schuldverschreibungen des Capitals sowohl als auch der Zinsen dieser Staatsschuld werden von jedwelchem Steuern oder Abgaben, sei es Namens des Staates oder der Gemeinden oder sonst unter welchem Titel immer befreit sein. Die Zahlung der Zinsen wird auf Rechnung des Staates am 1. Januar und 1. Juli n. St. eines jeden Jahres auf den Plätzen Bukarest, Wien, Berlin, Paris und London bei den zu diesem Behufe vom Finanz-Ministerium bestimmten Banken oder Bankinstituten erfolgen.

Die Regierung ist ermächtigt, für die Ziffer von 140000000 Fr. der im § III stipulirten Staatsschuld ½ pCt. als Provision den Bankhäusern oder Bankinstituten zu bewilligen, durch deren Vermittelung die im § III stipulirte Einziehung erfolgen sollte.

§ VII. Der Umtausch der alten Obligationen gegen die Schuldverschreibungen des Staates durch die Bureaux der Bankhäuser oder Bankinstitute, die von der Rumänischen Regierung öffentlich bekannt zu machen sind, muss spätestens bis zum 1. Juni 1872 beendet sein.

§ VIII. Die Obligationsinhaber werden wegen Bezahlung der vor dem 1. Januar 1872 fällig gewordenen Coupons oder wegen sonstiger wie immer gearteter Ansprüche, die auf das Depot Bezug haben, sich an die früheren Concessionaire halten, die allein für deren Bezahlung verantwortlich sind.

## Die Egyptischen Eisenbahnen.

Ein Französ. Ingenieur Namens Delorme, der kürzlich ein Pamphlet über die Egypt. Bahnen veröffentlicht hat, spricht sich darin in einer sehr ungünstigen Weise über die Verwaltung dieser Bahnen aus. Es ist freilich nicht unwahrscheinlich, dass seine ungünstigen Angaben zum Theil auf Uebertreibung beruhen, weil bekanntlich in neuester Zeit der früher übermächtige Französische Einfluss in Egypten wesentlich geschwunden ist und die zahllosen Französischen Abenteurer, welche früher Egypten ausbeuteten, dort keinen so günstigen Boden mehr finden wie zur Zeit der Herrschaft von Louis Napoleon.

Es existiren gegenwärtig 652 Engl. Meilen Eisenbahnen in Egypten, davon sind 131 Meilen, nämlich die Bahn Alexandria-Kairo, doppelgleisig. Von dem Rest liegen 341 Meilen in Unter-Egypten, 180 Meilen in Ober-Egypten; das Eisenbahnnetz breitet sich, wie ein Flussdelta, zwischen Alexandria im Westen, Kairo im Süden und Ismailia im Osten aus. Ferner ist von Kairo aus (oder vielmehr von Embabeh, welches Kairo gegenüber an der Westseite des Nils liegt) in südlicher Richtung eine Bahn im Thal des Nil aufwärts bis Minich geführt, mit zwei kurzen Zweigbahnen nach Fayoum und Abd-el-Quakf. Die einzelnen Bahnlinien sind in Folgendem zusammengestellt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alexandria-Kairo, zweigleisig | | 131 | Engl. Meilen |
| Benha-Suez | eingleisig | 122,44 | „ „ |
| Tantah-Talkha | „ | 33,00 | „ „ |
| Tantah-Chibin-el-Kaum | „ | 18,60 | „ „ |
| Mehallet-Rorh-Zifta | „ | 23,52 | „ „ |
| Mehallet-Rorh-Dezouk | „ | 36,38 | „ „ |
| Calioub-Barrage | „ | 7,40 | „ „ |
| Mitbere Zweigbahn | „ | 8,00 | „ „ |
| Calioub-Mansourah | „ | 88,71 | „ „ |
| Nefiche-Ismailia | „ | 2,39 | „ „ |
| Summa in Unter-Egypten | | 472,24 | Engl. Meilen |
| Embabeh-Minich | eingleisig | 151,11 | Engl. Meilen |
| Wasta-Fayoum | „ | 25,00 | „ „ |
| Abd-el-Quakf Zweigbahn | „ | 4,00 | „ „ |
| Summa in Ober-Egypten | | 180,11 | Engl. Meilen |
| Total | | 652,35 | Engl. Meilen. |

Die Hauptstationen sind Alexandria, Kairo, Suez, Talkha, Zigazig, Zifta, Dezouk, Mansourah, Minich und Ismailia.

Durch den Suez-Canal haben die Bahnen bedeutend an Verkehr verloren. Im Jahre 1867—1868 betrug die Einnahme der Bahnen 1520000 £, im folgenden Jahr nur 960000 £, im Jahre 1869—70 etwa 1200000 £, aber seit 1870 soll die Abnahme wieder beträchtlich gewesen sein. Zum Theil erklärt sich diese Verminderung der Einnahmen dadurch, dass die Transporte für die Französische und Englische Regierung und für die grossen Dampfschifffahrts-Gesellschaften der Bahn jetzt bedeutend weniger, als in früheren Jahren zuführen. Seit der Eröffnung des Suez-Canals sind nämlich die Einnahmen der Bahn aus den Transporten für die Messageries-Impériales von 72000 £ auf 36000 £ jährlich, für die Französische Marine von 80000 auf 20000 £, für die Französischen Postdampfschiffe von 2880 auf 1440 £, für die Peninsular and Oriental Dampfschifffahrts-Gesellschaft von 180000 auf 84000 £ herabgegangen, und Truppen-Transporte, die in früheren Jahren 160000 £ per Jahr der Bahn einbrachten, kommen in neuerer Zeit dort fast gar nicht mehr vor.

Einer der tüchtigsten Männer, welche sich um die Verwaltung der Egyptischen Bahnen verdient machten, war Ali Pascha-Moubarek, der manche der schlimmsten Missbräuche abstellte, aber leider nicht die genügende Zeit den Eisenbahn-Angelegenheiten widmen konnte. Er brachte aber wenigstens Ordnung in die Magazine zu Boulak, wo früher grenzenlose Verwirrung geherrscht hatte, und veranlasste, dass 45 Locomotiven, die unbenutzt und der Witterung preisgegeben, schon lange Zeit im Freien auf einem Nebengeleise standen, reparirt und wieder in Gebrauch genommen wurden. Auch versuchte er die ganze Eisenbahn-Verwaltung zu reformiren, aber leider nahmen nach seiner Entlassung die alten Uebelstände später wieder Ueberhand.

Nach Herrn Delorme's Ansicht müsste die Verwaltung der Egyptischen Bahnen ganz neu organisirt werden, wenn etwas Ersprissliches erreicht werden soll, namentlich müssten zur Leitung des öconomischen Betriebes, sowie zur Leitung des Fahrdienstes, der

Bahnunterhatung und der Unterhaltung des Betriebsmaterials tüchtige zuverlässige und verantwortliche Oberbeamte eingesetzt werden, von denen jeder sein bestimmt abgegrenztes Verwaltungs-Ressort mit entsprechender Machtvollkommenheit zugewiesen erhalten müsste. Sodann müsste die eigenthümliche Einrichtung abgeschafft werden, dass jeder Angestellte nach Kairo kommen muss, um dort sein Gehalt in Empfang zu nehmen.

Bei dem schlechten Zustand der bisherigen Verwaltung ist natürlich die Bahn ebenso, wie die Betriebsmittel in Verfall gerathen, die üblichen Sicherheitsmassregeln beim Betrieb werden vernachlässigt, und es ist daher nicht zu verwundern, dass häufig Unfälle und alle möglichen Unordnungen im Betriebe vorkommen. Es wird überhaupt in jeder Hinsicht schlecht und gleichzeitig über die Maassen verschwenderisch gewirthschaftet.

Die Zahl der auf den Egyptischen Bahnen befindlichen Locomotiven beträgt 240, weit mehr als erforderlich, was man schon danach beurtheilen kann, dass nur 100 Locomotivführer vorhanden sind. Nebenstehende Tabelle enthält einige nähere Angaben über die Locomotiven, welche im Jahre 1869 im Gebrauch waren.

Unter diesen Locomotiven findet man eine wahre Musterkarte von verschiedenen Constructionen, z. B. enthält die Station Boulak acht verschiedene Sorten von Personenzugs-Maschinen, 14 Sorten Maschinen für gemischte Züge und 23 Sorten Güterzugs-Maschinen, ausserdem noch einige Maschinen für besondere Zwecke. Natürlich wird die Unterhaltung der Maschinen durch diese Mannigfaltigkeit der Construction ungemein erschwert und vertheuert. Man rechnet z. B. für Erneuerung einer kupfernen Feuerbüchse 512 £, 646 Stehbolzen 119 £, 200 Siederöhre 465 £, 2 Cylinder 221 £.

Im Jahre 1870 besassen die Egyptischen Bahnen 4498 Wagen, welche ein Capital von 1 200 000 £ repräsentiren. Dieser Wagenpark besteht aus 9 Salonwagen, 54 gewöhnlichen Personenwagen I. Classe, 89 desgl. II. Classe, 49 desgl. III. Classe, 87 desgl. II. und III. Classe, 54 Personenwagen III. Classe nach Amerikanischem System, 20 Postwagen, 114 Kieswagen, 77 Wagen zum Transport von Kanonen, 410 Wagen zum Transport von Baumwolle, 200 desgl. für Getreide, 1246 Kohlenwagen, 834 bedeckte Güterwagen und 1255 sonstige Güterwagen von verschiedenen Arten.

| Fabrikant | Zahl der Maschinen | Jahr der Lieferung | Mittlere Dienstzeit im Jahr 1869 Tage | Anschaffungskosten £ |
|---|---|---|---|---|
| Stephenson, Newcastle | 52 | 1852—1866 | 196 | 3800 |
| | 32 | 1867—1868 | 244 | |
| Sharp, Stewart, Manch. | 25 | 1855—1865 | 183 | 3500 |
| Kitson, Leeds | 15 | 1865—1866 | 251 | 4130 |
| Beyer, Peacock, Manch. | 12 | 1857—1865 | 212 | 3600 |
| Schneider, Creusot | 20 | 1864—1865 | 280 | 3290 |
| Köchlin, Mülhausen | 9 | 1864—1865 | 262 | 3317 |
| Cail, Paris | 7 | 1859—1864 | 331 | 3000 |
| Cockerill, Seraing | 16 | 1865—1866 | 230 | 3400 |

(Nach dem Engineering.)

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Nach der Mittheilung der Direction der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft ist deren Ober-Betriebs-Inspection am 21. v. M. von Berlin nach Cottbus verlegt worden.

Demgemäss sind alle Meldungen über Wagon-Beschädigungen etc. an die Ober-Betriebs-Inspection der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn in Cottbus

zu richten.

* **Oesterreichische Südbahn.** Fremde Wagen dürfen nach Mittheilung der Generaldirection der genannten Bahn den Brenner und Semmering nur unter nachstehenden Bedingungen passiren:

„Jene fremden Wagen, welche den Semmering oder Brenner passiren sollen, müssen vor Allem den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins entsprechen und haben überdies noch folgende Bedingungen zu erfüllen:

1) Diese Wagen sollen womöglich mit durchgehender Zugvorrichtung versehen sein, oder in Ermangelung einer solchen doch eine Zugvorrichtung besitzen, die einer Zugkraft von 7000 Kilogramm Widerstand zu leisten vermag, ohne dass hierbei eine Beschädigung der Brustbäume zu befürchten steht.
2) Die Stossvorrichtungen müssen bei der Bergfahrt auf Steigungen von 1:40 den durch die Schiebemaschiene ausgeübten Druck von 200 000 Kilogramm, und bei der Thalfahrt den Nachschub des Zuges, dessen Belastung bis 400 000 Kilogramm erreichen kann, aushalten können.
3) Die Tyres-Breite soll nicht unter 130 mm., darf jedoch in keinem Falle unter 124 mm. sein.
4) Der Radstand soll 4 m. nicht überschreiten.
5) Die über den Semmering und Brenner gehenden Wagen sollen vierrädrig sein. Es sind jedoch auch sechsrädrige und achträdrige Wagen zulässig, und zwar:
   a) erstere, wenn deren Radstand 4 m. nicht überschreitet, die Mittelachse ein Spiel von mindestens 32 mm. hat.
   b) letztere, wenn dieselben mit Amerikanischen Untergestellen versehen sind.
6) Die Pufferhöhe darf um höchstens 0,025 m. mehr, oder um 0,100 m. weniger betragen als die normale.
7) Die todte Last der Wagen soll wo möglich 60 Procent der benützbaren Tragkraft nicht übersteigen."

### Personalnachrichten.

**Bayer. Staatsbahn.** Der durch Aufhebung der Betriebswerkstätte in Salzburg disponibel gewordene Abtheilungsmaschinenmeister F. Schärges wurde zur Betriebswerkstätte München versetzt.

**Bayer. Ostbahnen.** Der Maschinenmeister F. Michell in Nürnberg wurde nach Regensburg und der Maschinenmeister P. Scharnberger von Schwandorf nach Nürnberg versetzt.

**Reichskanzleramt.** Dem Hülfsarbeiter im Reichskanzler-Amte, Ober-Güterverwalter Kraefft ist der Character als Regierungs-Rath verliehen worden.

**Preussen.** Der Königl. Ober-Betriebs-Inspector Schmeitzer, bisher zu Hannover, ist in gleicher Eigenschaft an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn nach Berlin und der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Heyl, bisher zu Elberfeld, in gleicher Eigenschaft zur Main-Weser-Bahn nach Frankfurt a. M. versetzt worden.

### Ausland.

Die Französische Ostbahn refüsirt noch immer Fracht-Stückgut. Trotz früherer Publication wird Forbach noch mit solchem überhäuft. Dasselbe wird daher von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken als Eilgut weiter versendet.

### Technisches.

*K.* **Der Durchbruch des Mont-Cenis-Tunnels.** Am 25. December 1870, am ersten heiligen Weihnachtsfeiertage, hörte der Schnee nicht auf Turin mit grossen Flocken zu bedecken. Es schlug 5 Uhr auf dem Rathhause, als ein Telegramm, von Bardonnèche datirt, mit den Freudenworten anlangte:

Aus der Tiefe des Tunnels. Herrn Ingenieur Sommeiller. Turin. — Die Bohrmaschine steht soeben, 4 Uhr 26 Minuten, in der Mitte des letzten Erdhäutchens von 4 M. Dicke. Unsere Stimmen sind gegenseitig vernehmbar; wir tauschen Fragen und Antworten aus; Jeder ruft: Es lebe Italien! Kommen Sie morgen! Grattoni!

„Nun! wollen wir morgen hinüber?" rief Sommeiller scherzhaft fragend. — „Jawohl!" erwiderte rasch der Ingenieur Massa, ausser sich vor Freude im Kreise seiner zahlreichen Freunde. Und wahrlich, er hatte Grund zur Freude, denn er sah das Riesenwerk dem Gipfel der Vollendung nahe, das Werk, zu dessen intelligentesten Mitarbeitern er von Beginn an gezählt wurde.

Ihr kleinmüthigen Geister, die ihr die grossen Unternehmungen stets mit Misstrauen anschaut, ihr Weisen, die ihr nicht zulassen wollt, dass ein Anderer einmal etwas mehr weiss als ihr, sollte euer Unglaube nicht mehr erhärtet sein, als beim heiligen Thomas, dann rufe ich euch heute ins Angesicht: Kommt mit! Schauet! Fühlet! —

Am andern Morgen, früh 5 Uhr, bestieg eine in Pelz dicht eingewickelte Reisetruppe, deren Stillschweigen nur in der Kälte und Schläfrigkeit Entschuldigung finden konnte, einen Extrazug nach Susa. Dort erwartete die Touristen eine Wagencolonne, die sich dann auch bald in Bewegung setzte, und das alte Susa, in sein weisses Tuch eingehüllt, zur Rechten liegen liess. Man fuhr das Thal der Dora Riparia hinauf, frühstückte heiter im Städtchen Oulx, und erreichte nach einer Stunde Bardonnèche.

Sommeiller drückte seinem Mitarbeiter Grattoni herzlich die Hand; dicht bei ihnen stand ihr College Borelli, der seit 14 Jahren die Arbeiten am Italienischen Abhange leitet, (während der Ingenieur Copello auf Französischer Seite die Oberaufsicht führt). Die Honoratioren der Gegend, Edelleute und Bürger, hatten sich den Ingenieuren zugesellt.

Um 2 Uhr wickelte sich Jeder aus seinem Pelz oder Paletot und kroch in das Bergmannskostüm: Leinwandjacke und reglementsmässige Rindslederkappe. Ein grosser, festlich geschmückter Omnibus, in Form eines Leiterwagens, führte die Musiker; ein zweiter, von derselben Grösse, war eilends vom Volk belagert und erobert worden, während 2 kleinere Wagen den Beamten und Gelehrten, die man zur Feierlichkeit geladen hatte, zur Verfügung standen. Pferde und Maulesel im Zelterschritt — der einzigen Gangart, wie sie einem Triumphzuge zukommt — zogen unsere Wagen und führten sie in den grossen Tunnel, der bei 8 M. Breite schon 6 Km. zweigeleisige, vollkommen fertige Bahn aufzuweisen hatte.

Je weiter wir im Tunnel vordrangen, um so kräftiger wirkte die

Hitze, ohne uns indessen die Furcht zu ersticken einzuflössen: denn alle Augenblicke zuckten um uns Strahlen komprimirter Luft, hervorgestossen aus den Röhren der Bohrmaschine, jener staunenswerthen Erfindung, die heutigen Tages die Bergmannsarbeit leistet. An der Stelle der Gallerie angelangt, wo bei 2 M. Stollenbreite nur ein Schienenstrang zur Entfernung der Berge liegt, stiegen wir vom Wagen und schritten unter Führung der Bergleute und bei der Helligkeit ihrer Lampen durch diesen düstern Schwitzkasten der Spanischen Wand zu, die noch den Tunnel schloss. Ich muss fast darauf verzichten, das mannigfaltige Bild dieser Szene, die zeitweise einen fantastischen Charakter annahm, zu skizziren: nackt bis auf den Schurz, mit dem Lämpchen in der Hand, glichen die Bergleute, so gute Teufel sie ohnehin waren, nicht selten allzusehr wahrhaften Dämonen, und dann wurde das Bild bei allem Diabolischen obenein burlesk, wenn einer der Geladenen, vom Unglücke ausersehen, gegen einen nichtgeahnten Querbalken stolperte, oder ein Anderer in Mitten einer Kothpfütze umherplanschte. Am Ende dieser Höhle trafen wir auf eine $1^1/_2$ M. dicke Wand, deren Mittelpunkt durch ein frisch gebohrtes Loch gekennzeichnet war. Durch diese Oeffnung bescheidenen Kalibers tauschten Italiener und Franzosen Begrüssung und Händedruck.

Auf jeder Wandseite hatte man die Minen geladen: wir machten daher eine Rückwärtsconcentrirung von mehr als 500 M. und von Neuem hatte ich mich zu überzeugen Gelegenheit, wie zu Kriegs- und Friedenszeiten der Rückzug stets schneller von Statten geht, wie der Angriff. Selbst die Langsamsten unter ihnen schienen des Hermes Fersenflügel angethan zu haben, und nur mit Mühe konnte man sie bestimmen, an einem Orte Halt zu machen, wo sie unter dem Schutze vor jeder Gefahr waren.

Lang, sehr lang schien uns die Erwartung, wie immer, wenn es sich um Erfüllung eines brennenden Wunsches handelt.

Es war 5 Uhr 20 Minuten nach mittlerer Römischer Zeit, als die Explosion erfolgte: man glaubte in nächster Nähe abgefeuerte Kanonenschüsse zu hören; die Luft bebte gewaltig und die Lampen erloschen sämmtlich. Eine dicke Rauchwolke hüllte uns ein, und Jeder hörte auf zu sprechen: man begnügte sich damit, aus vollem Halse zu husten, und wenn man diese Keuchhustensalven hörte, glaubte man sich in eine Vorstellung auf dem Phönix-Theater und zwar in dem Augenblicke versetzt, wo die Prima-Donna während einer Grippe- und Bräune-Epidemie ihre Bravourarie losschiesst.

Endlich ist die Bresche aufgeräumt, Jeder stürzt nach vorn, um durch die Zauberspalte zu schreiten. Der Modaner Nordwind sandte uns zwar reichliche Sandwolken ins Gesicht, allein diese einzelne Verdriesslichkeit kümmerte uns äusserst wenig: wir dachten einzig und allein an die Bresche, nicht um dort Feinden zu begegnen, sondern im Gegentheil Freunde zu umarmen, die wie wir auf die Entfernung des letzten Hindernisses und den endlichen Fall des Bollwerkes gelauert hatten. Die ganze Einwohnerschaft von Modane war zugegen. Nach herzlichem, mit unsern Savoyischen Freunden ausgetauschtem Händedrucke kehrten wir durch die Bresche unter Führung des Herrn Copello zurück, des ersten lebenden Wesens, welches von Modane nach Bardonnèche quer durch den Tunnel gegangen ist.

Ein Banquet von 120 Couverts erwartete die Geladenen und das Directionspersonal in einem geräumigen Saale, der reich geschmückt und mit Draperien geziert war, die ich industriell nennen muss, denn sie waren zum grossen Theile aus Modellen der Instrumente und Geräthschaften zusammengesetzt, die bei dem Durchstich des Tunnels Anwendung gefunden hatten. So liess eine Bohrmaschine ihre Stahl- und Kupferarmatur unter dem Bildniss König Victor Emmanuel's leuchten, des glücklichen Monarchen, der den Durchstich der Alpen zu den ruhmvollsten Ereignissen seiner Regentschaft zählen darf.

(Nach der Deutschen Bauzeitung.)

## Literatur.

*K.* **Wetli's Locomotivsystem.** Unter den in neuerer Zeit zur Ueberwindung starker Steigungen in Vorschlag gebrachten Locomotivsystemen zeichnet sich das System Wetli durch die Originalität und Neuheit der Erfindung aus. Dasselbe wurde veröffentlicht in der im Jahre 1868 erschienenen Schrift:*

„Grundzüge eines neuen Locomotivsystems für Gebirgsbahnen mit Bezugnahme auf die Schweizerische Alpenbahnfrage, von K. Wetli."

Der Erfinder fügt zur Ermöglichung der Ersteigung starker Rampen der gewöhnlichen Locomotive einen neuen Constructionstheil hinzu, dessen Wirksamkeit eine weitere Vervollständigung des Gleisoberbaues bedingt. Zwischen den Triebrädern der Locomotive und mit ihnen gekuppelt, wird eine Walze angebracht, die auf ihrem Umfange mit schraubenförmigen Falgen versehen ist, von denen je zwei, in entgegengesetzter Richtung gewundene, in der Mitte der Länge der Walze zusammentreffen und somit einen grossen Zahn des Schraubenrades bilden. Zwischen den Schienen des Gleises liegen besondere, der Form jener Zähne entsprechend angeordnete Leitschienen, welche dem Gleise das Ansehen einer grossen Zahnstange mit dreieckigen Zähnen geben. Beim Fortschreiten der Locomotive dreht sich das Schraubenrad mit den Triebrädern und seine Schraubenfalgen wickeln sich auf den Leitschienen ab, indem sie diese seitlich angreifen und somit der ganzen Locomotive einen festen Halt- und Angriffspunkt darbieten. Auf schwachen Steigungen oder Gefällen, wo die Wirksamkeit des Schraubenrades nicht erfordert wird, muss dasselbe ausser Thätigkeit gesetzt und gegen Stösse und Beschädigungen gesichert werden können; dies geschieht durch eine Vorrichtung, welche ein Heben und Senken des Schraubenrades ermöglicht. In der Anwendung soll das letztere nur den Ueberschuss an Zugkraft aufnehmen, den die gewöhnlichen Triebräder auf starken Steigungen nicht verwerthen können; eine Vermehrung der Dampfkraft soll somit nicht erfordert werden.

Ueber das Wetli'sche System wurde zuerst ein Gutachten von einer Commission des eidgenössischen Polytechnikums im Auftrage des Schweizerischen Bundesrathes abgegeben und unter dem Titel:

Wetli's Locomotivsystem für Gebirgsbahnen

veröffentlicht. Bei dem Mangel eines vollständigen Einverständnisses führte die Begutachtung zu getrennten Berichterstattungen seitens derjenigen Mitglieder, welche wesentlich die mechanische Seite der Erfindung zu beurtheilen hatten und anderseits der den Standpunkt des Eisenbahn-Ingenieurs vertretenden Mitglieder.

Die Professoren Zeuner und Veith verkennen nicht, dass die Ausführung der Wetli'schen Construction die Ueberwindung mancher erkennbaren Schwierigkeit fordert, und dass manche andre Schwierigkeiten erst während der praktischen Anwendung sich ergeben werden; nichts destoweniger erklären sie den Wetli'schen Gedanken als im Principe richtig, als neu und als ausführbar. Das Schraubenrad ist weit vollkommener als ein Zahnrad mit Zahnstange (z. B. Rigibahn) und die Zahnreibung, also auch die durch Reibung verlorene Arbeit bei Wetli's Rad kleiner als beim gewöhnlichen Zahnrade. Die Anbringung des Wetli'schen Rades an Locomotiven ist möglich und unterliegt keinen wesentlichen Schwierigkeiten; die Zugkraft der Locomotive kann durch das Schraubenrad bedeutend vergrössert werden; endlich wird die Adhäsion der Triebräder durch das Schraubenrad nicht beeinträchtigt werden, sondern auch unbeschadet des letzteren auszunutzen sein. Dagegen wird zugegeben, dass eine solide Befestigung der Leitschienen Schwierigkeiten bietet und dass der Gleisoberbau mit grösserer Genauigkeit, als bisher montirt werden muss; man wird vielleicht auf eine besondere Art der Befestigung und Verbindung der einzelnen Theile denken müssen. Die Sicherheit des Betriebes wird durch das Schraubenrad nicht gefährdet, doch werden weitergehende, als die gewöhnlichen Sicherheitsmaassregeln nöthig sein. Für die Schnee- und Eisregionen der Alpen bietet die Anwendung des Wetli'schen Systems sowohl, wie die aller andern Systeme mit künstlicher Adhäsion geringere Vortheile gegen das gewöhnliche, weil bei jenen die Bahn von Schnee noch schwieriger frei zu halten ist. Die Anstellung von practischen Versuchen wird sehr empfohlen.

Der Professor Pestalozzi fällt im Ganzen ein günstiges Urtheil über den Bau und Betrieb einer Bahn nach dem Wetli'schen System. Ob der an sich vorauszusetzende sanfte Gang des Schraubenrades bei der Anwendung im Grossen innegehalten werden kann; ob Triebräder und Schraubenrad zu gleichzeitiger Wirkung kommen werden; oder ob es zweckmässiger sein wird, beide Arten von Rädern unabhängig von einander in Bewegung zu setzen, das sind Fragen, welche die Erfahrung entscheiden muss. Zu den bisherigen Bewegungshindernissen kommen diejenigen hinzu, welche das Schraubenrad verursachen wird; die gesammten und zwar verschiedenartigen Wirkungen hat der Oberbau der Bahn aufzunehmen, der deshalb einer besonderen Festigkeit bedürfen wird. Entgleisungen in Folge der Einwirkung des Schraubenrades sind nicht zu fürchten. Die Unterhaltung des Oberbaues wird um so mehr eine besonders sorgfältige sein müssen, als schon das Gestänge gewöhnlicher Gleise auf stärkeren Steigungen einer vermehrten Aufsicht bedarf, beim Wetli'schen System aber noch die Leitschienen anzubringen und in ihrer Lage sorgfältig zu erhalten sind. Nur dann, wenn es gelingt, eine sehr solide Oberbauconstruction herzustellen, und wenn erhebliche Veränderungen in der Zusammensetzung und Anordnung des Gestänges wirksam sich vermeiden lassen, wird man das System mit Erfolg verwenden können.

Was die Baukosten anbelangt, so hat Wetli ein Project für eine zweispurige Gotthardbahn nach seinem eignen System aufgestellt und dieses mit den Baukosten der bisherigen Projecte verglichen. Nach dem Wetli'schen Entwurf sind 84 Kilometer offene Bahn und $4_{,8}$ Kilometer Gotthard-Tunnel zu bauen; der Kilometer der offenen Bahn soll sich auf 782 000 Francs stellen, während für eine Gotthadbahn mit 25‰ Maximalsteigung und einem Alpentunnel von $14_{,9}$ Kilometer Länge die kilometrischen Kosten der offenen Bahn 767 000 Francs betragen, somit 15 000 Francs weniger, als bei dem Wetli'schen System. Die Gesammtkosten einschliesslich der Tunnel sollen betragen: für das System Wetli 75 660 580 Francs, für das gewöhnliche System 125 890 767 Francs. — Ersteres wird in dem Schnee ein grösseres Hinderniss finden und deshalb sowohl erheblichere Reinigungsarbeiten, als auch eine theilweise Eindeckung der Bahnstrecken erfordern, in Folge deren die oben angegebenen Anlagekosten noch eine weitere Vermehrung erfahren müssen; immerhin bleibt noch eine erhebliche Kosten-Differenz zu Gunsten des Wetli'schen Entwurfs. Die Unterhaltungskosten des Wetli'schen Gleisoberbaues mit Steigungen bis zu 70 Proc. werden auf das Doppelte der gewöhnlichen anzuschlagen und ebenso die Erneuerungskosten des eisernen Oberbaues doppelt so hoch zu schätzen sein, als bei Thalbahnen. Alles in Allem genommen, erachtet Pestalozzi den soliden Bau der Bahn und deren Betrieb für möglich und empfiehlt die Anstellung practischer Versuche.

* Siehe Jahrgang 1868 No. 51 S. 765 dieser Zeitung. Die Red.

Der Professor Culmann sieht die Sache weniger günstig an. Die Haupttheile des Wetli'schen Systems betrachtet er im Wesenslichen als eine Verzahnung, in welche das Triebrad der Locomotive eingreifen soll; er ist der Ansicht, dass diese Art der Verzahnung die vollkommenste bis jetzt ersonnene und ausgeführte sei. Dagegen sucht er nachzuweisen, dass das Schraubenrad der Locomotive nicht als Ergänzung der gewöhnlichen Triebräder betrachtet werden dürfe, sondern dass es die ganze Zugkraft zu übertragen haben werde. Der Oberbau wird als sehr komplicirt und schwierig auszuführen bezeichnet, wenn er die nöthige Solidität erhalten soll; die Befestigung der Zahnschienen wird sehr schwierig sein; der Druck muss auf eine möglichst grosse Anzahl Schwellen vertheilt werden; häufige Beschädigungen der Zahnschienen in Folge von Stössen, häufige Auswechslungen und Reparaturkosten sind zu erwarten; die Instandhaltung des Gleisgestänges und seiner Lage wird schwierig sein und sich kostspieliger stellen als bei gewöhnlicher Bahn. Die Unterhaltungskosten eines so komplicirten und auf so ungünstige Weise in Anspruch genommenen Systems sind als ungemein gross zu erachten. Die Baukosten werden sich weit höher stellen, als von Wetli angenommen, namentlich der Tunnel und die als erforderlich zu bezeichnende vollständige Eindeckung der Bahn; ebenso müssen die Betriebskosten höher veranschlagt werden. Die Erhöhung der vorausgesetzten Bau- und Betriebskosten wird die Rentabilität der Bahn in Frage stellen; sie wird mit einer tiefer liegenden, wenn auch theurer gebauten, nicht concurriren können. Anders liegen die Verhältnisse, sobald es sich darum handelt, eine und dieselbe Höhe einer Bahn mittelst verschiedener Systeme zu ersteigen; hier ist dasjenige System das vortheilhafteste, welches die grössten Steigungen gestattet, und deshalb das Wetli'sche concurrenzfähig mit anderen Systemen, welche die Ersteigung grosser Höhen bezwecken. Vergleichende Versuche mit verschiedenen derartigen Systemen werden empfohlen.

Eine weitere Besprechung des neuen Systems erschien unter dem Titel:

Wetli's Eisenbahnsystem zur Ueberwindung starker Steigungen

von Professor Harlacher zu Prag (Zürich, 1871). Harlacher bespricht zunächst die Mängel des gewöhnlichen Locomotivsystems, namentlich in seiner Anwendung auf starke Steigungen und untersucht dann den Werth des Wetli'schen Systems für den Locomotivbetrieb steiler Bahnen und seine Verwendung für die Schweizerischen Alpenbahnen. Das gewöhnliche System ist bei Steigungen über 25 bis 30 Proc. nicht mehr anzuwenden; stärkere Steigungen lassen sich jedoch in manchen Fällen gar nicht, oder nur unter Aufwendung ausserordentlicher Baukosten vermeiden; sie werden in Zukunft viel häufiger angewandt werden, weil im System Wetli ein Mittel gegeben ist, steile Bahnen zu betreiben. Die von Wetli vorgeschlagene Maschine für starken Betrieb auf Steigungen von 4 bis 7 Proc. ist eine sogenannte Doppelbogie-Maschine, d. h. sie hat zwei drehbare Gestelle, wie die Fairlie-Maschinen. Jedes Gestell erhält 2 Dampfcylinder und drei unter sich gekuppelte Achsen, nämlich zwei gewöhnliche Triebradachsen und eine Schraubenradachse. Die beiden Schraubenräder arbeiten unabhängig von einander, um das Befahren von Curven zu ermöglichen; die Maschine kann Radien von 200 Meter passiren, soll 36 Tonnen wiegen, und in den Dampfcylindern eine Arbeit von 500 Pferdekräften verrichten. Das Gleiten der Triebräder ist vermieden durch die Kuppelung mit dem Schraubenrad, welches wegen der Keilform der Leitschienen nicht gleiten kann. Wichtige Vortheile des Wetli'schen Systems sind deshalb: die Vermeidung des schädlichen Gleitens und Schleuderns und die Verminderung der Abnutzung der Schienen, wie auch die geringe Abnutzung der Leitschienen.

Der Ansicht des Professor Culmann, dass das mit den Triebrädern gekuppelte Schraubenrad die ganze Arbeit zu übertragen haben würde, pflichtet Professor Harlacher nicht bei und meint, dass der genaue Angriff der Triebräder durch geeignete Einstellung des Schraubenrades gesichert werden könne. Der Oberbau muss allerdings mit Sorgfalt construirt und gelegt werden, da er einer zurückschiebenden Kraft von 10 000 Kilogrm. zu widerstehen hat; es müssen deshalb auch die Schienen auf den Schwellen gehörig befestigt werden.

Vor den bisher zur Bewältigung starker Steigungen versuchten Systemen hat das Wetli'sche entschiedene Vorzüge. Das für die Rigi-Bahn angewandte System Riggenbach mit Zahnstange hat sicher die Nachtheile unsanften Ganges, grösserer Gefahr des Entgleisens, geringerer Fahrgeschwindigkeit und grösserer Abnutzung des Materials. Das am Mont-Cenis verwandte Fell'sche System übertrifft das Riggenbach'sche in dem sichern und sanften Gange der Maschine; dem Wetli'schen gegenüber zeigt es dagegen die Nachtheile geringerer Leistungsfähigkeit und grösserer Schienenabnutzung, daher auch grösserer Betriebskosten.

Was die Betriebskosten betrifft, so wird berechnet, dass eine Wetli'sche Bahn mit 40 Proc. Steigung nicht ganz so viel Betriebskosten erfordert, als eine gewöhnliche Bahn mit 25 Proc. Steigung.

Professor Harlacher fasst dann die Vortheile des Wetli'schen Systems in folgenden Sätzen zusammen:

1) Grösstmögliche Stärke der Locomotive, ohne Vergrösserung des Gewichts.
2) Verminderung des schädlichen Gleitens und Schleuderns
3) Constante Ausnutzung der Dampfkraft, ohne Rücksicht auf den Schienenzustand. Grösserer Nutzeffect derselben.
4) Verminderung der Abnutzung der Schienen.

Diese Vortheile sind gross genug, um die neue Erfindung Wetli's als eine bahnbrechende zu bezeichnen, berufen, in der Entwickelung der Eisenbahntechnik einen grossen Fortschritt zu begründen.

Auf die Gotthardbahnfrage übergehend, bezeichnet Harlacher als die rationellste Lösung in technischer Hinsicht die Erreichung der beidseitigen Tunnelmündungen auf kürzestem Wege mittelst Anwendung des neuen Wetli'schen Bahnsystems, weil durch dieses, gegenüber dem gewöhnlichen System, bedeutend an Baukosten gespart, aber gleichzeitig die Betriebskosten vermindert werden. Die Lösung, welche die gesammte Schweizerische Alpenbahnfrage einstweilen gefunden hat, wird als eine vollständige nicht zu betrachten sein. Die Verwirklichung der übrigen Projecte — Splügen-, Lucmanierbahn — ist nur eine Frage der Zeit und es darf angenommen werden, dass zur Bewältigung des immer mehr steigenden Verkehrs drei Locomotivbahnen die Schweizeralpen noch vor Ablauf dieses Jahrhunderts durchschneiden werden. Da die Wetli'sche Erfindung besonders nutzbringend für die Schweiz zu werden verspricht, so wäre es erwünscht, wenn die eidgenössischen Behörden dem Erfinder ihre Unterstützung behufs Probeversuchen angedeihen liessen. —

Dem Vernehmen nach ist neuerdings eine nach dem Wetlis'chen System auszuführende Bahn von Waderswyl nach Einsiedeln mit einer mittleren Steigung von 1 : 20 oder 5 Proc. concessionirt worden.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | Seite |
|---|---|---|
| 23. Januar 1872 | *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. | — |
| 24. „ | *Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cölleda. | — |
| 26. „ | Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Berlin. | — |
| 30. „ | *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | 35 |

20. Februar *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Gegenstand der Berathung und Beschlussnahme ist der Antrag der Direction, dieselbe zu ermächtigen:

1. zur Nachsuchung der Concession für die Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn
   a) von Alsfeld nach Hersfeld,
   b) von Meiderich resp. Ruhrort nach Straelen zum Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn mit einer festen Rheinbrücke bei Ruhrort,
   c) vom Bahnhof Bottrop der Emscherthalbahn nach der Köln-Mindener Hauptbahn bei der Abzweigung nach der Zeche Prosper,
   d) von Gelsenkirchen über Bochum nach Marten,
   e) von Dortmund nach Hörde und Aplerbeck,
   f) von Dortmund über Witten nach Bochum,
   g) vom Bahnhofe Marten der Emscherthalbahn nach Witten,
   h) von Zeche Zollverein über Zeche Dahlbusch nach Zeche Holland zum Anschluss an die Carolinenglücker Bahn,
   i) von Mengede nach Courl;
2. den Bau und Betrieb aller oder einzelner der vorbezeichneten Bahnen zu übernehmen, das für den Ausbau und für das Betriebsmaterial erforderliche Capital dieser Bahnen in beliebiger Weise zu beschaffen, und mit der Staatsregierung diejenigen Modificationen der Statuten oder Zusätze zu denselben zu vereinbaren und für die Gesellschaft endgültig und verbindlich festzustellen, welche bei Uebernahme des Baues und Betriebes aller oder einzelner der in Rede stehenden Bahnen sich als zweckmässig oder nothwendig ergeben werden.

## Einzahlungen.

**Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Preussische Abtheilung.)** Diejenigen Herren Actionäre, welche die unterm 13. October 1871 ausgeschriebene Vollzahlung resp. die früher ausgeschriebenen Ratenzahlungen auf die von ihnen gezeichneten Stamm-Actien bisher nicht geleistet haben, haben nunmehr bis spätestens den 15. März d. J. die sämmtlichen rückständigen Raten der gezeichneten Stamm-Actien nebst 6 Proc. Verzugszinsen von den jedesmaligen Fälligkeitsterminen ab auf die Quittungsbogen an die Gesellschafts-Bankiers: a) Herrn Julius Alexander zu Berlin, Dorotheenstr. 54, b) Herrn Meyer Cohn zu Berlin, Unter den Linden 11, c) Herren Gebrüder Guttentag zu Breslau einzuzahlen. Gegen diejenigen, welche diesen Zahlungstermin verstreichen lassen, wird nach Bekanntmachung des Verwaltungsraths vom 12. d. M. die Klage wegen Kapital und Verzugszinsen so wie der statutenmässigen Conventionalstrafe erhoben werden.

**Continental-Pferde-Eisenbahngesellschaft, Berlin.** Bureau: Linienstrasse 155. Die noch nicht eingezahlten restlichen 50 Proc. des Actien-Capitals sind in zwei gleichen Raten einzuzahlen. Die erste mit 25 Proc. war bereits am 3. December v. J. fällig; die Einzahlung der zweiten mit 25 Proc. findet am 3. Febr. 1872 statt. Auf verspätet geleistete Einzahlungen werden 6 Proc. Verzugszinsen gerechnet.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 24. Januar | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 24. „ | zu Köln | Rheinische Eisenb. | Räder | 51 |
| 25. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Schienen | 59 |
| 25. „ | zu Cassel | dieselbe | Kleineisenzeug | 59 |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Uniformsgegenstände | 51 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Schwellen | 59 |
| 25. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Radreifen, Siederöhren | 9 |
| 25. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Nutzholz | 9 |
| 25. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg | Eisenconstruction | — |
| 25. „ | zu Wien | Union-Bank für Eperies-Tarnow | Schienen | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten bei Harburg | — |
| 25. „ | zu Harburg | Venlo-Hamb. E. | Erdarbeiten | — |
| 25. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | — |
| 26. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Eisenbrücken | 67 |
| 26. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserner Brückenüberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Bahnhofs-Restaur. Grevenbrück | — |
| 29. Januar | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Schienen, Laschen etc. | 51 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 76 |
| 30. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Verpachtung von Lagerplätzen | — |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 1. „ | zu Mühlheim a/Ruhr | Rheinische E. | Bruch- und Ziegelsteine | — |
| 1. „ | daselbst | dieselbe | Beamten-Wohngebäude | — |
| 1. „ | zu Beuthen | Oberschlesische E. | Erdarbeiten | — |
| 1. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Schwellen | — |
| 2. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |
| 3. „ | zu Paderborn | Westfälische E. | Wagenzubehör | — |
| 5. „ | zu Münster | Westfälische E. | Bahnh.-Restaur. Hamm | — |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 9. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 16. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | — |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | Nr. 9 |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 1. März | zu Prag | dieselbe | Materialien | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

**Directer Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Wien und Prag mittelst der Kaiser Franz-Josef-Bahn.**

Durch die am 14. December v. J. erfolgte Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Čerčan-Prag ist die directe Schienenverbindung zwischen Wien und Prag via Gmünd hergestellt und gleichzeitig der directe Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Wien und Prag mittelst der Kaiser Franz-Josef-Bahn activirt worden.

Die Personenzüge verkehren von Wien (Franz-Josef bahnhof)

um 7 Uhr 15 Min. früh,
„ 2 „ 15 „ Nachmittags und
„ 9 „ — „ Abends;

und treffen in Prag (Franz-Josef bahnhof) ein

um 7 Uhr 43 Min. Abends,
„ 5 „ 40 „ früh und
„ 9 „ 4 „ Vormittags.

Die Fahrpreise betragen für die Reise von Wien nach Prag

in der I. Classe fl. 16 . 60 kr Oe. W. Silber
„ „ II. „ fl. 12 . 45 kr „ „ „
„ „ III. „ fl. 8 . 30 kr „ „ „
„ „ IV. „ fl. 4 . 15 kr „ „ „

Die Tarife für den Güterverkehr erliegen bei allen Stationen, in den Speditions-Büreaux und bei der commerziellen Directions-Abtheilung am hiesigen Bahnhofe der Kaiser Franz-Josef-Bahn zur Einsicht und zum Verkaufe auf.

Die Lieferzeit für Kaufmannsgüter von Wien nach Prag und vice versa wird unter Einem bis auf Weiteres

**auf drei Tage**

herabgesetzt.

Wien, im Jänner 1872.

**Die General-Direction.**

---

## Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur Kenntniss, dass die Serie II der Dividendenscheine zu den Magdeburg-Leipziger Stammactien Litt. B erst im Laufe dieses Jahres zur Ausgabe gelangen wird.

Den Termin, von welchem ab die Ausgabe erfolgt, werden wir später bekannt machen.

Wir ersuchen, bis dahin die Einreichung der Talons zu verschieben.

Magdeburg, den 7. Januar 1872.

**Directorium.**

---

## Bekanntmachung.

Mit dem 15. Januar 1872 tritt ein Nachtrag II zum Westfälischen Verbandstarif vom 10. November 1871 in Kraft. Derselbe enthält directe Tarifsätze für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen der Bergisch-Märkischen Station Ober-Hagen und den Westfälischen Verbands-Stationen.

Genannter Nachtrag ist bei unsern Güterexpeditionen einzusehen und zum Preise von 1 Sgr. käuflich zu haben.

Münster, den 10. Januar 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

---

## Bekanntmachung.

Vom 20. d. M. ab werden im Verkehr zwischen Stationen des **Westfälischen Eisenbahn-Verbandes** und der Station **Deutz** der Bergisch-Märkischen Bahn **Eilgüter** direct expedirt. Die Tarifsätze und die in Betracht kommenden Stationen können bei unsern Güterexpeditionen erfragt werden.

Münster, den 15. Januar 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

---

## Ostpreussische Südbahn.

Es sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden

6 Personenwagen 4. Classe,
6 Plateauwagen mit Drehschemel,
6 Viehwagen mit 2 Etagen,
90 Güterwagen (bedeckte),
240 Satz Achsen und Räder, und zwar die Achsen von ungehärtetem Gussstahl, die Bandagen aus Puddelstahl, sämmtliche übrigen Theile aus Schmiedeeisen,
450 Stück Federn von Gussstahl.

Die Bedingungen liegen im Büreau der Unterzeichneten zur Einsicht aus und werden auf Antrag übersendet werden.

Offerten auf diese Lieferung (zum Theil oder im Ganzen) sind mit der entsprechenden Bezeichnung versehen, bis zum **12. Februar cr. Mittags** uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird.

Königsberg, den 10. Januar 1872.

**Die Direction.**

---

## Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

1) 414 Satz-Achsen für Wagen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, Achswellen aus Tiegelgussstahl und Bessemer Gussstahlbandagen;
2) 300 Satz-Achsen für Wagen mit Achswellen aus Tiegel-Gussstahl und Scheibenrädern aus Tiegel-Gussstahl-Façonguss;
3) 500 Stück Bessemer Gussstahl-Bandagen für Wagenräder;
4) 240 Stück Bessemer Gussstahl-Bandagen für Locomotiv- und Tenderräder;
5) 1228 Stück Tragfedern aus Tiegel-Gussstahl für Personen- und Güterwagen;

6) 4332 Stück Spiralfedern aus Tiegel-Gussstahl für Buffer, Zugapparate, Nothketten und Thürbuffer;
7) 300 Stück schmiedeeisernen Bufferhülsen mit Stangen;
8) 1500 Stück schmiedeeisernen Siederohren für Locomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in meinem Büreau einzusehen, auch können dieselben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Wagen-Zubehör und Ersatz-Stücken für Locomotiven und Wagen"

bis zu dem **am Sonnabend, den 3. Februar cur., Morgens 10 Uhr,** in meinem Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, an mich einzusenden.

Paderborn, den 16. Januar 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
Welkner.

---

## Main-Weser-Bahn.

Submission auf Lieferung von Billetkarten betreffend.

Es soll die Lieferung von einer Million Stück Billetkarten zur Deckung des diesjährigen Bedarfs an Personen-Billets im Submissionswege vergeben werden.

Auf diese Lieferung Reflectirende wollen ihre desfallsigen Offerten mit genauer Angabe des Preises und unter Beifügung von Probekarten **versiegelt** und mit der Aufschrift

„Submission auf die Lieferung von Karten-Billets für die Main-Weser-Bahn"

bis spätestens den **20. Februar d. J., Morgens 10 Uhr,** an die unterzeichnete Behörde einreichen. Später eingehende Offerten werden unberücksichtigt gelassen.

Nähere Angaben enthalten die Lieferungs-Bedingungen, welche bei unserer Billetdruckerei eingesehen auch durch unser Secretariat gegen portofreie Einsendung der Copialgebühren von 2 Sgr. bezogen werden können.

Cassel, den 17. Januar 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

---

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
12 100 Stück eichenen Schwellen und
13 650 „ imprägnirten kiefernen Schwellen
für die Bebra-Hanauer Bahn im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus, werden auch gegen Erstattung von 4 Sgr. in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Bahnschwellen"

bis zu dem am **1. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,** in dem Büreau des Unterzeichneten anstehenden Termine, in welchem die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei einzusenden.

Fulda, den 17. Januar 1872.

**Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.**
Rintelen.

---

## Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Es ist die Stelle eines Telegraphen-Inspectors der diesseitigen, 110 Meilen langen Bahn zu besetzen. Qualificirte Bewerber wollen sich gefälligst unter Einreichung ihres Lebenslaufes und ihrer Atteste, desgleichen unter specieller Angabe ihrer Gehalts-Forderung bei dem Betriebs-Director, Baurath Magunna in Stettin melden.

---


Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

# R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als **Specialitäten:**

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

Das Etablissement des Herrn H. Kolesch hier ist auf uns übergegangen, und war die Fabrikation feuerfester Geldspinden eine Specialität desselben, welche weit und breit sich eines grossen Rufes erfreute. Auch wir werden dieser Fabrikation unsere ganz besondere Aufmerksamkeit zuwenden und haben zu diesem Zwecke die Meister und Arbeiter des Herrn H. Kolesch für uns gewonnen; wir sind somit im Stande, die eisernen Geldspinden in derselben Güte und Eleganz, wie Herr Kolesch sie bisher lieferte, auch für die Folge herzustellen, und wird es uns bald möglich sein, ein grösseres Lager von diesem vorzüglichen Fabrikate zu halten. Einzelne Exemplare stehen zur Ansicht resp. Verkauf in unserem Locale: **Schweitzerhof.**

Stettin, den 28. November 1871.

**Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Arthursberg."**

## Creosotöl

zum Imprägniren von Schwellen und Bauhölzern offerirt in Quantitäten billigst

Anonyme Gesellschaft
**De Nederlandsche Kovlteerstokery**
**Amsterdam.**

## Der Bote für das Saalthal

in Halle a/S.,
im 6. Jahrgange täglich erscheinende Zeitung,
**Auflage 6000, Ins.-Preis pro Zeile $1\frac{1}{4}$ Sgr., ganze Seite Thlr. 17.**
in der Provinz Sachsen und den angrenzenden Herzogthümern stark verbreitet, empfiehlt sich als **wirksames Annoncenblatt** allen Behörden, Banken, Eisenbahn-Directionen Actiengesellschaften etc. Inserate befördert die Annoncen-Expedition von

**Rudolf Mosse**

**in Berlin, Breslau, Frankfurt a/M., Halle a/S. Hamburg, Leipzig, München, Nürnberg, Prag, Strassburg, Stuttgart, Wien, Zürich.**

**Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung**
von
**C. Otto Gehrckens.**

Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 9. Leipzig, am 24. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Ueberzählige und fehlende Güter. — Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

**Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.** Ende Dec. 1871.

A 18. 1 Ballen (101 Pfd.) lagert in Ottensen seit December.
E A S, Altona oder G., Altona. 1 Sack Kleider und Tabak (34 Pfd.) lagert in Wamdrup seit September.
J T 403. 1 Packet Tabak lagert in Altona seit Mai.
P J K 24. 1 Packet Manufacturwaaren (13 Pfd.) lagert in Ottensen seit September.
Ohne Marke. 1 Korb Reiseeffecten (23 Pfd.) lagert in Hadersleben seit September.
Ohne Marke. 1 Sack Caffee (120 Pfd.) lagert in Altona seit October.

10. Januar 1872.

H A. 1 Sack Kleider (36 Pfd.) vom Norden lagert in Altona seit 31. December 1871
J C L 3837. 1 Pack Schaufeln (37 Pfd.) von Wittenberge lagert in Ottensen seit 31. December 1871.

**Bayerische Ostbahnen.** 31. December 1871.

225 1845. 1 Fass Cichorien (3 Ctr. 98 Pfd.) von Fürth lagert in Schwarzenfeld.
1 Tischgestell Berlin-München bezettelt lagert in Eger.
2 Dachfenster von Eisen lagern in Eger.
1 Bund Flacheisen (1 Ctr. 58 Pfd.) lagert in Eger.
G F. 1 Bund Stabeisen (1 Ctr. 30 Pfd.) lagert in Furth a/W.
S T & S 221. 1 Ballen Hopfen (90 Pfd.) lagert in Regensburg.
1 Maschinentheil (radförmiges Gussstück) (43 Pfd.) Furth-Nürnberg bezettelt lagert in Lauf.
Blum'sche Dampfmühle. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lag. in Passau.
A S. 1 Pack Schleifsteine (1 Ctr. 41 Pfd.) lagert in Passau.
S G. 1 Kette lagert in Passau.
3 Stück Matten lagern in Passau.
Wien. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 39 Pfd.) lagert in Passau.
Pass 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Passau.
S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
8, 40. 2 leere Glaskisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Tisch mit versperrter Schublade (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
M & C 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
11 Säcke Mehl (22 Ctr.) lagern in München.
Pauer Passau. 1 Pack Tabak (33 Pfd.) lagert in München.
1 Paquet Maschinentheile (27 Pfd.) lagert in München.
WS 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) Leipzig-München bezettelt lagert in München.
AL 2825. 1 Ballen (Rolle) (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) Berlin-München bezettelt lagert in München.
CB. 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 35 Pfd.) Nürberg-München Eilgut bezettelt lagert in München.
R 3. 1 Sack Lumpen (31 Pfd.) von Fürth lagert in Röthenbach.

**Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.**

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden:

Ueberzählige Güter.

G S. 1 Bund Bretter (11 Pfd.) lagert in Fulda seit 11. October v. J.
H F 2938. / F G 1070. 1 Ballen (Inhalt unbekant, 51 Pfd.) lagert in Cassel seit 22. December v. J.
J 7. 1 Seitentheil zu einer Bettspanne lagert in Cassel seit 19. Novbr.
M. 1 Kiste Eisenwaaren (73 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 26. August.
O H 663. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Cassel seit 2. Dec. v. J.
T L 21. 1 Korb Waldwurzeln (29 Pfd.) lagert in Guntershausen seit 17. December v. J.
W R 589. 1 Kiste (110 Pfd.) lagert in Cassel seit 26. December v. J.
1 hölzerner Kasten mit alten Kleidern lagert in Cassel seit 28. Nov. v. J.
11 Stück kleine Schiefertafeln lagern in Cassel seit 15. December v. J.
21 Bund Eisen (1000 Pfd.) lagern in Hümme seit 19. December v. J.
2 Stäbe Rundeisen lagern in Cassel seit 26. December v. J.
1 eiserner Ring mit 2 Griffen (2 Pfd.) lagert in Hersfeld seit 17. Dec. v. J.
1 Wagen Steinkohlen, verladen im Wagen No. 5735 B. M. lagert in Cassel seit 22. December.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. December 1871 als überzählig ermittelteten Güter.

A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
A B 750. 1 Korb Flaschen (89 Pfd.) lagert im Depot.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert im Depot.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A M P 255. 1 Kiste Zündhölzer (22 Pfd.) lagert im Depot.
A H 2. 1 Packet Säcke (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Kiste Papier (375 Pfd.) lagert im Depot
A F 25975. 1 Kiste Nudeln (37 Pfd.) lagert im Depot.
A K 744. 1 Kiste Nägel (188 Pfd.) lagert im Depot.
A S 1730. 1 Bollot Teppiche (20 Pfd.) lagert im Depot.
ATW 322. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert im Depot.
A N 322. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert im im Depot.
A B 886. 1 Ballot lagert in Barmen-Rittershausen.
A 180. 1 Packet Stühle lagert in Ruhrort.
A 17820. 1 Korb lagert in Ruhrort.
A G M 538. 1 leere Kiste lagert in Ruhrort.
A M 820. 1 Korb (103 Pfd.) lagert in Ruhrort.
A N C 8230. 1 Kiste lagert in Ruhrort.
A F S 6. 1 Kiste lagert in Ruhrort.
A H 1662. 1 Kiste Wein lagert in B. Gladbach.
A H 1655. 1 Fass Wein lagert in B. Gladbach.
A H 1654. 1 Fass Wein lagert in B. Gladbach.
A 2000. 1 Kiste lagert in B. Gladbach.
A V 8. 1 Korb lagert in Solingen
A H 676. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Solingen.
A 4980. 1 Korb lagert in Solingen.
A 976. 1 Kübel Butter lagert in Solingen.
A O 5611. 1 Kiste Cigarren (110 Pfd.) lagert in Siegen.
A H. 1 Holzgestell lagert in Witten.
A K F 19. 1 Korb Nägel (210 Pfd.) lagert in Barmen.
A 6270. 1 Ballot Wolle (92 Pfd.) lagert in Homberg.
A B 310. 1 Pack Papier (54 Pfd.) lagert in Homberg.
A O 644A. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Soest.
A T 455. 1 Ballot lagert in Soest.
A. 1 Fass (355 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A 10. 1 Colli Eisen (8 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A G 6888. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
AK 913. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
AK 1818. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Altenhundem.
AK 8234. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A E 6362. 1 Kiste (49 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
A H 272. 1 leerer Anker (18 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
A S 55. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
A T 3. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
A 354/5. 2 Körbe, je 1 ird. Topf enth., lagern in Neh.-Hüsten.
A $H_{25}$ 5473. 1 Fass Branntwein (169 Pfd.) lagert in Letmathe.
AK 1547. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
A B 2983. 1 Kiste Schnupftabak lagert in Haspe.
A B 41. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
A R 41. 1 Korb lagert in Haspe.
A T 14. 1 Packet Säcke (87 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exped.).
A W. 1 Collo Wagenbalken (104 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exped.).
A R 791, 7426. 2 Körbe lagern in Hagen.
A R 986/91. 7 Körbe lagern in Hagen.
A v d S 8. 1 Korb lagert in Hagen.
A H 1663. 1 Fass Wein lagert in B. Gladbach.
A M 296. 1 Kiste Bandwaaren (135 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-Exped.).
A L 136. 1 Fass Petroleum (347 Pfd.) lagert in Remscheid.
AB 4 1 Kübel Butter (30 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
A G 686. 1 Kiste Kurzwaaren (103 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
A E 7882. 1 Sack Saamen lagert in Aachen M.
A F F 812. 1 Kiste Bandwaaren lagert in Aachen M.
A 4. 1 Ballot (50 Pfd.) lagert in Neuss.
A W 60. 1 Kiste (153 Pfd.) lagert in Neuss.
A 834. 1 Kiste lagert in Neuss.
AS 1114. 1 Kiste lagert in Neuss.
A 1450/1. 2 Kisten (273 Pfd.) lagern in Bochum.
AB 892. 1 Ballen (170 Pfd.) lagert in Bochum.
A F 1/2. 2 Colli Bettstellen (45 Pfd.) lagern in Bochum.
A V 11. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Bochum.
AF WC 3746. 1 Collo Meubles lagert in Bochum.

A H C 3747. 1 Kiste Marmor lagert in Bochum.
A A. 6 Colli Kleiderschrank } (220 Pfd.) lagern in Dortmund.
1 Bund Latten }
A A. 1 Bank (30 Pfd.) lagert in Dortmund.
A A. 1 Kommode (80 Pfd.) lagert in Dortmund.
A K. 1 Tonne Häringe (305 Pfd.) lagert in Dortmund.
A R 2959. 1/4 Ohm Branntwein (79 Pfd.) lagert in Dortmund.
A M 56. 1 Koffer Kleider (78 Pfd.) lagert in Dortmund.
A 4416. 1 Kiste Gewürze lagert in Unna.
A 2710. 1 Ballot (15 Pfd.) lagert in Unna.
AL 2505. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
AK 1507. 1 Korb Eisenwaaren (117 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A E 662. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A K 379. 1 Ballot Abfall (64 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A A 896. 1 Fass Oel (346 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A J 981. 1 Ballot Teppiche (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A E 6628. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A J 982. 1 Ballot Teppiche (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A E 6629/30. 2 Säcke Graupen (45 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A B 10. 1 Kiste (346 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd ) lagern im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 1 Pack Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagert im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B C 2240. 1 Kiste Parfümerien (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 442. 1 Kiste Gussstücke (150 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 776. 1 Ballot Twist lagert in Barmen-Rittershausen.
B 345. 1 Ballot (52 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
B R 2104. 1 Ballot lagert in Ruhrort.
B J C 379. 1 leere Kiste lagert in Ruhrort.
B W 15337/8. 2 Fässer lagern in Ruhrort.
B 25. 1 Ballen (17 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B S 5655. 1 Kiste lagert in Ruhrort.
B F. 1 Ballot Manufacturwaaren (160 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
B B 940. 1 Fass lagert in B. Gladbach.
B 10. 1 Ballot Kaffee (127 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
B M. 1 Sack Rüben (110 Pfd.) lagert in Essen.
B 436. 1 Ballot Kaffee lagert in Solingen.
B 437. 1 Ballot Reis lagert in Solingen.
B 32. 1 Sack Cappus lagert in Solingen.
B K 117. 1 Kiste lagert in Solingen.
B 8151. 1 Fass Thran (342 Pfd.) lagert in Siegen.
B 8152. 1 Fass Thran (372 Pfd.) lagert in Siegen.
B 1767. 1 leere Kiste (6 Pfd.) lagert in Siegen.
B F 3107. 1 Kiste Zinnwaaren (105 Pfd.) lagert in Siegen.
B S 845. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert in Siegen.
B M E 8122. 1 Ballen lagert in Witten.
B 195/200. 6 Fass Nieten (6270 Pfd.) lagern in Witten.
B C 1379. 1 Ballot Wolle lagert in Barmen.
B H. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
B A 3927. 1 Kiste lagert in Barmen.
B 868. 1 Ballot Tabak (53 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
B A 3861. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Ohligswald.
B 767. 1 Ballen (63 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B. 18 Colli Gusstheile lagern in Altenhundem.
B B 991. 1 Ballen (127 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B C 84567. 1 Sack Erbsen (201 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B X 20. 1 Ballot Kaffee (130 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B S 913. 1 leeres Fass (42 Pfd.) lagert in Werdohl.
B M E. 1 Tau } lagern in Langendreer.
1 Strick }
B 4229. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
B 185. 1 Fass Petroleum lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
B F. 1 Collo Ofentheil lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
B 459. 1 Korb Eisenwaaren (54 Pfd.) lagert in Letmathe.
B 41. 1 Verschlag Meubels lagert in Duisburg.
B 10. 1 Pack Verschläge lagert in Arnsberg.
B H 255. 1 Ballot lagert in Arnsberg.
B R 32. 1 Korb (65 Pfd.) lagert in Arnsberg.
B C 16539. 1 Kiste lagert in Haspe.
B 4. 1 Stab Stahl lagert in Haspe.
B s H 2/3. 2 Fässer Butter lagern in Haspe.
B M 480. 1 Stück Eisen lagert in Haspe.
B 4. 1 Ballot (42 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exp).
B 121. 1 Kiste lagert in Hagen.
B F 1075. 1 Korb Eisenwaare (190 Pfd.) lagert in Dahlhausen.
B H 5134/5. 2 Kisten Gasröhren lagern in Geilenkirchen.
B S 3314. 1 Verschlag lagert in Remscheid.
B F 1819. 1 Fass (835 Pfd.) lagert in Remscheid.
B F 390. 1 Fass (790 Pfd.) lagert in Remscheid.
B 37. 1 Korb Flaschen (50 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
B K 4780/91. 12 Fässer Eisenwaare lagern in Aachen M.
B C K 1, 5, 1. 3 Ballot Reis lagern in Aachen M.

B C 1714. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Neuss.
B E 1119. 1 Ballot lagert in Neuss.
B 1882/3. 2 Kisten lagern in Neuss.
B 34530. 1 Kiste lagert in Neuss.
B E 1272. 1 Korb lagert in Neuss.
B M 550. 1 Decke lagert in Bochum.
B 537. 1 Collo Meubles lagert in Bochum.
B 536. 4 Colli Bettstellen lagern in Bochum.
B 538. 2 Colli Rahmen lagern in Bochum.
B 4149. 2 Kisten lagern in Bochum.
B 343. 1 Ballot Speck (97 Pfd.) lagert in Dortmund.
B H 506. 1 Ballot Leinen (49 Pfd.) lagert in Dortmund.
B C 2054. 1 Kiste (27 Pfd.) lagert in Dortmund.
B A 4. 1 Kiste (99 Pfd.) lagert in Unna.
B M. 2 Ketten lagern in Unna.
B & C 2023. 1 Kiste (315 Pfd) lagert in Steinbeck.
B 931. 1 Fass Fleischwaaren (115 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B H 1813/4. 2 Sack (54 Pfd.) lagern in Steinbeck.
B 33. 1 Korb Candis (20 Pfd.) lagern in Steinbeck.
B C 3921. 1 Kiste (65 Pfd.) lagert in Steinbeck
B 23. 1 Ballot Wollabfälle (155 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B 3629. 1 Kiste (141 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B A 3505. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C 17. 1 Ofentheil (34 Pfd.) lagert im Depot.
C 206. 1 Korb Bürstenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
C K 1. 1 Pack Matten (40 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Kiste Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C B 47. 1 Harrass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
C H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert im Depot.
C F 7419. 1 Kiste Kerzen (42 Pfd.) lagert im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern im Depot.
C W 38. 1 Kiste Flaschenfutterale (28 Pfd.) lagert im Depot.
C B 777. 1 Kiste Stärke (50 Pfd.) lagert im Depot.
C H 472. 1 Pack Papier (35 Pfd.) lagert im Depot.
C L 3. 1 Pack Unterfutter (20 Pfd.) lagert im Depot.
C G P S 4905 / 1603 } 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C B I. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagern im Depot.
C 1262. 1 Ballot (32 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
C C 275. 1 Fass (106 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
C A 4842. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Schwelm.
C F B 3773. 4 Körbe Eisenwaaren lagern in Oberhausen.
C F B 3785. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Oberhausen.
C H P 1486. 1 Kiste Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert in Siegen.
C H 6616. 1 Pack Korbwaaren (8 Pfd.) lagert in Siegen.
C B 214. 1 Sack Nüsse (50 Pfd.) lagert in Witten.
C S S 6004. 1 Kiste Papier (124 Pfd.) lagert in Witten.
C T F 1. 1 Ballot (70 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exp.).
C C 3048. 1 Kiste lagert in Barmen.
C A C 9822. 1 Kiste lagert in Barmen.
C H F M 432/3, 458. 3 leere Fässer (121 Pfd.) lagern in Erkrath.
C C 1377. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Soest.
C H 703. 1 Kiste Kurzwaaren (130 Pfd.) lagert in Soest.
C S 284. 1 Kiste lagert in Soest.
C S 138. 1 Ballen (16 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C W 283. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C D P 3138. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert in Werdohl.
C A 1000, 9984. 2 Kisten Nudeln (59 Pfd.) lagern in Mülheim a. d. Ruhr.
C J 1024. 1 Korb Lack (40 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
C H 551. 1 leeres Oelfass (25 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
C T. 14 Stück buchsbaum Hölzer lagert in Neheim-Hüsten.
C R 1862. 1 Fass Branntwein (84 Pfd.) lagert in Letmathe.
C K 8823. 1 Kiste (157 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C H B 5223. 6 Pack Draht lagern in Arnsberg.
C S 14010. 1 Fass Branntwein lagert in Haspe.
C M 725. 1 Ballen (32 Pfd.) lagert in Crefeld.
C K 763. 1 Kiste (465 Pfd.) lagert in Crefeld.
C K 670. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Crefeld.
C M 7248/51. 5 Fässer (552 Pfd.) lagern in Crefeld.
C M 7251. 1 Fass (84 Pfd.) lagert in Crefeld.
C B 6. 1 Korb lagert in Hagen.
C L 5060. 1 Kiste lagert in Hagen.
C C 934. 1 Kiste Messinggewebe (32 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-E.).
C H 149. 1/8 Ohm Liqueur (30 Pfd.) lagert in Neuss.
C B 177. 1 Fass Oel (362 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C R2676. 1 Kiste (139 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C S 399. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C C 1104. 1 Fass Petroleum (300 Pfd.) lagert in Mühlheim a. Rhein.
C S 337. 1 Kiste lagert in Aachen M.
C E 4226. 1 Ballot Baumwollwaare lagert in Aachen M.
C A 711. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Neuss.

C B 1450. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Neuss.
C S 51359/60. 2 leere Fässer lagern in Neuss.
C W 968. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Neuss.
C V 21/28. 8 Ballot Blauholz lagern in Neuss.
C L. 7 Ballot lagern in Neuss.
C M 279. 1 Fass lagert in Neuss.
C S 4. 1 Ballot lagert in Neuss.
C G 985. 1 Ballot lagert in Neuss.
C H 101. 1 Fass Butter (286 Pfd.) lagert in Bochum.
C 39. 1 Pack Papier (18 Pfd.) lagert in Remscheid.
C B 23. 4 Gebund Gewichtsteine (60 Pfd.) lagern in Remscheid.
C W 13. 1 Ballot (20 Pfd.) lagert in Remscheid.
C G 5270/1. 2 Fässer Petroleum lagern in Remscheid.
C Bra 751. 1 Kiste (20 Ffd.) lagert in Remscheid.
C S 369. 1 Korb (90 Pfd.) lagert in Remscheid.
C K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
C G 18/23. 6 Kübel Butter lagern in Dortmund.
C K 1985. 1 Rollen Gummiwaaren (153 Pfd.) lagert in Dortmund.
C H 4. 1 Sack Gemüse (110 Pfd ) lagert in Dortmund.
C E 4662. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Unna.
C H 40. ½ Ohm Essig (158 Pfd.) lagert in Unna.
C H K 15. 2 Colli Bettstellen (66 Pfd.) lagern in Unna.
C K 1978/9. 2 Pack Papier (217 Pfd.) lagern in Steinbeck.
C S 624. 1 Ballen (136 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C N 4111. 1 Kiste Seife (118 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C S 7661. 1 Ballen (155 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C 14. 1 Kistchen (42 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C K 57. 7 Rollen Packleinen (125 Pfd.) lagern in Steinbeck.
C P 792. 1 Kübel Butter (112 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C S 7646. 1 Ballot Tuch (222 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C S 7663. 1 Ballot Tuch (240 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C D C 511. 1 Ballot Tuch (17 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C M. 1 Kiste (83 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C K 5. 1 Kübel Käse (85 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C B 2288. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D 369. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D A 5156. 1 Kiste Kurzwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D B 14171. 1 Sack Lupinensamen (156 Pfd.) lagert im Depot.
D V 1619. 1 leeres Fass lagert in Haspe.
D E 531. 1 Fass Kraut (242 Pfd.) lagert in Letmathe.
D W H E 3467. 1 Korb Säure (250 Pfd.) lagert in Letmathe.
D 11. 1 Ballot Wolle lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
D S C. 1 Rohr mit Lattenverschlag (110 Pfund) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
D. 1 Collo 3 Roster (19 Pfd.) lagert in Altenhundem.
D 68. 1 Kiste lagert in Homberg.
D 1. 1 Rolle Blei (117 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilgut-E.).
D 228. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Oberhausen.
D W 410. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Ruhrort.
D C / W C } 15. 1 Kiste Blechkasten (130 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-E.).
D C L 2097. 1 Korb Flaschen (62 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
D K 1473/4. 2 Ballot lagern in Mülheim a. Rhein.
D. 23 Häute lagern in Aachen M.
D 8144. 1 Fass (95 Pfd.) lagert in Bochum.
D 599. 1 Ballot Hopfen (240 Pfd.) lagert in Aplerbeck.
D 140. 1 Ballot lagert in Iserlohn.
D I. 1 Kiste Hausgeräthe (150 Pfd ) lagert in Steinbeck.
E M 4. 27 eiserne Röhren (704 Pfd.) lagern im Depot.
E L 6619. 1 Kiste Seife (60 Pfd.) lagert im Depot.
E H 31. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E Z 1. 1 Koffer Kleidungsstücke (40 Pfd.) lagert im Depot.
E C 6842. 1 Korb lagert in Hagen.
E 1159. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Hagen [Eilgut-Exp.].
E 2443. 1 Fass lagert in Rheydt.
E L G C 230. 1 Fass Petroleum (230 Pfd,) lagert in Neh. Hüsten.
E 650. 1 Kiste (275 Pfd.) lagert in Leichlingen.
E 3116. 1 leeres Fass lagert in Hörde.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert in Langendreer.
E B 770. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E J 108. 1 leere Kiste (9 Pfd.) lagert in Soest.
E v G 5582. 1 Kiste Nägel (60 Pfd.) lagert in Barmen.
E G 997. 1 Ballot Leinen (160 Pfd.) lagert in Siegen.
E S 2913. 1 Korb Cichorien (70 Pfd.) lagert in Siegen.
E A W 104. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Solingen.
E 383. 1 leere Kiste lagert in Ruhrort.
E 503/4. 2 Säcke lagern in Barmen-Rittershausen.
E L 1411. 1 Ballen (42 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
E L 1490/1. 2 Kisten (220 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
E R 1/17. 17 Colli Stühle (170 Pfd.) lagern in Dordmund.
E B 104. 1 Korb Petroleum (108 Pfd.) lagert in Remscheid.
E 2578. 1 Korb Butter (12 Pfd.) lagert in Bochum.
E 2. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern in Neuss.
E K 14. 1 Stuhl lagert in Aachen M.
E S St 277. 1 Kiste (127 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E C 4062. 1 Sack Seilerwaaren (110 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F 1. 1 Ofentheil (27 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F N 2216/9. 4 Ballot Nessel (1097 Pfd.) lagern im Depot.
F K. 1 Feuertopf (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
F G 2661. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F B 3377. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
F B 605. 1 Kiste Glas (60 Pfd.) lagert im Depot.
F C M 1216. 1 Kiste Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
F W B 5354. 1 Kiste Seife (92 Pfd.) lagert im Depot.
F H 14. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
F S. 1 Ballot Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F 390. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F 15560. 1 Sack lagert in Hagen.
F K. 1 Collo Ofen (89 Pfd.) lagert in Hagen [Eilgut-Exp.].
F G 4302. 1 Kiste lagert in Crefeld.
F G B 300. 1 Fass lagert in Crefeld.
F K 4. 1 Pack Sensen lagert in Haspe.
F & C 468. 1 Korb Feilen lagert in Haspe.
F & E 1146. 1 Kiste lagert in Haspe.
F H 24 1 leere Kiste lagert in Haspe.
F K 1679. 1 leere Kiste lagert in Haspe.
F 370. 1 Fass Corinthen lagert in Haspe.
F. 1 Ballot Blei lagert in Arnsberg.
F O 1883. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Arnsberg.
F S 2294. 1 Ballot (15 Pfd.) lagert in Arnsberg.
F B 20/23. 4 Ballot lagern in Rheydt.
F G 282. 1 Ballot lagert in Rheydt.
F M 515/6. 2 leere Fässer (39 Pfd.) lagern in Letmathe.
F K 24. 1 Fuder Oel (1290 Pfd.) lagert in Letmathe.
F E S N 3. 1 Fass Butter (181 Pfd.) lagert in Letmathe.
F S 11347. 1 Bll. Federn (57 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
F D C 754. 1 Pack 4 leere Körbe (40 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
F D 4066. 1 Kiste (170 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F 4774. 1 Sack Grütze (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F H 3418. 1 Fass (215 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F H 4692. 1 Kiste (23 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F 7583. 1 Kiste Lichte (53 Pfd.) lagert in Soest.
F 70. 1 Ballot Speck (130 Pfd.) lagert in Ohligswald.
F A G 1808. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.) lagert in Ohligswald.
F A G 3139. 1 Kiste Nudeln (27 Pfd.) lagert in Ohligswald.
F A G 9612. 1 Sack Gries (50 Pfd.) lagert in Ohligswald.
F A J 109. 1 Fass Petroleum (325 Pfd.) lagert in Langenberg.
F M 72. ½ Ohm Wein (120 Pfd.) lagert in Barmen.
F P 2176. 1 Fass Schuhwaaren (64 Pfd.) lagert in Barmen.
F A S 4524. 1 Kiste lagert in Barmen.
F R 2266. 1 Korb Cichorien (30 Pfd.) lagert in Siegen.
F B 4. 1 Kiste Kleider (26 Pfd ) lagert in Siegen.
F B 4. 1 Kiste Kleider (46 Pfd.) lagert in Siegen.
F J 416. 1 Pack Leder (103 Pfd.) lagert in Siegen.
F B 1790, 1788. 2 Kisten lagern in Solingen.
F M S 400. 1 Ballot Packleinen lagert in Solingen.
F. 2 Ofentheile lagern in Solingen.
F. 1 Gusstheil lagert in Solingen.
F S 4355. 1 Pack Cigarren lagert in Solingen.
F L. 9 Colli Ofentheile lagern in B. Gladbach.
F H 797. 1 Kiste lagert in B. Gladbach.
F F 232. 1 Pack Leinen lagert in B. Gladbach.
F 19 979. 1 Sack (102 Pfd.) lagert in Aachen T.
F 507/8. 2 Ballot (134 Pfd.) lagern in Aachen T.
F G 1033. ¼ Ohm Liqueur (76 Pfd.) lagert in Viersen.
F N S 5294. 1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
F N 5264. 1 Kiste lagert in Ruhrot.
F W Z 509. 1 leerer Korb lagert in Ruhrort.
F M 15. 1 Ballen lagert in Ruhrort.
F W R 340. 1 leere Kiste lagert in Ruhrort.
F S 4622. 1 Collo Käse (85 Pfd ) lagert in Barmen-Rittershausen.
F S B 3453. 1 Kiste lagert in Soest
F & B 3446. 1 Kiste lagert in Soest.
F A G 8411. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F W G 4. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
F W G 5. 1 Hebel lagert in Düsseldorf.
F H 4464. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F M 39. 1 Pack Papier (368 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F D 5486. 1 Ballot (18 Pfd.) lagert in Unna.
F H 36. 1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert in Unna.
F 4. 1 Beutel Hefe (48 Pfd.) lrgert in Unna.
F A 1984. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Dortmund.
F B S 3414. 1 Ballen (358 Pfd.) lagert in Dortmund.
F H 3926, 3922. 1 Korb (23 Pfd.) lagert in Iserlohn.
F R 3594. 1 Korb (44 Pfd.) lagert in Remscheid.
F H R 82. 1 Fass (18 Pfd.) lagert in Remscheid.

F H 22. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in Remscheid.
F K 139. 1 Kochofenplatte lagert in Remscheid.
7H 9296. 1 Kiste (157 Pfd.) lagert in Remscheid.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert in Bochum.
F 100. 1 Rll. Papier (54 Pfd.) lagert in Bochum.
F. 1 Collo Ofentheile (16 Pfd.) lagert in Bochum.
F A J C 1972. 1 Fass (348 Pfd.) lagert in Bochum.
F C. 1 Sack Mehl (133 Pfd.) lagert in Bochum.
F E S 4. 1 Korb Mehl (31 Pfd.) lagert in Bochum.
F P 197. 1 Pack Eimer (35 Pfd.) lagert in Bochum.
F 192. 1 Ballot lagert in Neuss.
F L 1454. 1 Fass lagert in Neuss.
F H 105. 1 Korb Glaswaaren lagert in Aachen M.
F A 2298. 1 Ballot Leinenwaaren lagert in Aachen M.
F W E 9/10. 2 Ballot Reis lagern in Aachen M.
F H 14. 1 Ballot Leder lagert in Mülheim a. Rhein.
F J 3774. 1 Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
F G S 2094. 1 Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
F W 40. 1 Ballot lagert in Mülheim a. Rhein.
F 944. 1 Ballot Speck (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F 11 223. 1 Sack Rübsaamen (165 Pfd.) lagert in Steinbeck.
6 207/8. 2 Körbe Butter (80 Pfd.) lagern in Steinbeck.
F C 5426. 1 Ballot (52 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F H 4509. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F C. 1 Ballot Leinen (43 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F D 55. 1 Ballot Caffee (123 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F J S. 1 Kiste Nudeln (58 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F H 15. 1 Korb Tabak (58 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G 9393. 1 Korb Korbwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
G H 118. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert im Depot.
G K 7342. 1 Sack Papierhülsen (10 Pfd.) lagert im Depot.
G K 3055. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
G S 201. 1 Kiste Glaswaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Heizöfen
G. 3 Blechklappen } (67 Pfd.) lagern im Depot.
G. 1 Feuertopf
G R 6935. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
G B. 1 Rolle Theerpappen (130 Pfd.) lagert im Depot.
G T S 1/2. 2 Pack Papier (100 Pfd.) lagern im Depot.
G H. 1 Rolle Eimer (47 Pfd.) lagert im Depot.
G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2505. 1 Kiste Seife (158 Pfd.) lagert im Depot.
G 2238. 1 Kiste Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.
G 1144. 1 Kiste Blechdosen (41 Pfd.) lagert im Depot.
G C 9922. 1 Kiste Schieber (40 Pfd.) lagert im Depot.
G H 13. 1 Kiste Sägen (86 Pfd.) lagert im Depot.
G H. 13 hölzerne Eimer (55 Pfd.) lagern im Depot.
G J 4895. 1 Sack, 1 Paar Siefeln, (3 Pfd.) lagert im Depot.
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G D 833/4. 2 Ballen lagern in Barmen-Rittershausen.
G S 6732. 1 Ballen lagert in Ruhrort.
G 417/9. 3 Kisten (143 Pfd.) lagern in Ruhrort.
G S 6731. 1 Kiste lagert in Ruhrort.
G C. 1 Koffer lagert in Ruhrort.
G W 7262. 1 Kiste lagert in Solingen.
G K 1877. 4 Pack Gasröhren lagern in Solingen.
G B 1030. 1 Ballot Wachstuch lagert in Solingen.
G P 976. 1 Gebund Gussröhren lagert in Solingen.
Gb B 1092. 1 Ballot lagert in Solingen.
G T 443. 1 Kiste Eisenwaaren (109 Pfd.) lagert in Marten.
G L 7607/8. 2 Ballen Leinen (215 Pfd.) lagern in Siegen.
G 8604. 1 Kübel Seife (110 Pfd.) lagert in Siegen.
G A 23. 1 Ballot Manufacturwaaren (103 Pfd.) lagert in Witten.
G T 10. 1 Kiste lagert in Barmen.
G L 7. 1 Korb Eisenwaaren (147 Pfd.) lagert in Langenberg.
G 57. 1 Pack Säcke (57 Pfd.) lagert in Werl.
G 140/1. 2 Röhren lagern in Dülken.
G B 79. 1 Ballot (65 Pfd.) lagert in Ohligswald.
G 3014. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Ohligswald.
G S 3624. 1 Kiste Wollwaaren (48 Pfd.) lagert in Soest.
G A. 2 Colli Gasröhren (60 Pfd.) lagern in Soest.
G A. 1 Korb Gasröhren lagert in Soest.
Gb. St. 1 Packet Säcke (56 Pfd.) lagert in Soest.
G G. 7 Röhren lagern in Soest.
G. 2 Krümmer lagern in Soest.
G 377. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G B 3562. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G W 2928. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G D 1455/7. 3 Fässer Branntwein (352 Pfd.) lagern in Werdohl.
G R 1/4. 4 leere Fässer lagern in Werdohl.
G D 205. 1 Kübel Butter (30 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
G E 3. 1 Sack Holzpinnen (107 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
(G) 2047. 1 Ballen (62 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
G T 1954. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Kaldenkirchen.
G 12. 1/4 Tonne Seife lagert in Neheim-Hüsten.
G W 3265. 1 leere Kiste lagert in Arnsberg.
G A 399. 1 leere Kiste lagern in Haspe.
G P 766. 1 Fass Essig lagert in Haspe.
G A 1704. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
G H 8479. 1 Fass (42 Pfd.) lagert in Crefeld.
G K 1249/50. 2 Körbe Wein (195 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exp.).
G K 1919. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exp.).
G M. 1 Packet Buntpapier (65 Pfd.) lagert in Altena.
G E 668/69. 2 Ballot Papier (95 Pfd.) lagern in Altena.
G B 10/12. 2 Körbe lagern in Hagen.
G S 5090. 1 Korb Liqueur (45 Pfd.) lagert in Neuss (Eigut-Exp.).
G M 6599. 1 Fass Wein (174 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G R 1238. 1 Kiste (54 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G S 657. 1 Korb Liqueur (44 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G T 6116. 1 Kiste Eisenwaaren (71 Pfd.) lagert in Unna.
G H 1842. 1 Ballot (100 Pfd.) lagert in Dortmund.
G S C 2319. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in Remscheid.
G S 1963/4. 2 Kisten (68 Pfd.) lagern in Remscheid.
G D 3629. 1 Korb (20 Pfd.) lagert in Neuss.
G B 13111. 1 Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
G C 1131. 1 Ballot baumwollne Waaren (133 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G M 175. 1 Fass Honig (213 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G P. 1 Fass Wein (77 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G 7036. 1 Fass (37 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G B D 3417. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G F G 729. 1 Collo Segeblätter (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H J M 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) lagert im Depot.
H 376. 1 Kiste Weissblech (112 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H K. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert im Depot.
H 9. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert im Depot.
H S. 1 Kiste Eisenwaaren (198 Pfd.) lagert im Depot.
HS 10 Tönnchen Seife (273 Pfd.) lagern im Depot.
H 77. 1 Kübel (26 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
H 8620. 1 Fass (446 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
H H 4549. 1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
H B. 1 Kiste Weissblech lagert in Ruhrort.
H J 295. 1 Kiste (318 Pfd.) lagert in Viersen.
H R 8757. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Aachen T.
H R 8734. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in Aachen T.
H F 1305. 1 Kiste Cigarren (37 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
H St 32. 1 Fass Wein lagert in B. Gladbach.
HS 8612. 1 Kiste lagert in Oberhausen.
HE G 867. 1 Korb Wein lagert in Neviges.
H B 1690. 1 Ballot Wachstuch lagert in Essen.
H Q 4. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Solingen.
H. 5 Colli Ofentheile lagern in Solingen.
H S 1. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Siegen.
H A 4333. 1 Kiste Cigarren (88 Pfd.) lagert in Witten.
H E F 2363. 1 Winde lagert in Witten.
H P 125. 1 Fass (78 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.).
HG 1927. 1 Kiste Seife (91 Pfd.) lagert in Barmen.
HK. 8 Pack Springfedern lagern in Barmen.
H K 770. 1 Ballen (105 Pfd.) lagert in Barmen.
HP 5245. 1 Fass Branntwein (104 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
HL S 100. 1 Korb (38 Pfd.) lagert in Soest.
H 414. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert in Soest.
HS 2. 1 Kiste (120 Pfd.) lagert in Soest.
H 8. 1 Korb Mandeln (16 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H K 670. 1 Ballot Leim (245 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 4. 1 Kiste (503 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H S 1/2. 2 leinene Privatdecken lagern in Altenhundem.
H 4. 1 Fass Glaswaaren (213 Pfd.) lagert in Langendreer.
H 2. 1 Collo Eisentheile (13 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
H M 3/4. 2 Säcke Erbsen (198 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
H P 211. 1 Ballot Twist (450 Pfd.) lagert in Leichlingen.
HH 16162/3. 2 Fässer (706 Pfd.) lagern in Neh.-Hüsten.
H F 6897. 1 Fass (366 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
H C 493. 1 Korb Hohlglas (140 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
H B 104. 1 Fass lagert in Rheydt.
H J 12. 1 Korb Hefe lagert in Rheydt.
H 2. 1/8 Tonne lagert in Arnsberg.
H K 1298. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Arnsberg.
H P 98. 1 Fass (575 Pfd.) lagert in Arnsberg.
H S C 2734. 1 leere Kiste lagert in Arnsberg.
H H S 33579. 1 Ballen (77 Pfd.) lagert in Arnsberg.
H S 1858. 1 Ballen (37 Pfd.) lagert in Arnsberg.
H 462. 1 Fass Eier lagert in Haspe.
H K 3205. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.

H R 680. 1 Korb lagert in Haspe.
H 4369. 1 Ballen Säcke (798 Pfd.) lagert in Crefeld.
H. 1 Ballen Abfälle (130 Pfd.) lagert in Crefeld.
HR M. 1 Korb Hefe (50 Pfd.) lagert in Crefeld.
H S 622/3. 2 Fässer (1250 Pfd.) lagern in Crefeld.
H K 2364. 1 Winde (57 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.).
H W B 645. 1 leeres 1/4Ohmfass lagert in Altena.
H 6494/5. 2 Kisten lagern in Hagen.
H 27898. 1 Kiste lagert in Hagen.
HF 446. 1 Kiste lagert in Hagen.
HK 3166. 2 Pack Schaufeln (72 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
HK 3635. 1 Fass Kraut (110 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H 20. 1 Pack Tafeln (17 Pfd.) lagert in Unna.
H A G 10. 1 Kiste (44 Pfd.) lagert in Unna.
HR 48/51. 4 Pack Säcke (152 Pfd.) lagern in Unna.
HR 301. 1 Pack Leder (128 Pfd.) lagert in Unna.
H 3466. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in Unna.
HR 100. / A R 13. } 1 leeres Oelfass (164 Pfd.) lagert in Unna.
H v G 2118. 1 Korb Branntwein (82 Pfd.) lagert in Unna.
H v G 2154. 1 Korb Branntwein (83 Pfd.) lagert in Unna.
H J 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.) lagert in Dortmund.
H W K 646, 651. 2 Säcke Mehl (400 Pfd.) lagern in Dortmund.
H 7772/7794. 23 Kisten lagern in Dortmund.
H P 717. 1 Kiste lagert in Dortmund.
H 4. 1 Kiste (219 Pfd.) lagert in Dortmund.
H G 4273. 1 Kiste Lederwaaren (30 Pfd.) lagert in Dortmund.
H 8820/1. 2 Tonnen Fleisch (535 Pfd.) lagern in Dortmund.
H C 21. 2 Kisten Hohlglas (310 Pfd.) lagern in Iserlohn.
H 1/2. 2 leere Seifenfässer (40 Pfd.) lagern in Remscheid.
HF L 110, 108. 2 Fässer (270 Pfd.) lagern in Remscheid.
H — / 1, 2, 4, 6. } 5 Fässer (1500 Pfd.) lagern in Remscheid.
H. 2 Ofentheile (190 Pfd.) lagern in Remscheid.
H 31. 1 Pack Pfannen (41 Pfd.) lagern in Remscheid.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern in Bochum.
H BC. 15 Ballot Leder (1770 Pfd.) lagern in Bochum.
Ic 2694/5. 2 Fässer lagern in Neuss.
H 36/7. 2 Fässer Farbextract lagern in Aachen M.
H H 2168. 1 Ballen lagert in Mülheim a/Rhein.
H F 124. 1 Sack Leim (34 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H F 124. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H C 4330. 1 Ballot (37 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H C 62. 1 Kiste Nudeln (35 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H C 64. 1 Kiste Nudeln (43 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H 1254. 1 Fass Blaustein (470 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H G 2636. 1 Kiste (78 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H C 63. 1 Kiste Nudeln (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H B 9. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 227. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 594. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 5334. 1 Kiste Seife (103 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J F L 2708. 1 Kiste Eisenwaaren (98 Pfd.) lagert im Depot.
J B 207. 1 Ballen Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Sack Holzschuhe (15 Pfd.) lagert im Depot.
J L 1738. 1 Korb (102 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J P B 3597. 1 Kiste (18 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J H C 8. 1 Ballen (34 Pfd.) lagert in Viersen.
J T 12555. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert in Aachen T.
J C 10030. 1 Kiste (100 Pfd.) lagert in Aachen T.
J S 5337. 1 Ballot Leinen lagert in B. Gladbach.
J C D 910/33. 24 Ballen lagern in Oberhausen.
J D 4540. 1 Pack Draht lagert in Solingen.
J H 4. 1 Ballot baumwoll. Abfall (160 Pfd.) lagert in Solingen.
J D 41. 1/4 Ohm Wein lagert in Solingen.
J. 3 Hinteröfen lagern in Solingen.
J B 139. 1 Ballen lagert in Solingen.
JR 207. 1 Ballen Tuch (30 Pfd.) lagert in Siegen.
JH C 272. 1 Kiste Glas (30 Pfd.) lagert in Witten.
J F C 4046. 1 Kiste (99 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
J L J 749. 1 Ballot lagert in Barmen.
J F N 4/7. 4 Fässer Butter lagern in Barmen.
J G N 1800. 1 Kiste lagert in Barmen.
J W & B 4532. 1 Kiste (28 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
J K 46. 1/4 Fass Spirituosen (81 Pfd.) lagert in Lüttringhausen.
J A R 29. 1 Ballot Holzwaaren (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J B 2. 1 Sack Gemüse lagert in Altenhundem.
J C S 3120. 1 Korbflasche Säure (120 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J G D 8521. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J G E 338. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 269. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L K 849. 1 Ballot (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J W 2228. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J W S T 1290. 1 Fass lagert in Altenhundem.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (354 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
J S 12, 14, 97, 129, 138. 5 Säcke Bürstenhölzer (510 Pfd.) lagern in Mülheim a/Ruhr.
J M. 1 Sack (78 Pfd.) lagert in Duisburg.
J C 85/6. 2 Kübel Butter (165 Pfd.) lagern in Duisburg.
J B 5. 1 Korb lagert in Haspe.
J C L 3671. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
J IV 2837. 1 Kiste lagert in Haspe.
J R 36. 1 Ballen Caffee (147 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.).
J P P 12. 1 Korb (43 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exp.).
J. 1 Stück Packleinen (21 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J A. 2 gusseis. Platten (231 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
J C 1607. 1 Kiste (31 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J M. 1 leere Blechbüchse (1 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J R. 1/2 Tonne Häringe (157 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J G D 1883. 1 Fass Wein (403 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J C 507. 1 Ballot Garn lagert in Aachen M.
C
J Z M 2786. 1 Ballot (90 Pfd.) lagert in Neuss.
N
J H 10. 1 Kiste Oelbilder lagert in Bochum.
JR 4625. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Bochum.
J R 2348. 1 Korb (19 Pfd.) lagert in Bochum.
J S 4974. 1 Collo Eisentheil lagert in Bochum.
J B 374/5. 2 Kisten (28 Pfd.) lagern in Remscheid.
J S 6157. 1 Kiste (49 Pfd.) lagert in Unna.
J A C. 1 Fass Branntwein (160 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J H C 9897. 1 Kiste (120 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J H C 9896. 1 Fass (185 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J H S W 816. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J J 3179. 1 Fass Wein (82 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J J S 6366/8. 3 Ballot Hopfen (480 Pfd.) lagern in Steinbeck.
K 212. 1 Kiste Glas (270 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K 1205 1 Ballot baumw. Waaren (85 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K S. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K B. 3 leere Kisten lagern in Depot.
K 452/4. 3 Körbe Tabak (84 Pfd.) lagern in Geisweid.
K 1109. 1 Fass (91 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.).
K 7414. 1 Kiste lagert in Haspe.
K 1421. 1 Kiste lagert in Haspe.
K 10. 1 Pack Eisen (60 Pfd.) lagert in Duisburg.
K & C 6547. 1 Korb Schwefel (112 Pfd.) lagert in Schwerte.
K 1340 1 Ballen (46 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
K 4. 1 Sack Kleider (38 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
K. 1 Roster (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
K K 1. 1 Sack Erbsen (31 Pfd.) lagert in Werdohl.
K C 214. 1 Ballen (65 Pfd.) lagert in Altenhundem.
K D 2228. 1 Kiste (67 Pfd.) lagert in Altenhundem.
K M 7844. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
K M 707. 1 Sack Leim lagert in Soest.
K W 578. 1 Fass Kraut (314 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
K 3287. 1 Kiste lagert in Barmen.
K D 2134. 1 Korb Tabak (68 Pfd.) lagert in Siegen.
K. 5 Kesseltöpfe lagern in Solingen.
K N 8375. 1 Kiste lagert in Solingen.
K 625. 1 Kiste lagert in Solingen.
K & S 404, 407. 2 Pack Draht lagern in Solingen.
K J 1. 1 leere Kiste lagert in Neviges
K F 230. 1 Ballot Leinen (170 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
K C 49. 1 Körbchen Zucker (22 Pfd.) lagert in Boisheim.
K 70. 1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
K 48. 1 Fass lagert in Ruhrort.
K 72. 1 Pack Körbe lagert in Ruhrort.
K 68/70. 3 leere Fässer lagern in Ruhrort.
K 159. 1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
K 1585. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Ruhrort.
K 2/3. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in Barmen Rittershausen.
K C 802. 1 Kiste Messingwaaren (120 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-Exped.).
K M 2298. 1 Kiste Leinenwaaren lagert in Aachen M.
K M 1101/5. 2 Fässer lagern in Aachen M.
K B 505. 1 Pack Papier lagert in Aachen M.
K 110. 1 Flasche Säure lagert in Neuss.
K 397. 1 Korb (50 Pfd.) lagert in Bochum.
K 1/40. 40 Pack neue Kübel (840 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
K 15. 1 Fass Seife (140 Pfd.) lagert in Remscheid.
K S 960. 1 Bund Draht lagert in Iserlohn.
K M 4534. 1 Kiste Oeldruck (301 Pfd.) lagert in Dortmund.
K M 1/2. 2 Säcke Guano (186 Pfd.) lagern in Dortmund.
K. 1 Blechkappe zum Mantelofen (11 Pfd.) lagert in Dortmund.
K S C H. 1 Sack lagert in Mülheim a/Rhein.

K P 1593. 1 Kiste (117 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 285. 1 Sack Soda (108 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 3286. 1 Kiste (53 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 4. 1 Kiste Hausgeräthe (55 Pfd.) lagert in Steinbeck.

L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Ballot Bretter (59 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357. 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L B 1. 1 Sack Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L VH 1695. 1 Kiste Couverts (35 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Pack Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L N 6694. 1 leere Kiste lagert in Depot.
L P 7705. 1 Kiste lagert in Hagen.
L W 1871. 1 Ballot Papier (30 Pfd.) lagert in Altena.
L E 806. 1 Kiste (24 Pfd.) lagert in Altena.
L H 1074. 1 Ballen (85 Pfd.) lagert in Crefeld.
L W 1902. 2 Pack Papier (160 Pfd.) lagern in Crefeld.
L H 1837. 1 Ballen lagert in Arnsberg.
L C 5641. 1 Kiste lagert in Duisburg.
L Z 1301. 1 Fass Branntwein (79 Pfd.) lagert in Homberg.
L W 61. 1 Kübel Butter (71 Pfd.) lagert in Siegen.
L G & C 40. 1 Fass Corinthen (274 Pfd.) lagert in Siegen.
L H 631. 1 Ballen lagert in Solingen.
L H 57. 1 Ballen Manufacturwaaren (211 Pfd.) lagert in Essen.
L 103. 2 Ballen Packleinen (60 Pfd.) lagern in Essen.
L 434. 1 Fass lagert in Oberhausen.
L 6471. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
L T 1541. 1 Kiste (28 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
L C 89. 1 Korb Eisenwaaren (305 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-Exped.).
L V 614/15, 2854. 3 Körbe leere Blechflaschen (58 Pfd.) lag. in Düsseldorf.
L W 2046. 1 leeres Fass (37 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
L F 2099. 1 Kiste lagert in Aachen M.
L 261. 1 Ballot lagert in Neuss.
L. 3 Colli Ofentheile (46 Pfd.) lagern in Bochum.
L. 1 eis. Rolle (10 Pfd.) lagert in Bochum.
L B. 1 Ballot Spunde (65 Pfd.) lagert in Bochum.
L P 6144, 6150, 6149. 3 Ballot Körbe (60 Pfd.) lagern in Bochum.
L S 454/6. 3 Ballot Hopfen (665 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
L M 1659. 6 Pack Papier } (180 Pfd.) lagern in Remscheid.
L M 1773. 3 Pack Papier }
L K 635. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Remscheid.
L W 67. 1 Fass Petroleum lagert in Remscheid.
L S 69. 1 Fass Petroleum lagert in Remscheid.
L W C 50. 1 Fass Petroleum lagert in Remscheid.
L G C 3588. 1 Ballot (68 Pfd.) lagert in Remscheid.
L 1/15. 15 Säcke Mehl (3000 Pfd.) lagern in Remscheid.
L 8952. 1 Tonne Wurst (140 Pfd.) lagert in Dortmund.
L T 1992. 1 Beutel (50 Pfd.) lagert in Unna.
L T 3283. 1 Kiste (80 Pfd.) lagert in Unna.
L W 381. 1 Pack Papier (34 Pfd.) lagert in Unna.
L V 20. 1 Kiste Eisenwaaren (18 Pfd.) lagert in Unna.
L 936. 1 Ballot Speck (178 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L 932. 1 Fass Fleischwaaren (112 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L 933. 1 Fass Fleischwaaren (142 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L 6. 1 Pack Papier (113 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L 86. 1 Korb Candis (34 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L C 3. 1 Korb Wäsche (75 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L 2002. 1 Kiste (257 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L J. 1 Korb (46 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L R C 3. 1 Ballot Caffee (130 Pfd.) lagert in Steinbeck.

MK 1371. 1 Kiste Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert im Depot.
M E 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
M H 5. 1 Untersatz lagert in Depot.
M H 81. 1 Pack Hemmschrauben lagert in Hagen.
M P 1226. 1 Korb lagert in Hagen.
M C 12. 1 Kiste (216 Pfd.) lagert in Leichlingen.
M F M 4350. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert in Hoerde.
M 970. 1 leeres Fass lagert in Creuzthal.
M B 6183. 1 Kiste (328 Pfd.) lagert in Altenhundem.
M K 1638. 1 Kiste (140 Pfd.) lagert in Altenhundem.
M. 1 Pack Decken (22 Pfd.) lagert in Soest.
M O 5619. 1 leere Seifentonne (27 Pfd.) lagert in Soest.
M & M 67. 1 Kiste (19 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
M 1106. 1/4 Ohm (80 Pfd.) lagert in Witten.
M 252. 1 Ballen lagert in Solingen.
MR. 1 Feuertopf lagert in Aachen T.
M 423. 1 Ballot lagert in Barmen-Rittershausen.
M 11. 2 eis. Eimer (10 Pfd.) lagern in Bochum.
M A H 558/9. 2 Ascherkarren (248 Pfd.) lagert in Bochum.
M K 15/18. 4 Pack leere Körbe (32 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
M S S 6012. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert in Remscheid.
MK 1554. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Remscheid.

M 1982. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Dortmund.
M S 250. 1 Fass (487 Pfd.) lagert in Dortmund.
M C 2166. 1 Korb leere Flaschen (57 Pfd.) lagert in Unna.
M D 2286. 1 Ballot Manufacturwaaren (55 Pfd.) lagert in Unna.
M 3030. 1 Kiste Holzschuhe (170 Pfd.) lagert in Unna.
M C 158. 1 Korb Candis (24 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M X C 1321. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M R 1949. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M J O 3817. 1 Kiste (402 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M B 3443. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M E 1. 1 Kiste (23 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N 10. 1 Collo Eisen (40 Pfd.) lagert in Crefeld.
N. 4 Bürden Stahl lagern in Solingen.
N 379. 1 Fass lagert in Solingen.
N 540/3. 4 Fässer Holzwaaren lagern in Solingen.
N 40. 1 Sack Colonialwaaren (116 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N F 453. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N 11. 1 Fass Oel (525 Pfd.) lagert in Steinbeck
O B 3. 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O B 476. 1 Kiste lagert in Rheydt.
O K 3657. 1 Fass Bier lagert in Werdohl.
O H 695. 1 Ballot baumwollene Waaren (138 Pfd.) lagert in Soest.
O W 5619. 1 leere Tonne lagert in Soest.
O S 7032/38. 7 Kisten Kreide lagern in Witten.
O S 39316/7. 2 Säcke Erbsen (50 Pfd.) lagern in Aachen T.
O H 1573. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Bochum.
O. 4 Kammräder lagern in Remscheid.
O 935. 1 Ballot Speck (112 Pfd.) lagert in Steinbeck.
O. 1 Sack Kartoffeln (199 Pfd.) lagert in Steinbeck.
O 956. 1 Fass Fleischwaaren (98 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P C 650. 1 Sack Korke (26 Pfd.) lagert im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P S 103/10. 2 Pack Kohllöffel (49 Pfd.) lagern im Depot.
P F C 48. 1 Kiste (212 Pfd.) lagert in Crefeld.
P S 4462. 1 Kiste (77 Pfd.) lagert in Crefeld.
P H 4134/5. 2 Pack Draht lagern in Haspe.
P H 267. 1 Korb lagert in Haspe.
P E 77/9. 3 Bleirohre lagern in Arnsberg.
P B 1426. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
P H 849. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Rheydt.
P P 8141. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Duisburg.
P O 242. 1 Fass Korinthen (244 Pfd.) lagert in Letmathe.
P H 3547. 1 Ballen (152 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
P O 162/3. 2 Kisten (185 Pfd.) lagern in Mülheim a/Ruhr.
P E 4098, 4089. 2 Kübel Fett (139 Pfd.) lagern in Erkrath.
P W C 3571. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Siegen.
P O 6507. 1 Fass Bier lagert in Solingen.
P F 397. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Viersen.
P C 1088/9. 2/2 Tonnen Seife (253 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
P G P 3/5. 3 Pack Stahl lagern in Aachen M.
P S 859. 1 Pack Ausklopfer lagert in Aachen M.
P 8167. 1 Ballot Speck (121 Pfd.) lagert in Bochum.
P E 401/2. 2 Bürden Stahl (260 Pfd.) lagert in Remscheid.
P M 55. 1 Korb Käse (105 Pfd.) lagert in Unna.
P J M 145. 1 Fass Kraut (181 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P S 3345. 1 Kiste (305 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P W R 397. 1 Kiste (59 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Q & E 374. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
Q. 2 Ofenröhren (22 Pfd.) lagern im Depot.
Q 4852. 1 Kiste Cichorien (58 Pfd.) lagert in Werdohl.
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert in Altena.
R G 290. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot
R C 5. 1 Kiste Leuchter (6 Pfd.) lagert im Depot.
Rqs. E K 6. 1 Ballot Putzwolle (98 Pfd.) lagert im Depot.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Papier (400 Pfd.) lagern im Depot.
R L 20/22. 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern im Depot.
R E. 1 Ballot Farbstoff (51 Pfd.) lagert im Depot.
R J 8530. 1 Kiste leere Kisten (115 Pfd.) lagert im Depot.
R 1. 1 Platte Guss lagert im Depot.
R. 7 leere Häringsfässer (157 Pfd.) lagert im Depot.
R S 9. 1 Kiste (132 Pfd.) lagert in Barmen Rittershausen.
R H 15. 1 Korb Tabak (100 Pfd.) lagert in Neviges.
R S 216. } 1 Fass Kraut (208 Pfd.) lagert in Siegen.
H 165. }
R 1. 1 Steinplatte lagert in Witten.
R S 2366. 1 Kiste lagert in Barmen.
R S 2359. 1 Kiste lagert in Barmen.
R S. 34 Eisenbleche lagern in Ronsdorf.
R S 888. 1 Ballot Wollenwaaren (60 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
R 2887. 1 Kübel Butter (131 Pfd.) lagert in Letmathe.
R 165. 1 Korb lagert in Rheydt.

R R 616/7. 2 Fässer Wein (265 Pfd.) lagert in Arnsberg.
R 448. 1 Kiste (67 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.).
R 608. 1 Kiste (237 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.).
R O 700. 1 Kiste lagert in Hagen.
R C 1797. 1 Pack Strohdeckel (50 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
R B 13/11. 1 Kiste (422 Pfd.) lagert in Unna.
R 15. 1 Korb Gemüse (155 Pfd.) lagert in Unna.
R S 2968. 1 Korb Hohlglas (85 Pfd.) lagert in Dortmund.
R D 3921. 1 Kiste (240 Pfd.) lagert in Remscheid.
R S 78. 1 Kiste (108 Pfd.) lagert in Remscheid.
R 10. 1 Ballen (63 Pfd.) lagert in Aplerbeck.
R 8207. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Bochum.
R. 3 Pack Zinkrohr (60 Pfd.) lagert in Neuss.
R D 20/22. 3 Ballot Wolle lagern in Aachen M.
R K 98. 1 Ballot Reis (202 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R 937. 1 Kübel Butter (66 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R 1779. 1 Fass Farbstoff (239 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R B 3603. 1 Ballot Tuch (48 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R 3737. 1 Ballot Stopfen (23 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R K 2347. 1 Korb Eisenwaaren (132 Pfd.) lagert in Steinbeck.
St. 2 Pflugschaare (10 Pfd.) lagern im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 25 gusseiserne Rohre lagern im Depot.
S 8624. 1 Fass Soda (150 Pfd.) lagert im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern im Depot.
S. 25 Tafeln Blech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S 17. 1 Kiste Kleidungsstücke (104 Pfd.) lagert im Depot
S 265/267. 3 Ballot Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S W 925. 1 Kübel Flaschen (95 Pfd.) lagert im Depot.
S W 926. 1 Kübel Flaschen (75 Pfd.) lagert im Depot.
S B 2466 A. 1 Quecksilberflasche (12 Pfd.) lagert im Depot.
S 93. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
S & C 3152. 1 Kiste lagert in Barmen-Rittershausen.
S B. 1 Ballen leere Säcke lagert in Ruhrort.
S S 10660. 1 Ballen Leinen (30 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
S C 2039/48. 10 Packet Papier (300 Pfd.) lagern in Essen.
S R 3201. 1 Kiste Stahl (27 Pfd.) lagert in Cabel.
S 1319. 1 Pack Eisenwaaren lagert in Solingen.
S & S 259. 1 Ballen Leinen lagert in Solingen.
S T S 3478. 1 Ballen Hopfen (260 Pfd.) lagert in Barmen.
S 1246. 1 Kiste (380 Pfd.) lagert in Barmen.
S. 15 Pack Papier lagern in Barmen.
S & C 4968. 1 Kiste lagert in Barmen.
S B 1675. 1 Korb Fische (64 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
S. 1 Stück Eisen (5 Pfd.) lagert in Homberg.
S. 4 Säulenöfen lagern in Soest.
S 4560. 1 Fass (107 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S 714/6. 3 Fässer (242 Pfd.) lagern in Altenhundem.
S W 287. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S 7603. 1 Tonne Seife (135 Pfd.) lagert in Hoerde.
S 1. 1 Sack (134 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
S I. 6 Colli Meubles lagern in Mülheim a./Ruhr.
S II. 4 Colli Meubles lagern in Mülheim a./Ruhr.
S B. 1 Ofenbecken lagert in Mülheim a./Ruhr.
S M 3677. 1 eiserner Dampfkesselbake (136 Pfd.) lagert in Leichlingen.
S R G 7555. 1 do. do. (172 Pfd.) lagert in Leichlingen.
S R G 7556. 1 do. do. (567 Pfd.) lagert in Leichlingen.
S R G 7557. 3 do. do. (1296 Pfd.) lagern in Leichlingen.
S H. 6 Bund Seegras (284 Pfd.) lagern in Neh.-Hüsten.
S 7701/2. 7774/5. 4 ½Tonnen Seife lagern in Neh.-Hüsten.
S S 7697. 7700. 7623. 5 ½Tonnen Seife lagern in Neh.-Hüsten.
S S 49/50. 2 Kübel Butter (195 Pfd.) lagern in Letmathe.
S T H 19. 1 Kiste Eisenwaaren (280 Pfd.) lagern in Duisburg.
S 3. 1 Kiste Feilen (188 Pfd.) lagert in Duisburg.
S M 6015. 1 Kiste lagert in Rheydt.
S 6887. 1 Korb Flaschen lagert in Arnsberg.
S T S 1084. 1 Ballot Hopfen lagert in Arnsberg.
S 720. 1 Korb (83 Pfd.) lagert in Arnsberg.
S 4037. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Arnsberg.
S K 3100. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Arnsberg.
S R 5854. 1 Kiste Cigarren (215 Pfd.) lagert in Arnsberg.
S H 6508. 1 Kiste Käse lagert in Haspe.
S 65. 1 Pack Papier (45 Pfd.) lagert in Crefeld.
S B 522. 1 Fass (1122 Pfd.) lagert in Crefeld.
S Coeln. 2789. 1 Sack Caffee lagert in Altena.
S 1. 1 Korb lagert in Hagen.
S S 66/7. 2 Körbe lagern in Hagen.
S 109. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Geilenkirchen.
S H 589. 1 Sack Kartoffelmehl (100 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-Exp.)
S 34. 1 Korb Eisenwaaren (117 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
S 1835. 1 Ballot Watte (65 Pfd.) lagert in Unna.
S H 84. 1 leere Kiste (85 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 1674. 1 Ballot (150 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 990. 1 Kiste Ofentheile (100 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S P 346. 1 Fass (226 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S L S 106. 1 Sack Bohnen (200 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 82. 1 Fass (233½ Pfd.) lagert in Remscheid.
S H 3517. 1 Kiste (24 Pfd.) lagert in Remscheid.
S 1076. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert in Remscheid.
S 12105/6. 2 Ballen (210 Pfd.) lagern in Remscheid.
S B 749. 1 Kiste (122 Pfd.) lagert in Remscheid.
S D 520/1. 2 Kisten (102 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
S 9859. 1 Ballen Drahtgewebe (75 Pfd.) lagert in Bochum.
S M 3007. 1 Ballot baumwollene Waaren lagert in Aachen M.
S S 256. 1 Fass lagert in Aachen M.
S 3072. 3 Kisten Weissblech (225 Pfd.) lagern in Mülheim a./Rhein.
S S 326. 1 Ballot (48 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S B 6338. 1 Kiste (31 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S H 2806. 1 Sack (225 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 1051. 1 Sack (53 Pfd.) lagern in Steinbeck.
S 25. 1 Ballot Caffee (125 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 4. 4 Rollen Packleinen (62 Pfd.) lagern in Steinbeck.
S 585. 1 Ballot Leinen (42 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 1741. 1 Ballot (36 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S S 2024. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S B R 96. 1 Fass (136 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S R 5672. 1 Kiste Nudeln (58 Pfd.) lagert in Steinbeck.
T 62. 1 Fass Soda (584 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T P S 1 Sack Curcumo (70 Pfd.) lagert im Depot.
T 87. 1 Korb (100 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
T H 372. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Bonsdorf.
T 1/2. 2 Kisten Gusswaaren (944 Pfd.) lagern in Creuzthal.
T C 5127. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Leichlingen.
T C 5222. 1 Kiste (130 Pfd.) lagert in Leichlingen.
T 4564. 1 Sack Bohnen lagert in Haspe.
T 1554a. 1 Kiste lagert in Haspe.
T C No. 8. 1 Fass Corinthen lagert in Haspe.
T C 4. 1 Fass Petroleum (326 Pfd.) lagert in Crefeld.
T. 1 Schleifstein (106½ Pfd.) lagert in Annen.
T. 1 Partie Ofentheile lagert in Dortmund.
T G 9030. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert in Dortmund.
T 17. 1 Sack Mehl lagert in Iserlohn.
T H 6. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Remscheid.
T 587. 1 Fass (74 Pfd.) lagert in Remscheid.
T K 3105. 1 Ballen (128 Pfd.) lagert in Remscheid.
TF L 4/5. 2 Körbe (180 Pfd.) lagern in Remscheid.
$_3T_8$ $_3T_8$. 3 Fässer Asphalt (57 Pfd.) lagern in Bochum.
T. 2 leere Körbe lagern in Neuss.
T W 1712. ½ Ohm lagert in Mülheim a. Rhein.
T M 264. 1 Fass Petroleum (300 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
T H 2037. 1 Fass Sauerkraut (260 Pfd.) lagert in Steinbeck.
U 1/2. 2 Pack Papier lagern im Depot.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V C 510. 1 Sack Nüsse (98 Pfd.) lagert in Siegen.
V B 864. 1 Kiste Blechwaaren (95 Pfd.) lagert in Witten.
V R 1. 1 Kiste Eisenwaaren (27 Pfd.) lagert in Witten.
V K 65623/5. 3 Ballot Garn (374 Pfd.) lagern in Witten.
V J P 780. 1 Kiste lagert in Barmen.
V O 64, 35. 2 Fässer Pflaumen lagern in Barmen.
V B 1208. 1 Kiste Glas lagert in Ronsdorf.
V & C 467. 1 Korb Glaswaaren (58 Pfd.) lagert in Soest.
V W 1467. 1 Ballot Tapeten (166 Pfd.) lagert in Soest.
V D L. 1 Kiste Flaschen lagert in Soest.
V J M M 251/2. 2 Kisten (178 Pfd.) lagern in Mülheim a./Ruhr.
V I. 1 Ladentheke lagert in Rheydt.
V 4711. 1 Fass (126 Pfd.) lagert in Arnsberg.
V H 1074. 1 Ballen (85 Pfd.) lagert in Crefeld.
V H 2178. 1 Ballen (92 Pfd.) lagert in Crefeld.
V H 7253. 1 Ballen (93 Pfd.) lagert in Crefeld.
V B 1319. 1 Kiste (41 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exp.).
V B 13191/2. 2 Colli Maasse (17 Pfd.) lagern in Hagen (Eilgut-Exp.).
V 8817. 1 Fass Häringe (123 Pfd.) lagert in Altena.
V B 4372. V B 4374. V B 4423/8. 8 Kisten lagern in Hagen.
V C 7044. 1 Rolle Kupferdraht (90 Pfd.) lagert in Bochum.
W A H 124. 1 Fass Mennig (262 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (14 Pfd.) lagert im Depot.
W A 2112. 1 Kiste Wollwaaren (230 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd.) lagert im Depot.
W J 1. 1 Kiste Gusswaaren (37 Pfd.) lagert im Depot.

W P. 1 Pack Drahtwaaren (7 Pfd.) lagert im Depot.
W B 17. 1 Sack Schusterwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W K 80. 1 Pferdedecke (3 Pfd.) lagert im Depot.
W S 5470. 1 Sack Schwamm (13 Pfd.) lagert im Depot.
W 3389. 1 Sack Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.
W 10. 1 Korb Blechwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W N 23. 1 Kistchen Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
W 499. 1 Kistchen Zucker (33 Pfd.) lagert im Depot.
W X 154. 1 leere $^1/_2$Ohm (27 Pfd.) lagert im Depot.
W G 736. 1 Kiste Hohlglas lagert im Depot.
W 568. 1 Ballen (154 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W A S 722. 1 Korb (44 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W H K M G 69 1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
W L 20. 1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
W R 2. 1 Fass lagert in Ruhrort.
W R 2104. 1 Packet Schinken (107 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W K C 12789. 1 Korb Zucker (80 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W K 12007. 1 Sack lagert in Ruhrort.
W J. 1 schwarzer Koffer (64 Pfd.) lagert in Aachen T.
W 859. 1 Fass (203 Pfd.) lagert in Aachen T.
WK 866. 1 Sack Pflaumen (103 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
W M S 8627/8. 2 Kisten lagern in Oberhausen.
W R 6/7, 9, 11/12, 15. 6 Kisten lagern in Oberhausen.
W R 8, 14, 16/18. 5 Körbe lagern in Oberhausen.
W R 13. 1 Fass lagert in Oberhausen.
W O 3. 1 Kübel Butter lagert in Solingen.
W 636. 1 Kiste lagert in Solingen.
WT 633, 635. 2 Ballot Reis lagern in Solingen.
W S S C. 1 Ballot Reis (217 Pfd.) lagert in Langenberg.
WA 4083. 1 Kiste Wollwaaren (37 Pfd.) lagert in Soest.
W B 6878. 1 Kiste Pfropfen (18 Pfd.) lagert in Soest.
W C 1158. 1 Kiste lagert in Soest.
W C 1379. 1 Kiste lagert in Soest.
W C 1038. 1 Kiste lagert in Soest.
W W C 176. 1 Korb (27 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W S 1. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W 214. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.) lagert in Langschede.
W B 13/16. 4 Colli Bettstelle lagern in Hoerde.
W H 1307. 1 Korb (62 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
W A 4647. 1 Korb (43 Pfd.) lagert in Steinbeck.
WB 1 Ofenfuss (3 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
W C 4484. 1 Kiste (52 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
W F 572. 1 Korb (12 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
WK C 11812. $^1/_2$Ohm lagert in Mülheim a./Ruhr.
WK C 11814. $^1/_2$Ohm lagert in Mülheim a./Ruhr.
W A 4648. 1 Korb Schwefel (65 Pfd.) lagert in Schwerte.
W S. 1 Gussstück (9 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
W W 1235. 1 Kiste Packstroh (140 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
W C 2440. 1 Bällchen (195 Pfd.) lagert in Letmathe.
W D 3216. 1 Ballen lagert in Duisburg.
W O 704. 1 Fass lagert in Haspe.
W 297. 1 Kiste lagert in Haspe.
W P 123. 1 Korb Sensen lagert in Haspe
W F 399. 1 Kiste Bürsten (13 Pfd.) lagert in Altena.
W 404/5. 2 Körbe lagern in Hagen.
WB 21. 1 Fass Petroleum (325 Pfd.) lagert in Dahlhausen.
W 1051. 1 Fass Wein (88 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
WB 1273. 1 Fass Wein (84 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W C 1596. 1 Kiste 243 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W H 52. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert in Unna.
W 854/5. 2 Kübel Butter (121 Pfd.) lagern in Dortmund.
W S 183, 198. 2 Kisten Cigarren (120 Pfd.) lagern in Dortmund.
W W. 1 Fass Branntwein (160 Pfd.) lagert in Dortmund.
W F 180. 1 Kiste (110 Pfd.) lagert in Dortmund.
W O 203. 1 Tonne Fleisch (83 Pfd.) lagert in Dortmund.
W W 876. 1 Kiste Liqueur (35 Pfd.) lagert in Dortmund.
W. 4 Tafeln Blech (229 Pfd.) lagern in Iserlohn.
W B 529. 1 Pack Papier lagert in Iserlohn.
W 12246. 1 Ballot Reis (163 Pfd.) lagert in Iserlohn.
WR 10340. 1 Ballot Packleinen (25 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W 20, 10. 2 Säcke Heede (300 Pfd.) lagern in Iserlohn.
W R F 9676. 1 Kiste (180 Pfd.) lagert in Remscheid.
W R 573. 1 Korb (70 Pfd.) lagert in Remscheid.
W 1/10. 10 Säcke Erbsen (220 Pfd.) lagern in Remscheid.
W C 1. 1 Korb (95 Pfd.) lagert in Remscheid.
W 157. 1 Kiste (127 Pfd.) lagert in Bochum.
W 139/40. 2 Kübel Butter (66 Pfd.) lagern in Bochum.
W 3983/4, 3987/8. 4 Fässer (360 Pfd.) lagern in Bochum.
W S 14150/1. 2 Kisten lagern in Bochum.
W 1/2. 2 Säcke Effecten lagern in Aachen M.
W H 78. 1 Ballot lagert in Mülheim a./Rhein.
W 4955 1 Korb Draht (185 Pfd.) lagert in Mülheim a./Rhein.
W T 269. 1 leere Kiste (18 Pfd.) lagert in Mülheim a./Rhein.
W 3016/7. 2 Körbe Eisenwaaren (304 Pfd.) lagern in Steinbeck.
W S S 35. 1 Ballot Reis (196 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W C 15458/9. 2 Kiste Käse (150 Pfd.) lagern in Steinbeck.
W 3292. 1 Ballot (34 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W H 1727. 1 Fass Branntwein (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
X. 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X. 1 Ambos lagert in Haspe.
Z W 4446, 4291. 2 Kisten Feuerzeug lagern in Soest.
Z A 20. 1 Kiste Candis (32 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
Z G B 5962. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in Remscheid.
Z 7038. 1 Ballen (218 Pfd.) lagert in Steinbeck.

CH 3138. 1 Kiste Feuerzeug (82 Pfd.) lagert im Depot.

W 227. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.

JW 2617. 1 Kiste Papier (136 Pfd.) lagert im Depot

RD 27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.

M 638. 1 Ballen Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.

4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.

1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.

4. 1 Pack Tafeln (25 Pfd.) lagert im Depot.

127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.

4215. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) lagert im Depot.

1799. 1 Sack isländisches Moos (5 Pfd.) lagert im Depot.

851. 1 Ballot Leinen (10 Pfd.) lagert im Depot.

HT 791. 1 Kiste lagert in Hagen.

913. 1 Ballen (176 Pfd.) lagert in Crefeld.

HC 10. 1 Kiste (91 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exp.).

MM 3424. 1 Kiste (131 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exp.).

T R 2507. 1 Kiste Bonbons lagert in Haspe.

1893. 1 Ballot Leinen (297 Pfd.) lagert in Arnsberg.

S 4062, 4123, 4128, 4130, 4133. 5 Kisten lagern in Arnsberg.

B 2064. 1 Korb Eisenwaaren (105 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.

B 3762. 1 Kübel Käse (165 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.

1723. 1 Ballen (75 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.

S 2472. 1 Korb Seilerwaaren (25 Pfd.) lagert in Werdohl.

O 1079. 1 Korb Seilerwaaren (39 Pfd.) lagert in Werdohl.

BB 917. 1 Kiste Feuerzeuge (40 Pfd.) lagert in Altenhundem.

2266. 1 Kiste Handschuhe (21 Pfd.) lagert in Altenhundem.

346. 1 Fass (346 Pfd.) lagert in Langenberg.

(F) 711/2. 2 Kisten lagern in Barmen.

23. 1 Fass Corinthen (234 Pfd.) lagert in Barmen.

SH 2081. 1 Kiste lagert in Barmen.

Z 3005. 1 Fass Wurst (114 Pfd.) lagert in Barmen.

406, 410, 412, 427. 4 Kisten lagern in Oberhausen.
„ 407, 411. 2 Körbe lagern in Oberhausen.
„ 419. 1 Fass lagert in Oberhausen.

570. 1 Ballot Leinen (200 Pfd.) lagert in B. Gladbach.

J G R 9322. 1 Kiste Cigarren lagert in B. Gladbach.

4059/62. 3 Kisten lagern in Ruhrort.

51697. 1 Sack Pflaumen lagert in Ruhrort.

B 4059/60, 6062. 3 Kisten lagern in Ruhrort.

838. 1 Kiste lagert in Barmen-Rittershausen.

DI 9613. 1 Kübel eiserne Blechflaschen (25 Pfd.) lagert in Düsseldorf.

2774. 1 Sack (14 Pfd.) lagert in Düsseldorf.

53. 1 Fass Wein (135 Pfd.) lagert in Dortmund.

1219. 1 Ballot (42 Pfd.) lagert in Dortmund.

38/43. 6 Fässchen Butter (205 Pfd.) lagern in Dortmund.

3442. 1 Ballot Speck (155 Pfd.) lagert in Dortmund.

3412. 1 Ballot (260 Pfd.) lagert in Iserlohn.

2. 1 Kiste (132 Pfd.) lagert in Iserlohn.

1879. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Remscheid.

1419. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Remscheid.

5334. 1 Kiste (143 Pfd.) lagert in Aplerbeck.

1 Fass Butter (62 Pfd.) lagert in Bochum.

1398/9. 2 Ballot Tabak lagern in Neuss.

176. 1 Kiste baumwollene Waaren lagert in Aachen M.

730. 1 Ballot lagert in Mülheim a./Rhein.

371. 1 Ballot Leinen (59 Pfd.) lagert in Steinbeck.

5991. 1 Kiste (193 Pfd.) lagert in Steinbeck.

221/2, 219. 3 Ballot Reis (637 Pfd.) lagern in Steinbeck.

7801/3. 3 Säcke Obst (302 Pfd.) lagern in Steinbeck.

7733. 1 Kiste (44 Pfd.) lagert in Steinbeck.

8871. 1 Kiste Nudeln (26 Pfd.) lagert in Steinbeck.

„ 11257/8. 2 Säcke Erbsen (400 Pfd.) lagern in Steinbeck.

8024. 1 Kiste (79 Pfd.) lagert in Steinbeck.

4726. 1 Sack (16 Pfd.) lagert in Steinbeck.

2221. 1 Sack Candis (40 Pfd.) lagert in Hagen.

74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.

1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.

588. 1 Sack Farbwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.

1174. 1 Ballot Dividivi (100 Pfd.) lagert im Depot.

100. 1 Ballot Caffee (178 Pfd.) lagert in Letmathe.

12386. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Letmathe.

9096. 1 Ballot Schellack lagert in Kaldenkirchen.

190. 1 Fass (445 Pfd.) lagert in Altenhundem.

1506. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Altenhundem.

4363. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Essen.

2514. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.

2 Bürden Eisen (231 Pfd.) lagern in Düsseldorf.

9033/4. 2 Kisten Feuerzeug (43 Pfd.) lagern in Dortmund.

15807. 1 Korb Leim (106 Pfd.) lagert in Dortmund.

749/54. 6 Fass Petroleum (1993 Pfd.) lagern in Remscheid.

2 Bürden Eisen (106 Pfd.) lagern in Remscheid.

1795. 1 Ballot (1371 Pfd.) lagert in Bochum.

3430. 1 Sack Bettfedern (28 Pfd.) lagert in Neuss.

1 leeres Fass lagert in Neuss.

2626. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Neuss.

2180. 1 Kiste Bandwaaren lagert in Neuss.

6156/7. 3 Kisten lagern in Aachen M.

1 Fass Thran (101 Pfd.) lagert in Steinbeck.

91. 1 Ballot Caffee (129 Pfd.) lagert in Steinbeck.

220. 1 Ballot Reis (201 Pfd.) lagert in Steinbeck.

213. 1 Ballot Reis (225 Pfd.) lagert in Steinbeck.

5197/5200. 3 Kisten (63 Pfd.) lagern in Steinbeck.

7732. 1 Fass (405 Pfd.) lagert in Steinbeck.

Oschatz, Berka. 1 Pack Säcke (120 Pfd.) lagert im Depot.
Oschatz, Berka, 3375. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert im Depot.
Kruckenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
A. Deilig. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
O. Mostert. 1 Pack Säcke (45 Pfd.) lagert im Depot.
J. G. Höltz. 1 Pack Säcke (7 Pfd.) lagert im Depot.
Andriessen, Duisburg. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagert im Depot.
Rosenberg & Isaac 4343. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altena.
Haspe. 1 Sack Bohnen lagert in Haspe.
Brandrath 1. 1 Ballot lagert in Rheydt.
Paderborner Damphmühle 30038. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Werdohl.
A. O. Hattingen. 1 Sack (17 Pfd.) lagert in Altenhundem.
Gbr. Meininghaus 3764. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Altenhundem.
Olpe. 1 Fass (465 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J. Walber, Siegen. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Altenhundem.
Bennecholz, Hamm. 1 Pack leere Säcke (110 Pfd.) lagert in Altenhundem.
Kannegiesser, Büren. 1 Pack leere Säcke (110 Pfd.) lagert in Soest.
Frau v. Bock, Soest. 1 Kiste lagert in Soest.
D. Heimberg 1631, 1708. 2 leere Fässer (110 Pfd.) lagern in Homberg.
Bernsau 319. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Homberg.
P. Neanderthal 385. 1 Harrass Glasscherben lagert in Erkrath.
Aug. Braselmann, Beyenburg. 1 Fass (40 Pfd.) lagert in Barmen.
Mahlmühle 4610, Lippstadt 7519. 2 Säcke Kleie (310 Pfd.) lagern in Siegen.
Kersten. 1 Kiste (23 Pfd.) lagert in Essen.
Rothschild fils à Cologne. 1 Pack Säcke (33 Pfd.) lagert in Baal.
Gbr. Mghs. 2577. $^1/_2$Ohm Bier (202 Pfd.) lagert in Viersen.
Braunschweig 5433. 1 Kiste lagert in Barmen-Rittershausen.
Lazarus 1. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-Exp.).
Mghs. 9653. 1 Fass Bier lagert in Aachen M.
Hermes. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert in Neuss.
J. Chum. 1 Fass Butter (62 Pfd.) lagert in Bochum.
Piepenstück. 1 leeres Bierfass (58 Pfd.) lagert in Bochum.
Witten 6. 1 Pack Eisenwaare lagert in Bochum.
Verein Rhein. Wasserglassfabrication, Ludwigshafen a./Rhein. 1 Kiste (34 Pfd.) lagert in Remscheid.
C. Engelkämper in Münster. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert in Dortmund.
Heener Dampfmühle. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert in Unna.
A. Schmitz 847. $^1/_8$Ohm, leer, (19 Pfd.) lagert in Unna.
H Boemke 2367. $^1/_8$Ohm, leer (20 Pfd.), lagert in Unna.
Theiss. 1 Korb Tabak (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Laer. 1 Sack Mehl (185 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Meyer. 1 Koffer (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste Papier (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 184. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Geisweid.
No. 58. 1 Ballen (26 Pfd.) lagert in Crefeld.
No. 286. 1 Kiste Blech (200 Pfd.) lagert in Hagen (Eilgut-Exp.).
No. 710. 1 Sack Erbsen lagert in Haspe.
No. 7. 1 Säckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert in Creuzthal.
No. 13. 1 Fass Kraut (225 Pfd.) lagert in Werdohl.
No. 1. 1 Fass Kraut (229 Pfd.) lagert in Werdohl.
No. 6462. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert in Altenhundem.
No. 7345. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
No. 1. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
No. 2410. 1 Korb Krüge (42 Pfd.) lagert in Siegen.
No. 4721. 1 Kiste Tinte (35 Pfd.) lagert in Neviges.
No. 1009. 1 Fass lagert in Ruhrort.
No. 480. 1 Fass Theer (446 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
No. 432. 1 Fass Theer (406 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
No. 107, 109. 2 Rollen Packleinen (90 Pfd.) lagern in Dortmund.
No. 10342. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Steinbeck.
No. 89. 1 Sack Graupen (101 Pfd.) lagert in Steinbeck.
No. 2142$^1/_2$. 1 Fass Häringe (230 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Korb Eisenwaaren (200 Pfd.) lagert im Depot.
I Fass Farbwaaren (600 Pfd ) lagert im Depot.
1 Korb Schrauben (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz lagern im Depot.

1 Kiste Hausgeräthe (93 Pfd.) lagert im Depot.
1 Koffer Kleider (50 Pfd.) lagert im Depot.
6 leinene Decken lagern im Depot.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Eisen (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (80 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Gusseisen (67 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Nageleisen (86 Pfd.) lagert in Geisweid.
1 Stange Flacheisen, 12′ lang, 2″ breit, lagert in Dahlhausen.
1 Stange Rundeisen, 13″ lang, lagert in Dahlhausen.
7 Tafeln Messingblech (119 Pfd.) lagern in Hagen.
23 Bund Walzeisen lagern in Hagen.
1 alter Hinterofen mit Deckel lagert in Altena
½ Ohm Oel (160 Pfd.) lagert in Altena.
1 Partie Backofensteine lagert in Annen.
30 Ofenröhre lagern in Crefeld.
20 Colli Billard lagern in Crefeld.
3 Packet, je ein Brot, lagern in Haspe.
1 Bürde Eisen lagert in Haspe.
1 Bürde Eisenröhren (164 Pfd.) lagert in Letmathe.
4 Karrenachsen (113 Pfd.) lagern in Letmathe.
2 Unterlagehölzer lagern in Mülheim a./Ruhr.
2 eiserne Achsen lagern in Mülheim a./Ruhr.
4 Kohlenmeissel (9 Pfd.) lagern in Mülheim a./Ruhr.
1 Aschkasten lagert in Mülheim a./Ruhr.
1 Rosshaut (53 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
1 Korb verz. Eisenwaaren (157 Pfd.) lagert in Hoerde.
16 Stück Gussstücke (2330 Pfd,) lagern in Langendreer.
5 Bürden und 1 Stange Flacheisen (600 Pfd.) lagern in Langendreer.
1 Krümmerrohr (16 Pfd.) lagert in Langendreer.
1 Partie Bleimulden lagert in Langendreer.
1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Stück Stahl (32 Pfd.) lagert in Altenhundem.
2 Colli, Wachspresse, lagern in Soest.
1 Ring Draht lagert in Soest.
1 Tafel Blech lagert in Soest.
1 Rennscheibe (130 Pfd.) lagert in Werl.
1 Ring Draht (20 Pfd.) lagert in Werl.
1 Korb Eisenwaaren (69 Pfd.) lagert in Langenberg.
2 bunt gefärbte leere Kistchen (20 Pfd.) lagern in Langenberg.
1 Fass Schwärze (22 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Kübel Fleisch (135 Pfd.) lagert in Barmen.
6 Petroleumfässer lagern in Barmen.
1 Fettfass lagert in Barmen.
5 Ballot Gelbholz lagern in Barmen.
1 Korb Gänse lagert in Barmen.
1 Kopfstück zu einer Bettstelle (28 Pfd.) lagert in Witten.
60 Gewichtsstücke lagern in Witten.
1 Kupferlager (4 Pfd.) lagert in Siegen.
1 Pack leere Säcke lagert in Solingen.
3 Sensen lagern in Solingen.
1 Pack Sensen lagert in Solingen.
58 Stäbe Flacheisen (4000 Pfd.) lagern in Wetter.
1 Ring Eisendraht (88 Pfd.) lagert in Milspe.
1 Korb Selterswasser (108 Pfd.) lagert in Essen.
1 Sack Salz (106 Pfd.) lagert in Aachen T.
1 Sack Gerste (104 Pfd.) lagert in Aachen T.
1 Rolle, 6 Körbe (8 Pfd.) lagert in Aachen T.
1 Colli Maschinentheile lagert in Ruhrort.
1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
1 Packet, 6 Körbe lagern in Ruhrort.
15 Colli Roheiseu lagern in Ruhrort.
103 Glasröhren lagern in Ruhrort.
27 Colli Roheisen lagern in Ruhrort.
1 Kiste lagert in Ruhrort.
1 Pumpentheil (78 Pfd.) lagert in Ruhrort.
1 Gewichtstein (10 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Kiste Kleider (50 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-Exp.).
1 Korb eiserne Flaschen (30 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Fass Petroleum (265 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Korb Eisenwaaren (169 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Pack Röhren (35 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Sack Rüben (50 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 gusseiserner Lager (49 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Korb Flaschen (61 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Fass Theer (470 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Fass Theer (395 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Tonne Häringe (340 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
2 Körbe Laternen lagern in Mülheim a./Rhein.
1 Korb Fleisch lagert in Aachen M.
1 Pack Messingblech lagert in Neuss.
2 Säcke Hafer lagern in Neuss.
2 Säcke Holzkohlen lagern in Neuss.
12 Dachfenster lagern in Bochum.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert in Bochum.
2 Sack Kleien (100 Pfd.) lagern in Bochum.
25 Roststäbe, 4 Rostbalken (462 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Fass Bier (60 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Collo Holzmodelle (32 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Untersatz mit Aschkasten (19 Pfd.) lagert in Bochum.
7 Strohsäcke (148 Pfd.) lagern in Bochum.
7 Matratzen (229 Pfd.) lagern in Bochum.
2 Waschtöpfe (6 Pfd.) lagern in Bochum.
4 Stühle (40 Pfd.) lagern in Bochum.
1 steinerner Wasserkrug (8 Pfd.) lagert in Bochum.
1 irdenes Rohr (93 Pfd.) lagert in Bochum.
12 Tonnen Cement (4800 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
1 mess. Maschinentheil (1½ Pfd.) lagert in Remscheid.
2 Körbe Tabak (100 Pfd.) lagern in Remscheid.
2 Matten Feigen (42 Pfd.) lagern in Remscheid.
1 Korb (75 Pfd.) lagert in Iserlohn.
1 Tonne Seife (104 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Lagerkasten lagert in Unna.
1 Korb Flaschen (70 Pfd.) lagert in Unna.
1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert in Unna.
1 Korb Nägel (210 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Korb Feilen (94 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Fass Wein (350 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Korb Wein (118 Pfd.) lagert in Steinbeck.

## Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro November 1871.

B. Lammerhirt in Mattierzoll. 3 Pack Säcke (2 Ctr. 15 Pfd.) lagerten in Berlin seit October. Kartirung ging nachträglich ein.
Eugen & Otto Alexander in Breslau. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagerte in Berlin seit October. Durch Weitersendung erledigt.
Menasse Werner in Posen. 3 Pack Säcke (1 Ctr. 98 Pfd.)
B C 177. 1 Korb Eisenwaare (84 Pfd.)
H P 337. 1 Korb Eisenwaare (42 Pfd.)
J C W 259. 2 Colli Spaten (98 Pfd.)
L S 449. 1 Kiste (26 Pfd.)
W Berlin 574. 1 Korb mit Schraubstock (1 Ctr. 28 Pfd.)
MB 4057. 1 Ballen (3 Ctr. 53 Pfd.)
G E 4052. 1 Ballen (3 Ctr. 80 Pfd.)
G E 4054. 1 Ballen (2 Ctr. 95 Pfd.)
} lagerten in Berlin seit October. Colli gehören n. Güsten resp. Seesen und sind dorthin gesandt.
R J 1436. 1 Kiste lagerte in Berlin seit October.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

November 1871.

No. 1722. 15 3 — 1 Kiste Tafelglas (2 Ctr. 80 Pfd.) lagert in Berlin seit 3. November.
D F 11. 1 Sack Farbestoff (1 Ctr. 50 Pfd.) lagert in Berlin seit 5. Novbr. Gefunden bei Revision des Vers.-Güterbodens am 5. Novbr.
A. C. & Co. 5. 1 eisernes Gasrohr und 1 leinene Decke (31 Pfd.) lagern in Berlin seit 4. November.
K 7310. 1 Kiste (59 Pfd.) lagert in Berlin [Eilgut-Exp.] seit 22. Novbr.
„ 1 Collo mit 30 eisernen Scheiben (43 Pfd.) lagert in Berlin [Eilgut-Exp.] seit 19. November.
L 104. 1 Eisenplatte (1 Ctr. 28 Pfd.) lagert in Berlin seit 27. Novbr.
B 323. 1 Pack Sägen (17 Pfd.) lagert in Berlin seit 29. November.
M. C. $\frac{1}{1}$ o 44. 1 Eisenplatte circa 2½′ lang, 8″ breit lagert in Magdeburg seit 29. November.
J M K 1132. 1 Kiste (7 Ctr. 49 Pfd.) lagert in Berlin seit 29. Novbr.
H S G 1394. 1 Kiste (3 Ctr. 35 Pfd.).
H C 2524. 1 Kiste (27 Pfd.).
J ⊠ P 82/83. 2 Kisten (4 Ctr. 50 Pfd.).
G B 1252. 1 Kiste (1 Ctr. 31 Pfd.).
F H 700. 1 Kiste (75 Pfd.).
M K 215/6. 2 Ballen (1 Ctr. 22 Pfd.).
E E 108. 1 Ballen (7 Ctr. 60 Pfd.).
} lagern in Berlin seit 29. November.

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat December 1871.

T 1. 2
4. 5
4. 6
7. 6
E —
A E —
P 16
— 5
} 13 Ballen Lumpen (16 Ctr. 65 Pfd.) lagern in Liegnitz.

## Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss der lagernden Güter pro December 1871.

Roth 1. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche alte Kleidung (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Brechstange (6 Pfd.) lagert in Rostock.
8 Privatrungen lagern in Blankenberg.
1 eis. Wagenbuchse (3 Pfd.) lagert in Teterow.
1 eis. Stange (29 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.
C. 1 eis. Pfanne (5 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Roststab (1 Pfd.) lagert in Stavenhagen.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** lagernden Güter.

B 439. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Leinefelde seit 9. Decbr. pr.
K & D. 6 Colli Heerdtheile (135 Pfd.) lagern in Leinefelde seit 28. December pr.

## A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat December 1871.

Ein Wagen mit Kohle (22500 Pfd.) von Ostrau lagert in Brünn seit 14. December.
H. 1 leeres Fass (91 Pfd.) von Gänserndorf lagert in Branowitz seit 26. November.
S W C 1838. 1 leeres Fass (80 Pfd.) von Olmütz lagert in Troppau seit 20. November.
1 Kiste Glasstue (9 Pfd.) lagert in Wien seit 9. November.
F B 2846. 1 Krze (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) von Prerau lagert in Krakau seitist. September.
B F 752. 1 Ball 26 Anis (147 Pfd.) lagert in O. Gerspitz.
3 Säcke Sonnenenblumsaamen (110 Pfd.) lagern in Ostrau.
1 leere Döse (4 Pfd.) lagert in Wien.
773. 2 Colli Hobelbretter (70 Pfd.) lagern in Wien.
Adresse. 1 leeres Felleisen (7 Pfd.) lagert in Wien.
3 Kisten leere Flaschen (70 Pfd.) lagern in Wien.
P 3. 1 Kiste Wäsche (27 Pfd.) lagert in Zauchtl seit 10. December.
1 Stück schmiedeeisernes Luftfenster (20 Pfd.) lagert in Leipnik seit 4. December.

### Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner** und **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit
1 Seitengewehr } 25. April 1871.
1 Bund Wagenschlüssel lagert in Langenberg seit 12. December 1871.
11019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig, lagert in Dresden seit 5. April 1871.
„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S. 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
C D Brülle oder 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.) lagern in Dresden seit August 1871.
Wolff Söhne. 1 Packt Säcke (75 Pfd.) lagert in Dresden seit 2. September 1871.
4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871.
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
K G Limbach. 1 Packt } (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
K G Limbach. 2 Körbe }
11 Collo Ofentheil 1970 (10 Pfd.) von Langenberg lagert in Dresden seit 2. November 1871.
S S. 1 Collo (12 Pfd.) lagert in Dresden seit 3. November 1871.
H. 1 Packt Eisenblech (102 Pfd.) lagert in Dresden seit 6. Nov. 71.
J L 3027. 1 Kiste (123 Pfd.) von Jüterbogk lagert in Dresden seit 7. November 1871.
C S 2277. 1 Collo eis. Messer lagert in Dresden seit 7. November 71.
G D 70. 1 Bürde Leder (141 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. Nov. 71.
1 Stange Stahl (16 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. November 1871.
1 eisernes Rohr (93 Pfd. von Riesa lagert in Dresden seit 12. Nov. 71.
A 19. 1 Ballen (92 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 22. Nov. 71.
J. Ostertag. 11 Packt Säcke (565 Pfd.) lagert in Dresden seit 26. November 1871.
F P 1809. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Dresden seit 1. December 1871.
3 Laternenkapseln (7 Pfd.) lagern in Dresden seit 14. December 1871.
1 Stange Stahl (28 Pfd.) lagert in Dresden seit 14. December 1871.
Sp. No. 3 u. 33. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Dresden seit 15. December 1871.
W 628. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
R 890. 1 Korb (77 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
Schultze & Sohn 523. 1 Packt Säcke (58 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
Eisen-Cylinder 1 Colli (35 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. Dec. 1871.
J G A 1728/29. 2 Kisten (55 Pfd.) lagern in Eresden seit 16. Dec. 71.
D S 21/22. 2 Ballen (542 Pfd.) lagern in Dresden seit 29. December 71.
C E 425. 1 Kiste (110 Pfd.) lagert in Döbeln seit 20. December 1871.
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Februar 1871.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
M. 29 Stück Blechrohre (176 Pfd.) lagern in Döbeln seit 17. Nov. 71.
Andersch jun. Eichberg. 1 Packet Kleider (14 Pfd.) lagert in Schönfeld seit 27. November 1871.

## Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter Ende December 1871.

In Frankfurt.

a) Gepäck.

Kehl-Frankfurt No. 81. 1 bunte Reisetasche (35 Pfd.).
Berlin-Frankfurt No. 737. 1 schwarzer Lederkoffer [grau überzogen] (30 Pfd.).
Strassburg-Frkft. No. 40. 1 schwarzledernes Felleisen (20 Pfd.).
H B Stettin. 1 schw. Lederkoffer [grau überzogen] (15 Pfd.).
Amsterdam-Frankfurt 153. 1 Handkoffer mit schw. Wachstuch-Ueberzug (25 Pfd.).
Leipzig-Frkfrt. 659. Adr. Ménot Officier au 9. Dragons. 1 grauer leinener Koffer (30 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 403. Adr. Maillard Lieut. 26. Lin.-Rgt. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (50 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 415. Adr. 12. Lin.-Rgt. 4. Comp. 1. Bat. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (45 Pfd.).
C F S. Adr. Miss Fernley, Stockport. 1 gelblederner Handkoffer (20 Pfd.).
1 schw. Handkofferchen (18 Pfd.).
Bremen-Frankft. No. 437. 1 Holzkoffer [mit Leder überzogen] (55 Pfd.)

b) Güter.

W S 7115. 1 Kiste Hartgummi-Waaren.
D & D 3524. 1 Kiste.
K J 5509. 1 Kiste (100 Pfd.)
W G S 47. 1 Bürde Eisen.
No. 2. 1 Bürde Eisen.
O B 1599. 1 Kiste.
294. 1 Kiste Leinen (200 Pfd.)
B A B 2418. 2 leere Fässer.
W 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.)
K L 31. 1 Kiste Liebesgaben (98 Pfd.)
A V. 2 Kisten Russ (90 Pfd.)
E 3. 1 Ballen Lumpen (125 Pfd.)
A. 19 Colli Ofentheile.
B 6895. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
Fr. Hettke. 1 Kiste.
F R 88. 1 Kiste (67 Pfd.)
G 984. 1 Kiste.

In Eberstadt.

T 1405. 1 Pack Papier (125 Pfd.)

In Heidelberg.

J G 209. 1 leeres Fass (56 Pfd.)
W O C 184. 1 Kiste Farben (73 Pfd.)

### Verzeichniss

über die im Monat December 1871 auf Stationen der **Main-Weser-Bahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

696. 2 Stück leere Fässer lagern in Cassel.
12154. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Cassel.
2 alte Ofentheile (1 Ctr.) lagern in Cassel.
C F 34. 1 Kiste (59 Pfd.) lagert in Marburg.
O S 2. 1 schwarzlederner Koffer (54 Pfd.) lagert in Marburg.
Hermann Unrieken, Marburg. 1 Kiste (8 Pfd. lagert in Marburg.
J K 618. 1 Kiste Obst (92 Pfd.) lagert Marburg.
C A 190. 1 Fass Branntwein (92 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
B. 6 Tafeln Zink (1 Ctr. 17 Pfd.) lagern in Frankfurt.
O. 1 Kiste Rosinen (20 Pfd.) lagert in Frankfurt.
F Z 4226/7. 2 Bürden Eisen (2 Ctr. 20 Pfd.) lagern in Frankfurt.
H C R 6684. 1 Kiste (3 Ctr. 85 Pfd.) lagert in Frankfurt.
6686. 1 Kiste (96 Pfd.) lagert in Frankfurt.
6867. 1 Fass (1 Ctr. 75 Pfd.) lagert in Frankfurt.
B 360. 1 Fass (Fürth-Frankfurt bez., 93 Pfd.) lagert in Frankfurt.
791. 1 Ballen Tuch (Siegen bez., 36½ Pfd.) lagert in Frankfurt.

249. 1 Ballen Tuch (Siegen bez., 25 Pfd.) lagert in Frankfurt.

6601. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, Zimmersrode bez., 33 Pfd.) lagert in Frankfurt.

M 2347. 1 Ballen Leinen (70 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C C 1/23. 23 Kisten (28 Ctr. 30 Pfd.) lagern in Frankfurt.
S 1 Parthie Gussrohr zur Wasserleitung (3 Ctr. 62 Pfd.) lagert in Frankfurt.
B. 1 Kasten mit Blechbeschlägen (Mühlheim bez., 8 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H C 1768. 1 Ballen Wollenwaaren (53 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 leinene Decke (Mühlheim bez.) lagert in Frankfurt.
G D. 4 Ballen Haasenfelle (3 Ctr. 70 Pfd.) lagern in Frankfurt.
L S. Bourton. 1 leeres Fass (1 Ctr. 10 Pfd.) lagert in Frankfurt.
K F 1485. 1 Sack Gyps (1 Ctr. 50 Pfd.) lagert in Frankfurt.
L. 1 gusseisern Lager (8 Pfd.) lagert in Frankfurt.
T 1871. 207. } 1 Ballen Hopfen (Guntershausen-Kirchhain bez., 93 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Vorsicht. 1 Kiste (1 Ctr. 12 Pfd.) lagert in Frankfurt.
F M 1. 1 Packet Körbe (40 Pfd.) lagert in Frankfurt.
L G K 214. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert in Frankfurt.
R C 612. 1 leere Kiste (1 Ctr. 38 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G F 145. 1 leeres Fass (1 Ctr. 5 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H C 3. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 85 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H 956. 1. } 1 Bürde Eisen (1 Ctr. 66 Pfd.) lagert in Frankfurt.
358. 1 Bürde Eisen (1 Ctr. 36 Pfd.) lagert in Frankfurt.
2 viereckige Stab Stahl (82 Pfd.) lagern in Frankfurt.

Wegen der überzähligen Gütern aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

### Verzeichniss

der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** lagernden Güter bis Ende December 1871.

3 Fässer Seife (3 Ctr. 15 Pfd.) lagern in Sprottau.

F R 5. 1 Pack anscheinend Militär-Effecten lagert in Sprottau.
1 Collo Bandeisen (52 Pfd.) lagert in Sprottau.

### Oberschlesische Eisenbahn. December 1871.

B 26. 1 Fass Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B. R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).

7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack Blechthüren (43 Pfd.).
1 Helmschachtel mit Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
1 Bündel in Wachsleinwand (Effecten).
A 1. 1Stange Eisen (24 Pfd.).
A E C 1792. 1 Korb Schwertnägel (2 Ctr. 6 Pfd.).
30 eiserne Schaufeln (89 Pfd.).
N. 2 Colli Maschinentheile (8 Pfd.).
1 Collo roth-weiss Fussstock Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).
18. 3 Colli rohes Garn (60 Pfd.).

### Königlich Preussische Ostbahn.

Herrenlose Güter pro December 1871.

L 100. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.).
E G. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.).
7 Ballen rohe Tabaksblätter.
S J 40. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.).
E R 826. 1 Korb Cocosnüsse (30 Pfd.).
K C 800. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 222 Pfd.).
C. Bluhm. 1 Sack Wäsche, Kleider (86 Pfd.).

### Verzeichniss

der auf den Sationen der **Werrabahn** aus Monat December 1871 überzähligen Güter.

B 2. 1 gusseisernes Ofentheil } lagern in Wernshausen seit 17. Decem-
F 7. 1 gusseisernes Ofentheil } ber 1871.
B C 3488. 1 Kiste Kerzen (59 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 12. December 1871.
C. Hasse. 1 Sack Mehl (204 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 29. December 1871.
C E P 56. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Coburg.

1342 } 2 leere Fässer (13½ Pfd.) lagern in Grimmenthal seit
1736 } 29. December 1871.
P S 5697. 1 Ballot (44 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 12. Dec. 1871.

5868. 1 Kiste Wachsstöcke (31 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 12. December 1871.

W S 5184. 1 leere Kiste (72 Pfd.) lagert in Lichtenfels 12. Dec. 1871.
1 Bauchtopf, Guss, (2 Pfd.) lagert in Meiningen seit 27. December 71.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** Ende December 1871 überzähligen Güter.

A S 1143. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 230 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
A R 2426. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Leer seit 25. December 1871.
B T 38—49. 12 Kisten Glas lagern in Münster seit 30. Decbr. 1871.
B 3657. 1 Anker Bier (85 Pfd.) lagert in Paderborn s. 29. Dec. 1871.
B F & C 9338/9. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 104 Pfd.) und 1 Kiste, (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.) lagern in Altenbecken seit 26. Dec. 1871.
C S N Minden. 1 Kiste Feilen (26 Pfd.) lagert in Leer s. 19. Nov. 1871.
C & M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October 1871.
C F 3080. 2870, 2013. 3079. 8813. 5 leere Fässer lagern in Holzminden seit 5. December 1871.
C N 751. 1 Tonne (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Holzminden seit 31. October 1871.
D M 124. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Leer seit 9. Juli 1871.
D 5019. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 98 Pfd.) lagert in Rheine seit 12. December 1871.
E 8½. 1 Bund Kupferdraht (100 Pfd.) lagert in Emden s. 30. Nov. 1871.
E D 2571. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert in Emden seit 23. December 1871.
E 3333. 1 Korb Candis lagert in Emden seit 30. December 1871.
E P 6034. 1 Korb Farbewaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 23. Februar 1871.
E L 716. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.) lagert in Bonenburg seit 5. December 1871.
F 41. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Münster seit 14. November 1871.
4 G 22. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.) lagert in Emden seit 23 December 1871.
G L 3203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
G F 3629. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
G K 2629. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) lagert in Leer seit 22. December 1871.
G R 3613. 1 Ballen Manufacturwaaren (31 Pfd.) lagert in Salzbergen seit 8. December 1871.
G S S 6068. 1 Pack Papier } lagern in Münster seit 25. Decbr. 1871.
6067. 1 Kiste Papier }
G S 3152. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.) lagert in Warburg seit 17. December 1871.
H x 23. 1 Stange Eisen (95 Pfd.) lagert in Salzbergen s. 24. Dec. 1871.
H 3221. 1 Korb Farbwaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Januar 1871.
H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagern in Münster seit 9. Mai 1871.
H F 724. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Münster seit 14. August 1871.
H B 2551. 1 Korb Bürstenwaaren (132 Pfd.) lagert in Münster seit 28. December 1871.
J P H 1008. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.) lagert in Münster seit 14. August 1871.
K 605. 1 Pack Eisenwaaren lagert in Emden seit 8. November 1871.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster s. 8. April 1871.
L S 144. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Holzminden s. 1. Oct. 1871.
L O 9322. 1 Kiste Knöpfe (73 Pfd.) lagert in Holzminden seit 31. October 1871.
M. 1 Fass Seife (52 Pfd.) lagert in Emden seit 28. December 1871.
M L 8. 1 Bund Matten (49 Pfd.) lagert in Leer seit 19. Nov. 1871.
M H S 3458. 1 Fass Oel (362 Pfd.) lagert in Münster s. 25. Jan. 1871.
M 6. 1 Kinderwagen (20 Pfd.) lagert in Münster seit 7. August 1871.
M H 9365. 1 Achse lagert in Holzminden seit 31. December 1871.
O C 1279. 1 Kiste Droguen (58 Pfd.) lagert in Höxter s. 6. Nov. 1871.
O S 8158. 1 Kiste Lichte (27 Pfd.) lagert in Höxter seit 30. Dec. 1871.
O 10199. 1 leerer Korb (7 Pfd.) lagert in Warburg seit 17. Oct. 1871.
P C 814. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Emden s. 30. Dec. 1871.
P. 2 Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 23. Februar 1871.
R B 48. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.) lagern in Lippstadt seit 6. December 1871.
R G & C 1/2. 2 Säcke lagern in Warburg seit 7. Juni 1871.
S R 5805. 1 Kiste (44 Pfd.) lagert in Leer seit 28. December 1871.
S B 7212/3. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.) lagern in Rheine seit 7. December 1871.
S. 4 eiserne Töpfe (17 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Februar 1871.
T B 1243. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Emden seit 6. November 1871.
T T 492. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert in Lingen seit 4. Nov. 1871.

W 7943. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Leer seit 5. October 1871.
W G 1285. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Höxter s. 6. Nov. 1871.
D 5473. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) } lagern in Leer s.
5387. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) } 25. Decbr. 1871.
FW 14023. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in Münster seit 27. November 1871.
L 13092. 1 Sack Samen (102 Pfd.) lagert in Hamm s. 28. Dec. 1871.
Joh. Siegm. Mann, Lübeck. 2 Pack Säcke (120 Pfd.) lagern in Leer seit 31. Januar 1871.
Rheda 779. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Münster seit 20. August 1871.
Emden. 2 Pack Säcke lagern in Münster seit 25. December 1871.
Gebr. Stern. 1 Pack Säcke (67 Pfd.) lagern in Gesecke s. 10. April 1871.

Verzeichniss
der am 31. Decbr. 1871 auf den **Württembergischen Stationen** wegen der überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

A K v G 12. 1 Sack Abwerg (28 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 31. Dec.
AP & C 4208. 1 Kiste (182 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 31. Decemb.
A W H 4. 1 Sack Abwerg (31 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 28. Dec.
A Z 224. 1 leeres Fässchen (44 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. Dec.
C K 5483. 1 Kiste (280 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 31. December.
C S 8191. 1 Kiste leere Blechflaschen (18 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
C W R 152. 1 Sack roher Hanf (20 Pfd.) lagert in Ulm s. 19. Decbr.
D 3. 1 Sack (88 Pfd.) lagert in Rottweil seit 23. December.
D W 9583. 1 Sack (86 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 13. December.
E B 44. 1 Sack Abwerg (14 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 23. Dec.
F 14. 1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
F 44. 1 Kistchen (13 Pfd.) lagert in Immendingen seit 20. December.
F C 3882. 1 Kiste (56 Pfd.) lagert in Kornthal seit 15. December.
F F. 2 eiserne Häfen (14 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit Decbr.
F K 46, 47, 49. 3 Säcke Abwerg (95 Pfd.) lagern in Ravensburg seit 29. December.
F W 29. 1 Sack Abwerg (52 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 6. Dec.
H Z 26. 1 Sack Abwerg (54 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 29. Dec.
J B. 1 Bund Eisenblech (92 Pfd.) lagert in Friedrichshafen s. 20. Dec.
J B 1238. 1 Ballot Baumwollgarn (19 Pfd.) lagert in Ulm s. 22. Decbr.
J S 726. 1 Korb Wachs (116 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. Dec.
J W 2134. 1 Rolle Leder (30 Pfd.) lagert in Wurmlingen s. 31. Decbr.
K 3458. 1 Kiste (464 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 31. December.
K W 14. 1 Sack Abwerg (28 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 31. Decbr.
L 5. 1 Säckchen Griesmehl (40 Pfd.) lagert in Ulm seit 1. December.
L 8537. 1 Kiste (96 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 23. Decemb.
L W 189, 146. 1 Säckchen Abwerg (14 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 4. December.
M 271. 1 leeres Fass (92 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
M 265. 1 leeres Fass (76 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
M 308. 1 Sack Werg (32 Pfd.) lagert in Ulm seit 20. December.
M B 242. 1 Sack Abwerg (32 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 29. Dec.
M C 32, 450. 1 Ballen Farbholz (191 Pfd.) lagert in Metzingen seit 31. December.
R 801, 802. 2 leere Petroleum-Fässer (130 Pfd.) lagern in Tübingen seit 30. December.
R S 8801. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. Decbr.
S G 29. 1 Sack Abwerg (34 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 1. Decbr.
V S A 54. 2 Säcke Abwerg (62 Pfd.) lagern in Ravensburg s. 29. Dec.
W W 7158. 1 Kiste (155 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 5. December.
145. 1 Fass (305 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 31. December.
0 0. 1 Säckchen Schrot (12½ Pfd.) lagert in Ulm seit 13. December.
Geist. 1 Säckchen Mehl (24 Pfd.) lagert in Altshausen seit 9. Decbr.
Wirthle in Thüringen 1861. 1 Sack Abwerg (50 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 4. December.
H. Schlatter in Bronnen 4. 1 Sack Abwerg (20 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 31. December.
1 Bund Flacheisen und 3 Bund Rundeisen (418 Pfd.) lagern in Ulm seit 1. December.
1 Riemenscheibe (6 Pfd.) lagert in Tübingen seit 1. December.
1 Harasse Hohlglas (330 Pfd.) lagert in Tübingen seit 23. December.
4 Stäbe Flachseisen (48 Pfd.) lagern in Ulm seit December.
1 eisernes Ofenuntergestell (17 Pfd.) lagert in Ulm seit December.
1 Sack Lumpen (145 Pfd.) lagert in Heidenheim seit 31. December.
1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
1 leeres Fass (177 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
1 leeres Fass (61 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
1 leeres Fass (61 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. Decamber.
1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.
1 leeres Fass (103 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 22. December.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## b) Fehlende.

**Altona-Kieler Eisenbahn.** Ende December 1871.

C H 1149. 1 Bund Eisenwaaren (106 Pfd.) fehlt in Altona seit Octbr.
D L 1. 1 Bund leere Säcke (1 Ctr.) fehlt in Elmshorn seit December.
G L 4977. 1 Kiste Kurzwaaren (28 Pfd.) fehlt in Elmshorn seit August.
H C 125. 1 Fass Pflaumen (1125 Pfd.) fehlt in Flensburg seit November.
H G D. 1 leeres Gebinde fehlt in Flensburg seit December.
J G 7. 1 Kiste Effecten (15 Pfd.) fehlt in Kiel seit October.
M K R. 1 Packet Wurst und Strümpfe (4 Pfd.) fehlt in Stadt Rendsburg seit December.
C. Rundius, Meldorf. 1 Collo Käse etc. (18 Pfd.) fehlt in Ottensen seit December.
K 7346. 1 Kiste Wein (234 Pfd.) fehlt in Kiel seit November.
3618. 1 Ballot Baumwollenwaaren (34 Pfd.) fehlt in Preetz seit September.

10. Januar 1872.

A H. 1 Kiste Eisenwaaren von Wittenberg fehlt in Pinneberg seit 6. Januar 1872.
J C L 3782. 2 Pack Schaufeln } (155 Pfd.) von Wittenberge fehlen
1 Korb Eisenwaaren } in Neumünster s. 31. Dec. 1871.
J C L 3857. 1 Pack Schaufeln von Wittenberge fehlt in Neumünster
J C L 3885. 4 Colli Schaufeln (105 Pfd.) von Wittenberge fehlen in Hadersleben seit 31. December 1871.
J C L 3882. 1 Collo Muttern (102 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Hadersleben seit 31. December 1871.
J S 8059. 1 Collo Puppenwagen (42 Pfd.) von L. H. B. fehlt in Ottensen seit December 1871.
L 1/2. 2 Sack Lumpen (131 Pfd.) fehlen in Altona.
S C 2627/8. 2 Fass Ungarwein fehlen in Altona.
T G 4812. 1 Korb Eisenwaaren (41 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Hadersleben seit 31. December 1871.
45484. 1 Kiste Manufacturwaaren (107 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Husum seit 31. December 1871.
G. & C° 1. 1 Geb. Butter (35 Pfd.) fehlt in Altona seit 14. Januar 1871.
A W Orts. T. 1 Geb. Bier von Kiel fehlt in Tönning s. 31. Dec. 1871.
Schmidt & Mohr, Kiel. 1 Bund leere Säcke (81 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Kiel seit 31. December 1871.

### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat November 1871.

1 Partie Kurzwaaren (50 Ctr.) von Aachen M. fehlte in Berlin seit Sept. Gut ist am Bestimmungsorte Königsberg richtig eingetroffen.
G H 976. 1 Kiste Waaren (1 Ctr. 46 Pfd.) zur Verladung nach Braunschweig fehlte in Berlin seit Sept. In Braunschweig vorgefunden.
N 1244. 1 Pflugschaare (10 Pfd.) von Gevelsberg fehlte in Berlin seit September. Von Leipzig eingetroffen.
Carl Oehme in Berlin. 1 Pack Säcke (96 Pfd.) von Siegen fehlte in in Berlin seit September Nachträglich eingegangen.
HL 484. 1 Ballen Leder (Inhalt unbekannt) von Brüssel fehlte in Berlin seit September. Nachträglich eingegangen.
Labienski in Heloslaw 2, 4. 2 Colli Effecten (2 Ctr. 66 Pfd.) von Brüssel fehlte in Berlin seit Septbr. Als Eilgut nachträglich eingegangen.
E E 974. 1 Ballen baumwollenes Garn (3 Ctr. 17 Pfd.) von Deutzerfeld fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
I H 3029. 1 Fass Wein (2 Ctr. 83 Pfd.) von Mühlheim H. fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
Tiedemann & Behrens XXIII. 1 Decke von Barmen fehlte in Berlin seit October. Nachträglich ab Halberstadt eingegangen.
D 938. 1 Collo halbwollene Waaren (30 Pfd.) von Rheydt fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
1. 1 leeres Fass (25 Pfd.) von Heydeberg M. N. B. fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
L W 1255. 1 Wagenfeder (29 Pfd.) von Saarbrücken fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
R J 1356. 1 Kiste Messingwaaren von Solingen fehlte in Berlin seit October. Die anscheinend überzählig eingegangene Kiste ist mit der fehlenden identisch.
J L M 19915. 1 Collo Wein (2 Ctr. 30 Pfd.) von Givet fehlte in Berlin. Nachträglich eingegangen.
D 62. 1 Kiste Käse (50 Pfd.)
61. 1 Kiste Käse (49½ Pfd.)
59/60. 2 Kisten Käse (99½ Pfd.)
58. 1 Kiste Käse (50 Pfd.)
} von Frankfurt a/M. fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

November 1871.

HH 1699. 1 Kiste wollene Waaren (1 Ctr. 58 Pfd.) von Leipzig fehlt in Potsdam seit 2. November.
2 Vorlegebäume von Verviers fehlen in Berlin seit 4. November 1872.
||| 2 Stangen Flacheisen (24Pfd.) von Magdeburg fehlen in Berlin (Eilg.-Exp.) seit 7. November.
M G 2621. 1 Ballen Gewebe (58 Pfd.) von Berlin fehlt in Magdeburg seit 8. November.
N M 90 / K N M E 2. } 2 Wagenpläne von M. Gladbach fehlen in Berlin seit 4. November.
E T 24. 1 Kiste Bücher (40 Pfd.) von Mühlheim H. fehlt in Berlin seit 10. November.
122. 1 Plombirleine von Elberfeld fehlt in Berlin seit 4. November.
K N M E 71. 1 Plan von Elberfeld fehlt in Berlin seit 7. November.
B & K 2451. 1 Collo Stahlwaaren (47 Pfd.) von Wickrath fehlt in Berlin seit 25. October.
B K. 2 Collo Sohlleder (2 Ctr. 10 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlen in Berlin seit 31. October.
B L 768. 1 Ballen Wollgarn (1 Ctr. 2 Pfd.) von Aachen T. fehlt in Berlin seit 10. November. Aachen T.-Spremberg.
K N M E 265. 1 Plan von B.-Rittershausen fehlt in Berlin seit 4. November.
G F C 4613/5. 3 Ballen Wolle (9 Ctr. 12 Pfd.) von Verviers fehlen in Berlin seit 2. November
D 719 1. 1 Kiste Futtersaamen (2 Ctr. 12 Pfd.) von Paris fehlt in Berlin seit 4. November. Paris-St. Petersburg.
R 631. 1 Kiste Weissblech von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 11. November.
K N M E 2. Stücktheile von Militairbänken von Strassburg i/E. fehlen in Berlin seit 8. November.
Rh. 294. 1 Decke von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 20. Novbr.
W R C 1773. 1 Kiste Knöpfe (42 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin [Eilg.-Exp.] seit 23. November. Elberfeld-Danzig.
C S 949. 1 Collo Manufacturwaare (27 Pfd.) von Vohwinkel fehlt in Berlin seit 23. November.
E D 4268. 1 Kiste Hohlglas (37 Pfd.) von Bons fehlt in Berlin seit 9. November.
Keppel Kesseline & Zoon, Arnheim. 1 Kiste Weinproben (48 Pfd.) von Arnheim fehlt in Berlin seit 10. November.
C D 939. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 36 Pfd.) von Ohligswald fehlt in B Berlin seit 22. November.
B P M E 2, Brandenburg. 1 Plombirleine von Paderborn fehlt in Brandenburg seit 27. November.
S E 2283. 1 Ballen Manufacturwaaren (62 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 23. November.
B & F 5412. 1 Kiste Kurzwaaren (72 Pfd.) von Altona fehlt in Berlin seit 24. November. Altona-Königsberg.
J C L 2767. 1 Fass Eisenwaaren (5 Ctr. 57 Pfd.) von Haspe fehlt in Berlin seit 23. November. Haspe-Stettin.
Lauban 2. 1 Plan von B.-Rittershausen fehlt in Berlin seit 25. Novbr.
HR 102. 1 Fass Wein (3 Ctr. 40 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Magdeburg seit 26. November. Mülheim-H.-Guben.
AF 6842. 1 Ballen gef. Garn (45 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 23. November. Elberfeld-Sorau.
B P M E. 1 Plombirleine von Düsseldorf fehlt in Berlin seit 26. Nov.
H K 2584. 1 Kiste Bücher und Betten (1 Ctr. 38 Pfd.) von Düsseldorf fehlt in Berlin seit 26. November.
R 1. 1 Ballen leere Säcke (1 Ctr. 30 Pfd.) von Düsseldorf fehlt in Berlin seit 26. November.
AF S 6. 1 Holzkoffer mit Büchern und Effecten (35 Pfd.) von Ruhrort B. M. fehlt in Berlin seit 27. November.
B 532. 1 Ballen halbwollene und wollene Stuhlwaaren (1 Ctr. 3 Pfd.) von Wickrath fehlt in Berlin seit 25. November.
C S & S 5980. 1 Kiste Papier (80 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 30. November.
H 146. 1 Kiste Eisenwaaren (38 Pfd.) von Solingen fehlt in Berlin [Eilg.-Exp.] seit 28. November. Solingen-Königsberg.
E S & S 1083. 1 Kiste Manufacturwaaren (1 Ctr. 27 Pfd.) von Lennep fehlt in Berlin [Eilg.-Exp.] seit 24. November.
G W 102. 1 Kiste baumwollenes Garn (87 Pfd.) von Waldshut fehlt in Berlin seit 25. November.
B 84. 1 Decke von Haspe fehlt in Berlin seit 25. November.
1 Sack Nüsse von Frankenthal fehlt in Berlin seit 24. November.
B P M E 313. 1 Plan von Bietigheim fehlt in Berlin seit 28. Novbr.
„ 408. 1 Plombirleine von Bietigheim fehlt in Berlin seit 28. November.
~~O O~~ 4475, 4478, 4480. 3 leere Gebinde (5 Ctr. 85 Pfd.) von Mülheim a/R. fehlt in Berlin seit 27. November.
M H 88. 1 Plan von Duisburg B. M. fehlt in Berlin seit 29. Novbr.
G C 4098. 1 Ballen baumwollene Waaren (78 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in Berlin seit 26. November. M. Gladbach-Bromberg.
Liegnitz 41. 1 Plan von Ohligswald fehlt in Berlin seit 25. November.
Martin Neumann, Lübbenau. 1 Wagendecke (30 Pfd.) von Limburg fehlt in Berlin seit 28. November.
E F 6754. 1 Kiste Seife (1 Ctr. 45 Pfd.) von Giessen fehlt in Potsdam seit 28. November.
I C 1726. 1 Ballen Leinengarn (41 Pfd.) von Dortmund fehlt in Berlin seit 21. November.
K N M E 9. 1 Plan von Dortmund fehlt in Berlin seit 21. November.

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat December 1871.

XX 2401. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 25 Pfd.) von Görlitz fehlt in Freiburg seit 27. December 1871.
U K 5590. 1 Ballen Wollgarn (1 Ctr. 6 Pfd.) von Görlitz fehlt in Reichenbach seit 11 December 1871.

## Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss der fehlenden Güter pro December 1871.

A. 2 eis. Grapen (28 Pfd.) von Hagenow fehlen in Rostock.
B. 1 eis. Tiegel (5 Pfd.) von Berlin fehlt in Rostock.
T R. 1 Ofenplatte (10 Pfd.) von Hamburg fehlt in Rostock.
X. 1 Collo eis. Gewichte (12 Pfd.) von Berlin fehlt Stavenhagen.
W. 10 eis. Dachfenster (98 Pfd.) von Wittenberge fehlen in Wismar.
B 6, 36. 2 Kisten Käse (45 Pfd.) von Empel fehlen in Rostock.
H C 252. 1 Collo Leinen (43 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
R 3547. 1 Ballen Leinen (18 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
2 Schmortöpfe
2 Maschinentöpfe
1 Grapen
6 Caffeekannen } von Wittenberge fehlen in Rostock.
H J D 608. 1 Kiste Käse (16 Pfd.) von Lübeck fehlt in Schwerin.
278. 1 Sack Reis (207 Pfd.) von Lübeck fehlt in Schwerin.
TD 1414. 1 Korb Ketten (171 Pfd.) von Schwerte a/R. fehlt in Rostock.
G V 2797. 1 Kiste Steingut (88 Pfd.) von Lübeck fehlt in Rostock.
Knitschky. 1 Sack Weizen (243 Pfd.) von Güstrow fehlt in Rostock.
E S 652. 1 Ballen Manufacturwaaren (50 Pfd.) von Rheydt fehlt in Wismar.
H 8973. 1 Kiste Maschinentheile (68 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
K 5. 1 Gewicht (10 Pfd.) von Stettin fehlt in Malchin.
M C B 459. 1 Ballen Manufactur-Waaren (70 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Schwerin.
M 45. 1 Sack Eicheln (140 Pfd.) von Güstrow fehlt in Lübeck.
G R 1002. 1 Kiste Kurzwaaren (59 Pfd.) von Güstrow fehlt in Lübeck.
L 3853. 1 Kiste Cigarren (96 Pfd.) von Büchen fehlt in Schwerin.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** fehlenden Güter.

V H Z 4887. 1 Kiste Trauben-Honig (33 Pfd.) ab Giesen fehlt in Halle seit 24. December pr.
# 310. 1 leeres Fass (140 Pfd.)
K 153. 1 leeres Fass (155 Pfd.) } ab Weissenfels fehlen in Teutschenthal seit 20. December pr.
# 323. 1 leeres Fass (133 Pfd.)
Weber # 3. 1 Pack Säcke ab Magdeburg fehlt in Ober-Roeblingen seit 14. December pr.
AK 6589. 1 Ballon Solaröl (120 Pfd.) ab Weissenfels fehlt in Sangerhausen seit 15. December pr.
N K 385. 1 Korb Eisenwaare (137 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Sangerhausen seit 8. Januar cr.
J K. 1 Sack Flachs (84 Pfd.) ab Stendal-Leinefelde fehlt in Nordhausen seit 3. Januar cr. Vom Boden.
S 3188. 1 Fässchen Fische ab Halle fehlt in Nordhausen s. 2. Dec. pr.
Z 28557. 1/8 Eimer Branntwein (28 Pfd.) ab Halle-Hohenebra fehlt in Nordhausen seit 28. December pr. Vom Boden.

## A. p. Kaiser Ferdinands-und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat December 1871.

3 Stück Rauchfangdeckel (5 Pfd.) von Brünn fehlen in Wien seit 14. September.
1 Platte Kupfer (295 Pfd.) von Oderberg fehlt in Wien seit 7. October.
2 Fässer Gurken (375 Pfd.) von Bisenz fehlen in Prerau seit 23. Oct.
R 114. 1 leeres Fass (238 Pfd.) von Przemysl fehlt in Wien seit 8. Nov.
J A M. 1 Kiste Kurzwaaren (253 Pfd.) fehlt in Olmütz. Zur Ausfolg.
4 Stück Stränge von Olmütz fehlen in Wien seit 10. November.
4 Pack Säcke (72 Pfd.) von Kl. Schwechat fehlen in Hradisch s. 11. Nov.
G B 5918. 1 leere Kiste (79 Pfd.) von Hlinsko fehlt in Wien s. 23. Nov.
4 leere Fässer (16 Pfd.) von Leipnik fehlen in Zauchtl seit 23. Novbr.
A B 2. 1 Ballen Tuchhadern (40 Pfd.) von Lemberg fehlt in Wien seit 24. November.

L W 216. 1 Kiste Posamentirwaaren (45 Pfd.) fehlt in Wien seit 27. November. Zur Verladung.
1 Pack Säcke (31 Pfd.) von Friedek fehlt in Krakau seit 27. November.

### Verzeichniss

der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** fehlenden Güter bis Ende December 1871.

1 Pack Säcke (60 Pfd.) fehlt in Sprottau seit 11. November 1871.

### Oberschlesische Eisenbahn. December 1871.

J D G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10,071. 1 Packet Cigarren (9 Pfd.).
$\frac{M}{\text{von } H}$ 254. 1 Sack Droguen (25 Pfd.).
R 1/2. 2 Collo Consolen (1 Ctr. 30 Pfd.).
H N 113. 1 Beutel Caffee (25 Pfd.).
L D 1502. 1 Kiste Schuhwichse (1 Ctr. 52 Pfd.).
B L 3811. 1 Pack Düten (50 Pfd.).
P 84. 1 Sack Rosshaare (29 Pfd.).
T M C 819. 1 Ballen wollene Waare (71 Pfd.).
C A S 4505/6. 2 Sack Caffee.
A M P 326. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.).
H S 2376. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 21 Pfd.).
$\Theta$ 1718. 1 Fass mar. Fische.
H K 2011. 1 Fass (Inhalt unbekannt).

### Königlich Preussische Ostbahn.

Fehlende Güter pro December 1871.

HK 17525. 1 Pack Pappe (48 Pfd.).
C T W 2600. 1 Collo buntes Papier (28 Pfd.).
T 7259. 1 Kübel Butter (59 Pfd.).
Krojanke. 2 Colli Leisten (55 Pfd.).
D W 1092. 1 Kiste Spielwaaren (259 Pfd.).
2 Ochsenleder (152 Pfd.).
18 eiserne Gewichte $^{3}/_{2}$ $^{10}/_{1}$ Kilogr.
H L 10377. 1 Sack Lambertnüsse (102 Pfd.).
Stecklin. 1 Collo Säcke (25 Pfd.).
B & F 5412. 1 Kiste Kurzwaaren (72 Pfd.).
J F # 693. 1 Kiste Wein (262 Pfd.).
R 37. 1 Kober Spickgänse (21 Pfd.).
J S 25. 1 Kübel Butter (53 Pfd.).
T W 1 Fass Seife (60 Pfd.).
2 nasse Rossleder.
SRC 5838. 1 Fass Wein (93 Pfd.).
S & S 3647. 1 Kiste (64 Pfd.).
W G Tamsel. 1 Kiste Butter (9 Pfd.).
M S 4340. 1 Fass Bier (282 Pfd.).
B J 15833. 1 Fass Chocoladenmehl (131 Pfd.).
JPS 626. 1 Ballen Tuch (34 Pfd.).
3 eiserne Gewichte (30 Pfd.).
F W 3229. 1 Ballen Tuch (105 Pfd.).
D G 13335/6. 2 Ballen Korke (190 Pfd.).
L B 138. 1 Fass Borsten (417 Pfd.).
R W 9551. 1 Eimer Rum.
G B 24/18. B 24/18. 2 Kisten Tafelglas (292 Pfd.).
H 18. 1 Ballen baumwollene Waaren (16 Pfd.).

### Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 26. Januar | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Eisenbrücken | 67 |
| 26. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserner Brückenüberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Bahnhofs-Restaur. Grevenbrück | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Schienen, Laschen etc. | 51 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 76 |
| 30. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Verpachtung von Lagerplätzen | — |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 1. „ | zu Mühleim a/Ruhr | Rheinische E. | Bruch- und Ziegelsteine | — |
| 1. „ | daselbst | dieselbe | Beamten-Wohngebäude | — |
| 1. „ | zu Beuthen | Oberschlesische E. | Erdarbeiten | — |
| 1. Februar | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Schwellen | — |
| 2. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |
| 3. „ | zu Paderborn | Westfälische E. | Wagenzubehör | — |
| 5. „ | zu Münster | Westfälische E. | Bahnh.-Restaur. Hamm | — |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 9. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 13. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Oberbaumaterial | — |
| 16. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | — |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 1. März | zu Prag | dieselbe | Materialien | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Königl. Bayerische Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§ zu einer im Bahnhofsgebäude zu Ludwigshafen a./Rhein abzuhaltenden

### Ausserordentlichen Generalversammlung

**auf Mittwoch, den 28. Februar 1872, Morgens 10 Uhr** ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Actiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn vom 18. November 1871 zum Baue und Betriebe der von ihr bereits übernommenen neuen Eisenbahn von Landau über Rodalben nach Zweibrücken und einer Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens; Antrag der Verwaltung

a) auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten Concessions-Urkunde vom 18. November 1871;
b) auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitales der Ludwigsbahn-Gesellschaft um den Maximalbetrag von 10 Millionen Gulden im Wege eines Prioritätsanlehens in Gemässheit des § 26 der Satzungen;
c) auf Ergänzung der Satzungen, insbesondere der §§ 22 und 23 durch Erstellung eines Nachtrages in Betreff dieser neuen Bahn.

2. Vermehrung des Fahrmaterials, Herstellung von Ländeund Ladestellen mit Dampfkrahnen längs des Rheines in Ludwigshafen und mehrere andere Ergänzungsbauten, beziehungsweise Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitales des Pfälz. Ludwigsbahn-Gesellschaft für diese Zwecke im Wege eines Prioritätsanlehens von $3^{1}/_{2}$ Millionen Gulden.

Dabei wird gemäss des Nachtrages zu § 40 der Satzungen bemerkt, dass sämmtliche auf obige Verhandlungsgegenstände bezüglichen Anträge der Verwaltung zunächst der besonderen Generalversammlung der Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Beschlussfassung, sodann den besonderen Generalversammlungen der Gesellschaften der Maxbahn und der Nordbahnen zur Gutheissung unterbreitet werden, und dass die Verhandlung eine gemeinschaftliche, die Abstimmung dagegen für jede Gesellschaft eine separate sein wird.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 21. Februar l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a./Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegegeben werden.

Ludwigshafen, den 22. Januar 1872.

**Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.**
Mahla.

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

s soll die Lieferung von

12 100 Stück eichenen Schwellen und
13 650 „ imprägnirten kiefernen Schwellen

für die Bebra-Hanauer Bahn im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus, werden auch gegen Erstattung von 4 Sgr. in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Bahnschwellen“

bis zu dem am **1. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,** in dem Büreau des Unterzeichneten anstehenden Termine, in welchem die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei einzusenden.

Fulda, den 17. Januar 1872.

**Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.**
Rintelen.

## Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von

250 Stück Vignolschienen,
2000 „ Laschenbolzen und
2000 „ Schienennägeln

für die Eisenbahn **Almelo-Salzbergen** im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Diejenigen, welche geneigt sind, diese Lieferung zu übernehmen, wollen ihre Offerten bis spätestens zum **20. Februar 1872** franco an die unterzeichnete General-Direction einsenden.

Die Submissionsbedingungen sind auf Francoanfrage von derselben zu beziehen und liegen auf den grösseren Bahnhöfen zur Einsicht bereit.

Utrecht, den 15. Januar 1872.

**Die General-Direction.**

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Telegraphen-Bau Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

Der

## Practische Maschinen-Constructeur

mit Beiblatt

**Industrielle Rundschau**

herausgegeben von

**W. H. Uhland.**

Preis pro Quartal (6 Hefte) 2 Thaler.

Verlag von Baumgärtner's Buchhandlung in Leipzig.

Inhalt des „Practischen Maschinen-Constructeur“ Heft 1. **Maschinenbau und Ingenieurwesen:** Die Construction der Triebwerke. (Mit Holzschnitten.) — Ein Muster-Etablissement (Mit Zeichnungen Taf. 1.) — Schmiedeesse mit Rauchverbrennung von J. J. Rieter & Comp., Winterthur. (Mit Zeichnungen Taf. 2.) — Fräsemaschine für Gewehrtheile. (Mit Zeichnungen Taf. 3.) — Freihängender Mehlcylinder. (Mit Zeichnungen Taf. 4 u. Holzschnitten.) — Schiebersteuerungs-Diagramme. (Mit Holzschnitten.) — **Technische Umschau:** Wright's verbesserte Dampfmaschine. (Mit Holzschnitten.) — Breitdreschmaschine für Dampf- und Rosswerksbetrieb. (Mit Holzschnitten.) — Maschinen zur Gummiwaarenfabrication. (Mit Holzschnitten.) — Neuer Bierhahn (Mit Holzschnitt.) — **Notizen aus der Praxis:** Ueber den Anguss von gebrochenen Walzenzapfen (Mit Holzschnitt.) — Härtemittel für Gusseisen. — Obersupport für Leitspindeldrehbänke. (Mit Holzschnitten.) — **Technische Briefe:** Zürich. Neues aus dem Gebiete der Schweizerischen Maschinen-Industrie. — Chemnitz. Eine technische Lehranstalt. — **Fortschritte der Industrie und Technik:** Der Regulator von Nicholson u. Lawrence. (Mit Holzschnitt.) — Verbindung für drehbare Dampfröhren. (Mit Holzschnitt.) — Der Riemenspanner. (Mit Holzschnitt.) — Neuer Amerikanischer Parallel-Schraubstock. (Mit Holzschnitt.) — **Recepte und Notizen.**

Inhalt der „Industriellen Rundschau.“ Baumwoll-Industrie und Arbeiter-Verhältnisse in Nordamerika. — Die Oesterreichische Bierindustrie. — Strikes. — Fabrikanten und Arbeiter.

Als Specialität liefern wir **Transmissionstheile** in solider Ausführung billigst, als **Ledertreibriemen** aus feinst. rhein. Kernleder (gereckt und gepresst) ferner: **Lederbandagen** zum Bekleiden der Riemenscheiben (System L. Stark) sowie **Seilrollen**

| Silb. Medaille. | Wittenberg 1869. |
|---|---|

mit **Lederfütterung** eigner Fabrication; **Drahtseile; Transmissionswellen; Riemenscheiben,** roh, bearbeitete, wie auch mit Leder überzogene; **Lagerstühle, Maschinenöl,** harz- und säurefrei; **Schmierapparate; Frictionsfett,** ohne Harz etc. etc.

**L. Starck & Comp., Mainz,**
Kirschgarten 21 & Hahner-Hof.

## S. H. Cohn,

Farbenfabrik in Woerlitz (Anhalt),
offerirt

**Grünen Zinnober, Chromgelb, Gold-Ocker, Umbra, Caputmortuum, Eisenmennig in allen Nummern.**

Die

## Zeitschrift für Bauwesen,

herausgegeben unter Mitwirkung

der Königl. Technischen Bau-Deputation und des Architekten-Vereins zu Berlin,

redigirt von

**G. Erbkam,**

Baurath im Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten,

hat mit den soeben erschienenen Heften I bis III. ihren

**zweiundzwanzigsten Jahrgang**

begonnen.

Der Preis des Jahrgangs von 12 Heften mit einem Atlas von circa 100 Tafeln in Kupferstich, Lithographie und farbigem Druck, in Folio, Doppelfolio und Quarto (Text in gr. 4°. mit vielen Holzschnitten) ist 10 Thlr. Pr. Crt.

Jede Buchhandlung sowie die Königl. Postämter nehmen Bestellungen darauf an.

Berlin, den 1. Januar 1872.

Die Verleger
**Ernst & Korn.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 10. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 26. Januar 1872. (Schluss der Nummer: 25. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Geographische Uebersicht der in Deutschland und Oesterreich-Ungarn im Jahre 1871 erfolgten Eisenbahn-Eröffnungen. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten: Vereinsgebiet. — Berliner Briefe: Eisenbahnetat im Abgeordnetenhause; Reform der Staatsbahnverwaltung; Handelsministerieller Bescheid; Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft und Dortmund-Hameln; Moselthalbahn; Projecte der Köln-Mindener Eisenbahn; Hagenow-Oldesloe; Chemnitz-Aue-Adorf, sogen. Sächsisch-Thüringische Eisenbahn; Saalbahn; Rumänische Eisenbahnen: Generalversammlung; Kohlfurt-Neusalz; Oberlausitzer Eisenbahn; Hausdorf-Bautzen; Liegnitz-Löwenberg-Zittau; Neisse-Oppeln; Berliner Nord-Eisenbahn; Märkisch-Posener Bahn; Hannover-Altenbekener Eisenbahn; Wöhlert'sche Maschinenfabrik; Cöln-Hagen-Dortmunder-Eisenbahn; Magdeburg-Leipziger Bahn u. Magdeburg-Halberstädter Bahn; Rheinische Bahn. — Aus Bayern: Würzburg-Weikersheim und Würzburg-Miltenberg. Würzburger Hafenverbindungsbahn. Münchener Bahnhofserweiterungen. Neuer Besoldungsstatus. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Börsenbericht; Concessionsgesetz-Entwurf; Feldeisenbahndienst; Postambulanz; Monatliche Einnahmen- und Ausgaben-Ausweise; Italien. Gesandtschaft; Staatliche Expropriation; Dalmatinische Bahnen; Wiener Weltausstellung; Eisenbahnunfall-Verein; Getreideverkehr-Ausweis; Central-Reklamations-Bureau; Wagenleihe-Gesellschaft; Berichte von den Ungar. Bahnen, dann von der Oesterr. Nord-, Lundenburg-Grussbacher u. Oesterr. Staats-, Nordwest- und Pardubitzer-, Elis. West-, Salzkammergut- und Albrechtsbahn. — Pester Briefe: Temesvár-Orsova und Arad-Temesvár. Kikinda-Belgrad; Das grosse Eisenbahngeschäft; Industriebahnen; Munkács-Stryi; Schneeverwehungen; Nordostbahn; Ostbahn; I. Siebenbürger-Bahn; Donau-Draubahn; Personalien. — Personalnachrichten. — Techniches: neue Maasse und Gewichte. — Miscellen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

**Zur Nachricht. Titelblatt und Inhalts-Register des Jahrgangs 1871 unserer Zeitung können wir erst mit einer der nächsten Nummern ausgeben.**

**Die Redaction.**

## Geographische Uebersicht der in Deutschland und Oesterreich-Ungarn im Jahre 1871 erfolgten Eisenbahn-Eröffnungen.*

### 1. In Deutschland.

#### 1. In Preussen.

16. Januar Schneidemühl-Flatow [4,25 M.], Dirschau-Pr. Stargardt [3,30 M.] und Insterburg-Gerdauen [5,94 M.] (Preussische Ostbahn) . . . . . 13,49 M.
15. November Flatow-Conitz (Preussische Ostbahn) . . 6,76 „
20. November Mocker-Jablonowo (Preussische Ostbahn) 7,35 „
27. November Gerdauen-Rothfliess (Preuss. Ostbahn) . 8,31 „
1. November Lyck-Prostken (Ostpreussische Südbahn) 2,10 „
10. November Oels-Poln. Wartenberg (Breslau-Warschauer Eisenbahn) . . . . . 3,33 „
1. März Breslauer Verbindungsbahn (Oberschles. E.)
1. October Breslau-Strehlen (Oberschlesische Eisenb.) 4,9 „
9. Januar Lüben-Niederzarkau [Glogau] (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn) . . . . . 4,8 „
1. October Glogau-Rothenburg (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn) . . . . . 8,9 „
31. December Sagan-Sorau (Niederschlesische Zweigb.) . 1,7 „
1. September Cottbus-Guben (Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn) . . . . . 5,03 „
1. December Cottbus-Falkenberg (Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn) . . . . . 10,51 „
1. Februar Spandau-Gardelegen (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) . . . . . 16,56 „
15. Juli Berlin-Spandau (Magdeburg-Halberstädter E.) . 1,73 „
15. October Aschersleben-Cönnern (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) . . . . . 3,78 „
1. November Gardelegen-Lehrte (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) . . . . . 13,57 „
1. September Osterode-Grenze bei Babenhausen [in der Richtung auf Seesen] (Hannoversche Eisenbahn) 0,43 M.
1. September Münster-Osnabrück (Köln-Mindener E.) 6,66 „
1. März Rechtsrheinische Bahnstrecke Beuel-Troisdorf (Rheinische Eisenbahn) . . . . . ca. 1 „
15. Juli Gerolstein-Trier (Rheinische Eisenbahn) . . . 9,81 „
16. October für den Güterverkehr Hagen-Oberhagen (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . . 0,82 „
18. December Ruhrthalbahnstrecke Arnsberg-Meschede (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . . 2,64 „
31. Juli Salzschlirf-Fulda (Oberhessische Eisenbahn) . 2,69 „

#### 2. In Sachsen.

15. August Grossschönau-Warnsdorf (Sächsische Staatsbahn) . . . . . 0,30 „
1. October Radeberg-Kamenz (Sächsische Staatsbahn) 3,7 „

#### 3. In Thüringen.

20. December Gera-Eichicht (Zweigbahn der Thüring. Eisenbahn) . . . . . 10,28 „

#### 4. In Oldenburg.

15. October Sande-Jever (Oldenburgische Staatsbahn) . 1,73 „

#### 5. In Hessen.

15. Mai Odenwaldbahnstrecke Ober-Ramstadt-Reinheim (Hessische Ludwigsbahn) . . . . . 1,00 „
28. Juni Odenwaldbahnstrecke Reinheim-Wiebelsbach (Hessische Ludwigsbahn) . . . . . 1,14 „
18. December Mainz-Armsheim (Hessische Ludwigsbahn) 4,76 „
24. December Odenwaldbahnstrecke Wiebelsbach-Heubach-Erbach (Hessische Ludwigsbahn) . . . . . 3,10 „

#### 6. In Baden.

15. September Freiburg-Alt-Breisach (Privatbahn im Betrieb der Badischen Staatsbahnverwaltung) . . . 3 „

#### 7. In Bayern.

15. März für Güterverkehr München-Grafing-Rosenheim (Bayerische Staatsbahn) . . . . . 8,745 „
1. Mai München-Neuötting (Bayerische Staatsbahn) . 13,5 „
1. Juni Neuötting-Simbach (Bayerische Staatsbahn) . 3,54 „
9. October Schweinfurt-Kissingen (Bayerische Staatseisenbahn) . . . . . 3,41 „
1. December Nürnberg-Neumarkt (Bayerische Ostb.) . 4,85 „
16. Mai Alsenzbahnstrecke Winnweiler-Münster a./St. (Pfälzische Eisenbahn) . . . . . 4,28 „

* In der in No. 7 S. 71 von unserem Berliner Correspondenten mitgetheilten Uebersicht der Bahneröffnungen des Jahres 1871 haben sich einige Unrichtigkeitten eingeschlichen, indem die Linien Mannheim-Carlsruhe (Baden) sowie Lauterbach-Salzschlirf (Preussen) bereits in 1870 eröffnet worden sind. Die Red.

### II. In Oesterreich-Ungarn.

#### 1. In Oesterreich (Cisleithanien).

25. Januar Iglau-Deutschbrod (Oesterreichische Nordwestbahn) . . . . . 3,33 M.
23. April Iglau-Znaim (Oesterreichische Nordwestbahn) . 12,988 „
1. Juni Flügelbahn Deutschbrod-Pardubitz [12,18 M.] und Wostromiersch (Horschitz)-Pelsdorf [6,35 M.] (Oesterreichische Nordwestbahn) . . . . . 18,53 „
1. October Pelsdorf-Hohenelbe (Oesterreich. Nordwestbahn) . . . . . 0,58 „
1. November Znaim-Stockerau (Oesterreichische Nordwestbahn) . . . . . 9,82 „
17. December Wostromiersch (Ostroměř)-Jitschin [2,28 M.] und Trautenau-Freiheit [1,29 M.] (Oesterreichische Nordwestbahn) . . . . . 3,57 „
3. September Gemünd-Cerčan-Pišely (Kaiser Franz-Josef-Bahn) . . . . . 18,9 „
14. December Cerčan-Pišely-Prag (Kaiser Franz-Josefbahn) . . . . . 5,4 „
4. Februar Lana-Komotau (Buschtêhrader Eisenbahn) . 11,0 „
9. December Priesen-Carlsbad [7,7 M.] und Tirschnitz-Franzensbad [0,5 M.] (Buschtêhrader Eisenb.) 8,2 „
2. October Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . . . . 6,7 „
20. April Linz-Budweis (Kaiserin Elisabeth-Bahn) . . . 16,5 „
15. Juli Salzburg-Hallein (im Betrieb der Kaiserin-Elisabeth-Bahn) . . . . . 2,4 „
1. September Wr. Neustadt-Gr. Neusiedler Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft) . . . 4,49 „
20. November Villach-Franzensfeste (Oesterreichische Südbahn) . . . . . 27,78 „
1. October Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn (im Betriebe der Oesterreichischen Staatsbahnverwaltung) . 2,9 „
10. März Bergwerksbahn Mösel-Hüttenberg für den Personenverkehr, der Güterverkehr wurde am 1. October 1870 eröffnet (im Betriebe der Kronprinz Rudolfbahn) . . . . . 0,65 M.
1. Januar Ostrau-Friedlander Eisenbahn (im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . . 4,38 „
4. October Tarnopol-Podwoloczyska-Russische Grenze (Galizische Carl-Ludwigsbahn) . . . . . 6,985 „
1. November Verestie-Botusani (Lemberg Czernowitz-Jassy Eisenbahn) . . . . . 5,8 „

#### 2. In Ungarn.

4. Mai Salgó-Tarján-Losonez (Ungar. Staatsbahn) . . 4,90 „
13. Juni Vicinalbahn Miskolcz-Bánréve [5,77 M.] und die Verbindungsbahn zwischen dem Staatsbahn- und Theissbahn-Bahnhof [0,18 M.] (Ungar. Staatsbahn) . 5,95 „
18. Juni Losoncz-Altsohl (Ungar. Staatsbahn) . . . . 6,99 „
8. Januar Teschen-Sillein (Kaschau-Oderberger Eisenbahn) . . . . . 9,21 „
8. December Sillein-Poprád (Kaschau-Oderberger Eisenbahn) . . . . . 18,32 „
12. December Poprád-Igló (Kaschau-Oderberger Eisenb.) 3,49 „
25. December Legenye-Mihalyi-Homonna (Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn) . . . . . 8,50 „
25. Juni Debreczin-Nagy-Károly (Ungarische Nordostbahn) . . . . . 9,17 „
25. September Nagy-Károly-Szathmar (Ungar. Nordostbahn) . . . . . 4,75 „
26. October Szerencs-Satoralja-Ujhely (Ungar. Nordostbahn) . . . . . 5,99 „
6. April Arad-Temesvarer Eisenbahn (im Betriebe der Theissbahn-Gesellschaft) . . . . . 7,54 „
20. November Karlsburg-Maros-Vásárhely (Ungar. Ostbahn) . . . . . 14,76 „
14. September Grosswardein-Csaba (Alföld-Fiumaner Eisenbahn) . . . . . 11,67 „
1. October Raab-Steinamanger (Ungarische Westbahn) 15,43 „

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

### Berliner Briefe.

Berlin, 21. Januar. (Eisenbahnetat im Abgeordnetenhause. Reform der Staatsbahnverwaltung. Handelsministerieller Bescheid. Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft und Dortmund-Hameln. Moselthalbahn. Projecte der Köln-Mindener Eisenbahn. Hagenow-Oldesloe. Chemnitz-Aue-Adorf, sogen. Sächsisch-Thüringische Eisenbahn. Saalbahn. Rumänische Eisenbahnen. Kleine Mittheilungen.)

Unser Abgeordnetenhaus erledigte in der vergangenen Woche den Eisenbahnetat. Anlässlich desselben wurde den Klagen über die Verkehrsstockungen Ausdruck gegeben, deren Unvermeidlichkeit von dem Tische der Regierungsvertreter nachzuweisen versucht wurde. In der Specialdiscussion über die einzelnen Bahnen wurden von den verschiedensten Seiten Anfragen in Betreff neuer Bahnprojecte an den Handelsminister gerichtet. Ich will über diesen Theil der Sitzung eingehender referiren, weil aus Frage und Antwort das Stadium klar wird, in welchem sich verschiedene, theils früher schon besprochene Eisenbahnangelegenheiten befinden. Die Berathung über den Etat der Niederschlesisch-Märkischen Bahn gab Veranlassung zu einer Anfrage betreffend den Bau einer Bahn von Waldenburg nach Neurode. Der Minister erklärte in Rücksicht auf die Kostspieligkeit des Projects keine bestimmte Erklärung darüber abgeben zu können, wann eine dahin zielende Vorlage werde gemacht werden. Der von einem Abgeordneten geltend gemachte Wunsch betreffend die Verbesserung und Ausdehnung der hiesigen Verbindungsbahn, um durch den Bau der Strecke Schöneberg-Charlottenburg-Moabit den Berlin umschliessenden Eisenbahnring zu schliessen, wird auch von der Regierung getheilt, doch sind dazu noch Geldmittel nöthig, um welche die Kammer — wie es scheint aber nicht in dieser Session — erst angegangen werden muss. Bei dem Etat der Bebra-Hanauer Bahn gab eine Interpellation wegen der Inangriffnahme des Baues der allseitig als nothwendig anerkannten Bahn von Bebra nach Friedland schliesslich dem Handelsminister Gelegenheit zu constatiren, dass diese Bahn eine der ersten unter den in Aussicht genommenen sei. Im Uebrigen wurde der Einnahme-Etat genehmigt und ist nur noch zu erwähnen, dass der Antrag der Commissarien des Hauses, die Regierung aufzufordern, dem Landtage noch in der gegenwärtigen Session ein Gesetz über die Organisation und rechtliche Stellung der Eisenbahn-Commissariate zu machen, angenommen wurde, trotzdem der Handelsminister versicherte, dass diese Aufforderung überflüssig sei.

Unsere Preussische Staatsbahnverwaltung sieht grösseren Reformen entgegen, auf welche eine neulich von mir gebrachte Mittheilung bereits schliessen liess. Es wird officiös gemeldet, dass die Normen, nach welchen die Verwaltungen der Eisenbahnen organisirt sind, sich bei allen grossen Preussischen Staatsbahnverwaltungen in Folge der ausserordentlichen Umgestaltung der Verhältnisse auf dem Verkehrsgebiete in den letzten Jahren in mancher Beziehung nicht mehr als ausreichend erwiesen haben und dass deshalb eine umfassende Reform an den leitenden Stellen als dringendes Bedürfniss erkannt worden ist. Hierzu bin ich in der Lage die Nachricht hinzuzufügen, dass bereits seit einiger Zeit an massgebender Stelle vollständig ausgearbeitete Projecte für die Neuorganisation aus dem Gesichtspuncte der Entlastung der oberen Verwaltungsstelle im Wege der Decentralisation vorgelegt sind, welche darauf abzielen, der Verwaltung grössere Einfachheit und Beweglichkeit zu geben und die Möglichkeit zu gewähren, möglichst grosse und leistungsfähige Bahncomplexe zu bilden, wie solches auch hinsichtlich der Privatbahnen angestrebt zu werden scheint.

Unser Handelsminister hat der Bremer Handelskammer auf eine von derselben gemachte Eingabe dieser Tage eine Antwort geben lassen, welche ich hier wörtlich wiedergebe, weil noch mehrere andere Petitionen ähnlichen Sinnes im Ministerium eingelaufen sind. Das Schreiben lautet: „Der Senatscommission beehre ich mich auf das gefällige Schreiben vom 18. December pr. ganz ergebenst zu erwidern, dass der Antrag der dortigen Kaufmannschaft, während der Dauer des Winters anderen Eisenbahnen, insbesondere denjenigen, bei welchen die Häfen der Seeplätze durch Eis geschlossen sind, eine Anzahl Güterwagen zeitweise zu entziehen und der Hannoverschen Staatsbahn zur Bewältigung des Bremischen Güterverkehrs zu überweisen, zur Genehmigung nicht geeignet ist, da der Fuhrpark der übrigen Staatseisenbahnen gegenwärtig kaum zur Bewältigung des eigenen Verkehrs ausreicht und eine solche Disposition über das Betriebsmaterial der Privatbahnen gesetzlich nicht gestattet ist. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten: Im Auftrage: (gez.) Weishaupt.“

Die hier domicilirende „Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft“ hat ihren Verwaltungsorganismus jetzt vollständig hergestellt. In die Direction der Gesellschaft waren bekanntlich ursprünglich zwei Mitglieder des Aufsichtsraths: Dr. Hammacher und Consul Müller delegirt, um inzwischen die Wahl und den Eintritt der definitiven Directoren vorzubereiten. Nachdem jüngst in Folge der Berufung der Herren Geh. Oberbaurath Dr. Hartwich und Eisenbahnbaudirector Windthorst in die Direction Dr. Hammacher bereits in den Aufsichtsrath zurückgetreten, ist nunmehr auch Consul Müller aus der Direction geschieden, wie ich höre, in Folge des Eintritts des Regierungs- und Bauraths Mellin (bisher Directionsmitglied der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) in die Direction. — Unter der Aegide der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft bereitet sich in den Rheinisch-Westfälischen Industriebezirken die Bildung einer selbstständigen Dortmund-Hamelner Eisenbahn-Gesellschaft vor. Ich will vorläufig nur der Thatsache Erwähnung thun, dass obige Baugesellschaft sich um die Concession zum Bau der angedeuteten, im

Hinblick auf die aus dem dortigen Bezirk gemeldeten Transportcalamitäten sehr wichtigen Linie eifrigst bewirbt. *

Der Bau der Moselthalbahn, welcher hauptsächlich aus strategischen Rücksichten zu einer möglichst directen Verbindung zwischen Metz und Coblenz von unserer Regierung beabsichtigt war, stösst jetzt, nachdem schon einige Zeit die Vorarbeiten im Gange waren, auf so gewaltige Schwierigkeiten, dass man daran denkt, das ganze Project aufzugeben. Das Moselthal ist nämlich an einigen Stellen so enge, dass ganze Dörfer und Städte vom Erdboden verschwinden müssten, wenn die Bahn ohne längere Tunnelbauten zur Ausführung kommen sollte. Es tritt noch der Umstand hinzu, dass, wenn die Bahn bei Vermeidung der kostspieligen Brückenbauten auf dem linken Ufer bleiben und allen Windungen des Flusses folgen soll, das Baucapital wegen der grossen Umwege zu einer Höhe emporsteigen muss, welche zu dem erstrebten Zweck in keinem Verhältniss steht. Da aber der Kriegsminister auf eine Schienenverbindung der beiden genannten Festungen schwerlich verzichten wird, so hat man eine Bahn von Neuwied oder Andernach über Niedermendig und Mayen nach Gerolstein oder einer anderen Station der schon seit einem Jahre dem Betriebe übergebenen Bahn von Call nach Trier in Vorschlag gebracht. Eine Entscheidung darüber scheint noch nicht getroffen zu sein. Uebrigens hat die Rheinische Eisenbahngesellschaft schon seit — wenn ich nicht irre — zwei Jahren die Concession für diese Linie und soll auch die Pläne für dieselbe schon fertig haben. Für die Industrie des Eifelgebiets würde diese Bahn von überaus grossem Vortheil sein und andrerseits eben durch dieselbe auch unzweifelhaft rentiren müssen.

Die Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn hat den Bau einer ganzen Reihenfolge neuer Zweigbahnen in Aussicht genommen und beruft zum Behuf der Berathung über diesen Gegenstand soeben eine ausserordentliche General-Versammlung ihrer Actionaire auf den 20. Februar ein.** Die Hauptlinien, welche ausgebaut werden sollen, sind folgende: Alsfeld-Hersfeld; von Meiderich resp. Ruhrort nach Strälen zum Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn mit einer festen Rheinbrücke bei Ruhrort; von Gelsenkirchen über Bochum nach Marten; von Dortmund nach Hörde und Aplerbeck; von Dortmund über Witten nach Bochum; vom Bahnhof Marten der Emscherthalbahn nach Witten. Neben diesen sind noch einige Zechenbahnen in Aussicht genommen und es handelt sich also, wie man sieht, um eine sehr bedeutende Erweiterung des Köln-Mindener Bahnnetzes, die nach allen Richtungen hin ausstrahlt und der Hauptbahn theils neue Anschlusspuncte, theils Abkürzungen der bisherigen Routen und Parallelbahnen eröffnet. Dass die Actionäre geneigt sein werden, ihre Zustimmung zur Ausführung der projectirten Strecken zu geben, kann als feststehend betrachtet werden. Das Baucapital für die neuen Linien soll zum Theil durch Ausgabe von Actien, zum Theil durch Emission von Prioritäten beschafft werden.

Der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ist nunmehr auch Seitens der Grossherzoglich Mecklenburgischen Regierung die Concession zum Bau einer Zweigbahn von Hagenow nach Oldesloe ertheilt worden. Die Bahn wird die Richtungslinie von Hagenow über Wittenberg-Zarrenthin auf Mölln verfolgen, wo sie die Lübeck-Büchener Bahn kreuzt, von dort geht die Linie an den Dörfern Siebenbäumen, Westerau und Rethwich vorbei auf Oldesloe, wo sie in die Hamburg-Lübecker Bahn einmündet. Von Oldesloe bis Neumünster baut die Altona-Kieler Eisenbahn eine Zweigbahn, so dass auf diesem Wege ein directer Verkehr zwischen Berlin und Kiel durch die erstgenannte Zweigbahn gleichfalls hergestellt werden wird. Da diese nur eine Länge von 9 Meilen hat, wird die gesammte Entfernung von Berlin bis Kiel sich auf circa 43 Meilen stellen, welche sich indess noch abkürzt, wenn die früher gehegte Idee, von Segeberg nach Ascheberg zu bauen, zur Ausführung kommt.

Von Eisenbahnprojecten, für welche sich hiesige Financiers interessiren und über welche mir aus diesem Umstande nähere Informationen zu Gebote gestellt sind, will ich heute zweier Erwähnung thun. Erstens haben für das Eisenbahn-Project Chemnitz-Aue-Adorf*, mit Zweigbahnen Zwönitz-Stolberg-Lugau, sowie Adorf-Schöneck-Falkenau hiesige Finanzkräfte der Sächsischen Regierung gegenüber sich erboten, das Baucapital sofort nachzuweisen und den Bau unter gewissen Bedingungen in der zu stellenden Frist zur Ausführung zu bringen. — Das andere Project, zu deren Ausführung sich eine zum grossen Theil aus Berliner Banquiers bestehende Gesellschaft vor wenigen Tagen in Plauen constituirt hat, bezweckt den Bau einer Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn**. Die Bahn von der Station Mehltheuer an der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn, nach Weida, Station der Thüringischen Eisenbahn, führend, würde die kürzeste Verbindung zwischen obigen beiden Eisenbahnen herstellen. Die für den Güterverkehr von und nach Bayern so wichtigen Strecken Hof via Plauen und Erfurt nach Magdeburg wird dadurch um $8_{,4}$ Meilen abgekürzt, die Strecke Hof via Plauen nach Nordhausen-Cassel oder Hannover um $11_{,4}$ Meilen; die dem Güterverkehre von und nach Böhmen dienende Strecke Eger via Herlasgrün nach Gera wird um $12_{,6}$ und Eger-Herlasgrün nach Saalfeld-Eichicht um $15_{,6}$ Meilen abgekürzt.

Die Stammprioritäten der Saal-Eisenbahn sind am 18. bis 20. Januar zur Subskription gelangt. Das Kapital der Bahn gelangt zur Hälfte in Stammaktien, zur Hälfte in Stamm-Prioritäts-Aktien zur Ausgabe. Was die Stamm-Aktien betrifft, so haben die von der Bahn berührten Staaten, nämlich die Grossherzoglich Sachsen-Weimarische Regierung und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche und Sachsen-Altenburgische Regierung, sowie das Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt einen Antheil von 850 000 Thlr. von demselben al pari fest übernommen, in gleicher Weise die Kommunen und Adjacenten 482 000 Thlr., während der Restbetrag des Stamm-Aktienkapitals mit 918 000 Thlr. ebenfalls in festen Händen placirt ist. Es gelangen somit nur noch 2 250 000 Thlr. in Stamm-Prioritätsaktien, welche bis zum 1. Januar 1874 mit 4 Procent jährlich aus dem Baufonds verzinst werden, zur öffentlichen Subskription. Die Stamm-Prioritäts-Aktien erhalten nach Vollendung der Bahn jährlich 5 Proc. des Erträgnisses vorweg und participiren ausserdem an dem Ueberschuss über 6 Procent mit einem Drittheil, während eine gleiche Quote zu ihrer Amortisation mittelst Pari-Einlösung verwendet wird. Ueber die Bahn selbst gehen uns folgende Mittheilungen zu: Die Bahn wird im Laufe des Jahres 1873 in Betrieb gesetzt werden. Sie geht von Gr. Heringen bei Sulza über Jena und Rudolstadt nach Saalfeld (Eichicht), schliesst sich zwischen Sulza und Kösen an die Hauptstrecke Halle, resp. Leipzig-Erfurt-Gerstungen der Thüringischen und mit ihrem Endpunkt an die Gera-Eichichter Eisenbahn an. Dem Bett der Saale folgend, hat die Bahn auf ihrer ganzen Ausdehnung ein horizontales Bauterrain, so dass ihre Kosten bei einer Bahnlänge von rund 10 Meilen nicht mehr als $4^1/_2$ Millionen betragen werden, so dass sie mit zu den billigeren Deutschen Bahnen zählen dürfte. Die horizontale Lage der Bahn sichert auch einen geringen Satz für die Betriebskosten, was auf die künftige Rentabilität von grossem Einfluss sein dürfte. Durch Herstellung der Bahn von Gera nach Weimar fügt sich die Saalbahn in ein vollständiges Netz. Nicht aber durch den Verkehr zwischen ihren Endpunkten allein, sondern auch durch die Herstellung der Bahn von Gera nach Weimar über Jena wird die Saalbahn sich einem Mitteldeutschen Bahnkomplexe einfügen. Sie erschliesst einen in hohem Grade cultivirten, bevölkerten und mit mannigfachen Erzeugnissen von der Natur reich ausgestatteten Landstrich, in welchem schon jetzt der Handel in Holz, Eisenstein, Schiefer, Marmor, Bausteinen etc. in schwunghaftem Betriebe sich befindet. Neben dem Güterverkehr aber dürfte der Personenverkehr ein lebhafter sein; Thüringen ist jetzt schon der Zielpunkt für Touristen und wird es nach Herstellung der Bahn in noch höherem Grade sein. Ausserdem werden die theils schon gesicherten, theils projectirten Anschlüsse von Gera an das Zwickauer Kohlenrevier nördlich mittelst der Saal-Unstrut-Bahn westlich über Meiningen nach Fulda an die Main-Weser-Bahn und südlich in einer doppelten Trace auf Kronach bezüglich Sonneberg und auf Hof an die Bayerischen Bahnen auch den Durchgangsverkehr begünstigen.

Zum Bau der Saalbahn wurde am 10. Januar, wie aus Kamburg berichtet wird, in der dortigen Flur der erste Spatenstich gethan.

An dem Tage, wo diese Zeilen in die Hände Ihrer Leser kommen, — am 26 d. — findet hier eine Generalversammlung der Actionäre der Rumänischen Bahnen statt. Man nimmt an, dass ein Beschluss im Sinne des Vertragsentwurfs nur dann zu Stande kommen wird, wenn mit der Convertirung der Obligationen eine Einlösung der rückständigen Coupons Seitens der Concessionäre verbunden ist. Meiner Information zufolge wird denn auch der Generalversammlung schon Näheres über die Modalitäten dieser Couponseinlösung vorgelegt werden. Uebrigens werden jetzt zu Bukarest Verhandlungen

---

* Wie aus Lemgo vom 21. Januar berichtet wird, hat eine Deputation, welche von dort nach Berlin gereist war, um bei dem Handelsminister zu petitioniren, dass der „Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft in Berlin" auf Preussischem Gebiete die Concession zu dem Bau einer Eisenbahn von Dortmund nach Hameln verliehen werde, da diese Gesellschaft bereits die Vorconcession auf Lippischem Gebiete erlangt hat, vom Handelsminister die Versicherung erhalten, dass diese Bahn die nöthigste sei, welche gebaut werden müsste, dass sich auch schon die Rheinische, die Bergisch-Märkische, die Hannover-Altenbeker und die Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft um die Concession beworben hätten, dass aber, da eine totale Umwälzung des Eisenbahnwesens stattfinden müsste, weil solches die Zeitverhältnisse zwingend nothwendig machten und eine Vereinigung verschiedener Gesellschaften angestrebt würde, er, der Handelsminister, vor diesem Versuche nicht bestimmen könne, welcher Gesellschaft die Concession gegeben würde. Es würden die Directoren sämmtlicher Bahnen in 14 Tagen nach Berlin kommen, wo dann diese Angelegenheit entschieden werden solle, und es würde dann sofort mit der Angelegenheit der „Dortmund-Hameler" Bahn vorgegangen.

** Die Tagesordnung der General-Versammlung haben wir bereits in voriger Nummer mitgetheilt. Die Red.

* Ich erwähnte dieses Project bereits in der Inhaltsangabe meines vorigen Briefes, habe aber im Texte desselben dasselbe zu besprechen unterlassen, weil ich erst die — inzwischen erfolgte — Bestätigung der Mittheilung abwarten wollte.

** Dieser Name ist kein officieller, sondern ein von der Gesellschaft sich willkürlich beigelegter.

wegen des Ausbaues des Bahnnetzes durch die Oesterreichische Staatsbahn gepflogen. Es scheint der Staatsbahn dabei nicht gerade um einen Bau- oder Actiengewinn zu thun zu sein, sondern um den Anschluss an das wichtige Wallachische Verkehrsgebiet. Sollten die Verhandlungen zu einem Resultat führen, so könnten sich die Obligationäre dazu gratuliren.

Ein neues Project, für das man sich in dem betheiligten Distrikt Schlesiens sehr interessirt, ist der Bau einer Bahn von Kohlfurt über Tiefenfurth, Neuhammer, Mallmitz, Sprottau und Freistadt nach Neusalz. — Die zur Erreichung der Concession erforderlichen Schritte sollen baldigst geschehen. Die landespolizeiliche Prüfung der Vorarbeiten für die Oberlausitzer Eisenbahn von Kohlfurth nach Falkenberg hat am 16. Januar begonnen. — Ferner sind die Vorarbeiten für eine diese Bahn bei Mücka kreuzende Eisenbahn im Gange. Es ist das die projectirte Bahn Sagan-Bautzen, welche an Stelle der Bahn Hansdorf-Bautzen gebaut werden soll. Während die Direction der Niederschlesischen Zweigbahn die Bahn über Hansdorf, Rietschen, nach Bautzen zu führen beabsichtigt, würde die neue Bahn von Sagan über Halbau, Freywaldau, Rothenburg, Uhsmannsdorf, Mücka nach Bautzen führen. — Die beabsichtigte Bahnlinie Liegnitz-Löwenberg-Zittau scheint nicht zu Stande kommen zu sollen, da von Seiten der Communen unerfüllbare Bedingungen gestellt sein sollen. — Die Bahn Neisse-Oppeln dagegen wird sich verwirklichen: die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten soll einem Schlesischen Grafen ertheilt worden und soll mit denselben balb begonnen werden. — Am 14. d. M. hat sich hier der Verwaltungsrath der Berliner Nord-Eisenbahngesellschaft constituirt und sind die vom Grossherzoge zu Vertretern der Mecklenburg-Strelitzer Actionäre designirten Herren Regierungsrath Graf von Bernstorff und Commercienrath Rust in den Verwaltungsrath eingetreten. — In den nächsten Tagen wird eine ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre der Märkisch-Posener Bahn einberufen werden, in welcher über die seit längerer Zeit schon intendirte Vereinigung der Verwaltung der Märkisch-Posener mit der Halle-Sorauer Bahn Beschluss gefasst werden soll. Hand in Hand damit dürfte dann die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Berlin erfolgen.

Die sechs in der vorigen Generalversammlung gewählten neuen Verwaltungsräthe der Märkisch-Posener Eisenbahn sind vom Handelsrichter in das Handelsregister eingetragen worden und damit von dieser Seite dem Protest der Minorität der Versammlung gegen die Gültigkeit der Stimmen der Vertreter selcher Actien, welche bei der Seehandlung deponirt waren, die Bedeutung abgesprochen.

Am 13. d. M. hat die bahnpolizeiliche Prüfung der Special-Projecte der Bahnlinie bei Ringelheim in der Löhne-Hildesheim-Vinenburger Bahnstrecke der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft statt gefunden.

Aus der hiesigen Wöhlert'schen Maschinenfabrik sind in diesen Tagen die letzten beiden der 20 Locomotiven, welche dort vorläufig für die Elsässichen Bahnen bestellt waren, abgeliefert worden. Die Aufträge haben sich überhaupt, wie in dieser, so auch in anderen hiesigen Maschinenfabriken in letzter Zeit noch wieder erheblich gesteigert. Demgegenüber fallen für die Preise der zu liefernden Arbeiten die gesteigerten Kohlen- und auch Materialienpreise bedeutend ins Gewicht. Bewirkten diese u. A. für Locomotiven schon gegen Ende des vorvergangenen Jahres einen Preisaufschlag von circa 400 Thlrn., so stellt sich letzterer für das Ende des letztverflossenen Jahres auf circa 1300 Thlr. pro Stück.

Auch die Iserlohner Handelskammer hat jetzt eine Eingabe an den Herrn Handelsminister gemacht und denselben ersucht, der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession iür die Cöln-Hagen-Dortmunder Eisenbahn zu ertheilen. An unsrer Börse hat eine hervorragende Hausse in den Actien der Magdeburg-Leipziger und in denen der Magdeburg-Halberstädter Bahn stattgefunden. Der Grund dafür ist eine Fusion, welche zwischen den Directionen der beiden Gesellschaften vereinbart worden ist. Wie es heisst, wird der Betrieb beider Bahnen von der Magdeburg-Halberstädter Bahn übernommen werden. Für die Leipziger Stammaktien wurden 15 Procent Dividende garantirt, eventuell werden sie mit 250 Thaler pro Actie von 100 Thalern amortisirt. Die Halle-Nordhausen-Casseler Bahn ist von dem Abkommen, das gegenwärtig noch den Gesellschaftsvorständen zur Genehmigung vorliegt, vorläufig nicht berührt. Für die Interessen dieser jungen Bahn ist dies recht verhängnissvoll! —

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft. Das 1. Stück der Gesetzsammlung pro 1872 publicirt die dieser Gesellschaft ertheilte Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biederitz (3/4 Meilen nordöstlich von Magdeburg) bis zur Preussisch-Dessauischen Landesgrenze in der Richtung auf Zerbst, sowie einen Nachtrag zu dem Statut dieser Gesellschaft. Das zum Zwecke der Ausführnng dieses Unternehmens, sowie zur verhältnissmässigen Vermehrung des Betriebsmaterials erforderliche Kapital ist vorläufig auf 1 728 000 Thlr. angenommen und soll je nach dem Ermessen des Directoriums der Gesellschaft durch Ausgabe von Stammaktien oder Obligationen beschafft werden. — Die Actionäre sind auf den 19. Februar zu einer ausserordentlichen General-Versammlung berufen, um über folgende Gegenstände Beschluss zu fassen: 1) über die Convertirung der Prioritäts-Obligationen Lit. D und Beschaffung der Geldmittel für den Bau der Wannsee- und der Biederitz-Zerbster Bahn in Form einer neu aufzunehmenden Prioritäts-Anleihe, 2) Nachsuchung der Concession zum Bau und Betriebe einer von einem Punkte der Stammbahn direct nach Frankfurt a M. führenden Einsenbahn nebst einer Zweigverbindung mit Magdeburg, Aufbringung der dazu erforderlichen Geldmittel und Abänderung der Statuten.

Rheinische Bahn. Der Finanzminister hat der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zur Errichtung einer Rhein-Dampffähre zum Uebersetzen von Personen und Fuhrwerk bei Neuwied ertheilt.

○ Aus Bayern. (Würzburg-Weikersheim und Würzburg-Miltenberg. Würzburger Hafenverbindungsbahn. Münchener Bahnhofserweiterungen. Neuer Besoldungsstatus.)

München, den 21. Januar 1872. In Unterfranken sind Bestrebungen rege geworden, welche die noch bestehenden Lücken im Bahnnetze Würzburgs auszufüllen und den Bau neuer Linien herbeizuführen, welche im Gesetze über die Vervollständigung des Bayerischen Eisenbahnnetzes vom 29. April 1869 nicht enthalten sind, zum Ziele haben. Vor Kurzem hat sich aus ansehnlichen Firmen ein Comité für den Bau der directen Bahn a) Würzburg, bezw. Heidingsfeld-Giebelstadt-Weikersheim zum Anschlusse an die K. Würtemb. Staatsbahn daselbst, b) Würzburg-Oberzell-Uettingen-Wertheim-Miltenberg zur Fortsetzung an die Badische Grenze in der Richtung gegen Worms gebildet und bereits das Gesuch um die Projectirungsconcession bei der Regierung eingereicht. Diese Unternehmungen von unzweifelhaft merkantilem und volkswirthschaftlichem Werthe wird bei ihrer Ausführung ein ausserordentlich günstiges Prognosticon gestellt. —

Die Frage behufs Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen dem Eisenbahnhofe und dem Mainfluss nebst Anlage eines Stadthafens in Würzburg geht einer günstigen Lösung entgegen. Die Stadt Würzburg hat den hohen Werth dieser Einrichtungen dadurch bestätigt, dass sie für die Erbauung einer Lagerhalle und Anschaffung der Krahnen eine Summe von 70 000 fl. bewilligte. —

Um dem auf dem Bahnhof zu München herrschenden Raummangel abzuhelfen, ist beabsichtigt, den zwischen den beiden Einsteighallen und Wartesälen der Staats- und Ostbahn gelegenen und bis jetzt zur Aufstellung der Fiaker, Omnibusse etc. benützten Raum zur Herstellung von Einsteighallen und Wartesälen einzurichten, sodass die auf ziemlich grosse Entfernung hinausverlegten Räumlichkeiten für die Linien München-Ingolstadt, München-Braunau und Rosenheim hereinkämen, wodurch einerseits der Bahnhofbetrieb einfacher würde, und anderseits das Publikum der Nothwendigkeit überhoben würde, beim Uebergehen von einer auf die andere Linie schutzlos gegen die Unbilden der Witterung grosse Umwege zu machen. —

Der neu aufgestellte Besoldungsstatus für die in pragmatischer Eigenschaft angestellten Beamten gedenkt auch diejenigen der K. B. Verkehrsanstalten mit namhaften Aufbesserungen. Die Räthe der Generaldirection und Centralkassen dieser Anstalten, die Oberpost- und Bahnamtsvorstände, welche einen derzeitigen Gehalt von 2200—2400 fl. beziehen, erhalten in Zukunft 2400, nach 5jähr. Dienstzeit 2600, nach ferneren 5 Jahren 2800, u. s. f. 2900 etc., die Oberingenieure, Oberinspectoren und Obermaschinenmeister der Verkehrsanstalten mit einem dermaligen Gehalt von 2200—2400 fl. erhalten in Zukunft 2200, nach 5 Jahren 2400 fl., nach ferneren 5 Jahren 2600, 2700 u. s. f., die Post- und Bahnamtsvorstände nebst dem übrigen Personal der Verkehrsanstalten II. Kategorie mit einem jetzigen Gehalt von 1600—2000, erhalten 1800, u. s. f. 2000, 2100, 2200 etc. Die Beamten III. Kategorie (Post- und Bahnverwalter) welche zur Zeit einen Gehalt von 1200—1400 beziehen, erhalten in Zukunft 1400, u. s. f. 1600, 1700, 1800 fl. etc., endlich die Beamten der IV. Kategorie mit einem jetzigen Gehalt von 900, 1000 und 1100, erhalten 1000 fl. u. s. f. bei einer Progression von 5 zu 5 Jahren 1200, u. s. f. 1300, 1400, 1500 fl. etc.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 21. Januar 1872. (Börsenbericht. Concessionsgesetz-Entwurf. Feldeisenbahndienst. Postambulanz. Monatliche Einnahmen- und Ausgaben-Ausweise. Italien. Gesandtschaft. Staatliche Expropriation. Dalmatinische Bahnen. Wiener Weltausstellung. Eisenbahnunfall-Verein. Getreideverkehr-Ausweis. Central-Reklamations-Bureau. Wagenleihe-Gesellschaft. Berichte von den Ungar. Bahnen, dann von der Oesterr. Nord-, Lundenburg-Grussbacher u. Oesterr. Staats-, Nordwest- und Pardubitzer, Elis. West-, Salzkammergut- und Albrechtsbahn.)

Die abgelaufene Woche hat die haussirende Tendenz der Vorgängerin behauptet. Der befürchtete Rückschlag blieb aus und in einigen Bahn-Actien ist sogar ein mehrfaches Plus zu verzeichnen. Prioritäten blieben wohl ein wenig vernachlässigt, aber die Kapitalisirung der „Amerikaner" und des Deutschen Geldüberflusses wird bald wieder wirksam werden. Noch immer wendet sich das solide Anlagekapital den Bahnpapieren zu, wenn die Verlockung der täglich neu auftauchenden Banken und Bänkchen auch gar zu gross ist. Zu-

dem war der Geldstand so flott, wie schon lange nicht, und das Kapital begnügt sich mit einer Verzinsung von 6—6½ % bei Bahneffekten. Beweis dafür der günstige Cours der jungen Zukunftsbahnen, welche auf Basis eines Agio von mindestens 20 % finanzirt, und bei 14 % doch 4—6 % rentiren. Vorzugsweise macht sich eine Hausse der lange vernachlässigten Nordbahnactien bis auf 222 geltend; die noch zu erwähnende Absicht des Directoriums, neue Prioritäten hinauszugeben, soll dem Steigen nicht fremd sein, Lombarden erhalten sich auf 216, obwohl ein grosses Blatt in Paris, wo der Heerd dieser Spekulation zu suchen ist, vor denselben warnt. Staats- und Theissbahn notiren 413 und 290 auf die Nachrichten der Concessionirung der Linien Kikinda-Belgrad und Temesvar-Orsova, resp. des Ausgleiches bezüglich der Letztern. Elis. Westbahn bleiben 298 in Folge der bekannt gewordenen Acquirirung von Braunkohlenwerken im Hausrückviertel (?). Galizier wurden in Folge der grössern Chancen der Concessionserlangung der Linie Lemberg-Tomaszow mit 265 begehrt. Auch die Ungar. Ostbahn erhalten sich trotz der kritischen Lage auf 155; der niedrige Cours zieht aber viele Käufer an. In Prioritäten sind schliesslich fast gar keine Veränderungen gegen die Vorwoche zu verzeichnen.

Das Oesterr. Handelsministerium will dem Unfuge mit den Vorconcessionen ernstlich zu Leibe gehen. Der N. fr. Pr. zufolge sollen desfalls zwei Principien zur Durchführung gelangen. Das eine Princip besteht darin, in Zukunft bei der Ertheilung von Vorconcessionen überhaupt strenger ins Gericht zu gehen als bisher und nicht bei jeder, wenn auch noch so unmöglichen Linie dem Ansuchen um eine Vorconcession zu entsprechen. Nach dem zweiten Grundsatze sollen, wenn schon Vorconcessionen ertheilt werden, die betreffenden Vorconcessionswerber eine Caution von 600 fl. per Meile der projectirten Bahn zu erlegen haben, als Bürgschaft dafür, dass sie die erlangte Vorconcession auch in der That zu Tracirungsarbeiten, kurz zur Förderung des von ihnen befürworteten Projectes verwenden werden. Speciell letztere Maassnahme ist nur lobenswerth. Es wird damit dem Vorconcessionshandel wohl nicht die ganze Basis entrückt, aber wenigstens die ärgsten Auswüchse desselben dürften dadurch beseitigt werden.

Das Reichskriegsministerium hat die Verhaltungspunkte für die Umarbeitung neuer Fahrordnungen mit Rücksicht auf die militairischen Bedürfnisse in einem von zwei Beilagen begleiteten Entwurfe den Bahnen zur Begutachtung zugesendet. Zugleich soll auch das Reglement über Feldeisenbahnen der durchgreifenden Revision unterzogen und die Erlernung des Bahnbaues der Mannschaft dadurch erleichtert werden, dass dieselbe nun leichter als bisher, wie man sagt, sogar obligatorisch, den Bauunternehmungen zugewiesen werden. Jedenfalls der rationellste Vorgang, praktische Bauleute zu gewinnen, dem chronischen Arbeitermangel abzuhelfen, dabei den Staatsschatz zu schonen und neben der Förderung der Bahnvollendungen, die Truppen vor dem faulen Garnisonleben zu bewahren. Schon zur Zeit des Französischen Krieges wurde diese Verwendung des Militairs in Aussicht genommen, doch fürchtete man die Missverständnisse Seitens unserer politischen Nachbarn, welche den Truppenanhäufungen eine andere Auslegung geben konnten. Zur Erlernung des Betriebes werden endlich intelligente Militairs auf 6—8 Monate den Bahnstationen zur Aushülfe zugewiesen werden.

Die stete Eröffnung neuer Bahnlinien und die hierdurch bedingte Einrichtung der mit den Bahnzügen in Verbindung zu bringenden ambulanten Postämter erfordern eine eigene, selbstständige und sonach vollkommen geregelte Leitung. Auf Grund dieser Bedürfnisse soll nun nach Mittheilung der „Presse“ binnen Kurzem eine eigene Bahnhof-Postambulanz-Direction mit dem Sitze in Wien vom Handelsministerium creirt werden. Der Personalstatus dieser Direction soll aus einem Director, 6 Inspectoren, 12 Officialen, 12 Accessisten und dem sonstigen erforderlichen Dienstpersonale bestehen. Die Bahn-Postdirection soll unmittelbar dem Handelsministerium unterstehen und in Bezug der Anordnungen und Verfügungen aber die ambulanten Postämter von der Postdirection gänzlich unabhängig sein. Dem bei der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen geführten Nachweise über die Verspätungen der nichtlokalen, mit Post- oder Personenbeförderung verbundenen Züge entnehmen wir, betreffend den Verkehr der Züge in den Monaten September, October und November 1871, die nachstehenden Daten: In Folge der in den genannten Monaten stattgefundenen Eröffnung zahlreicher und höchst bedeutender Bahnlinien stieg der Zugsverkehr von 12600 Zügen im September auf 13205 Züge im October, sank jedoch dann wieder wegen des Aufhörens der Sommerfahrpläne auf 13110 Züge im November. Keine oder nur eine geringe Verspätung hatten $83{,}_{7}$, $85{,}_{7}$, $86{,}_{1}$ % der Züge, und sind hierunter bei Eilzügen Verspätungen bis einschliesslich 5 Minuten, bei Post- und Personenzügen bis einschliesslich 10 Minuten und bei gemischten Zügen bis einschliesslich 20 Minuten begriffen. Es verspäteten sich demnach während ihres Laufes $14{,}_{3}$, $13{,}_{3}$, und $13{,}_{9}$ % der Züge und ergiebt sich somit im Gegensatze zu der vom August auf September eingetretenen ziemlich bedeutenden Verschlechterung von $12{,}_{8}$ % auf $16{,}_{8}$ % eine langsame, aber stetige Besserung.

Die Ungar. General-Inspection für Eisenbahnen hat eine gleichförmige Zusammenstellung und Veröffentlichung über Journal-Einnahmen und Ausgaben angeordnet, welche Publikationen auf die Werthschätzung der Bahnen von Einfluss sein werden. Es müssen nicht nur die Massengüter und die auf Grund von Specialtarifen transportirten Frachten mit ihren Einnahmen, sondern auch die Ausgaben u. z. nach den Rubriken allgemeine Verwaltung, Transport, Zugförderung, Werkstätte, Bahnerhaltung, Steuer und Diverse ausgewiesen werden. Dem Missbrauch der „Wissenden“, welche einen günstigen oder ungünstigen Ausweis schon vor der Veröffentlichung zu Börsenspekulationen benutzen, kann dadurch natürlich nicht gesteuert werden. Auch ein Formular für die Erledigung der Beschwerden in den aufliegenden Beschwerdebüchern wurde eingeführt. Ferner sind über Ersuchen der Italienischen Gesandtschaft die Bahnverwaltungen aufgefordert worden, derselben ein kompletes Exemplar aller Reglements, Instructionen und Dienstvorschriften gegen Vergütung zuzuwenden. Endlich ist noch einer vom Ungar. Communikations-Ministerium angeordneten und vom Ministerrathe gebilligten Expropriation „aus staatlichen Rücksichten“ zu erwähnen, indem die einem in Concurs gerathenen Eisenbahnbauunternehmer gehörige Schottergrube nicht in die Masse einbezogen, sondern der Bahngesellschaft bis zur Austragung des Eigenthumsrechtes zur Ausbeute zugewiesen wurde; ein Vorgang, welcher Angesichts der traurigen Justizzustände in Ungarn vielleicht eine Nothwendigkeit war, aber immerhin einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in das Eigenthumsrecht bildet. — Aufsehen hat es erregt, dass die Kgl. Ungar. Eisenbahnbau-Direction das Studium der Dalmatinischen Bahnen in Angriff genommen hat, während dieselben zum Oesterr. Ressort gehören.

Die Antworten der Directionen der ausländischen Bahnen, betreffend die Herabsetzung des Fracht-Portos auf das möglichst geringste Maass für die zur Wiener Weltausstellung gelangenden Frachtgegenstände sind bereits durchgehends eingelaufen und lauten alle äusserst günstig. Fast sämmtliche Bahnverwaltungen sind auch bereits unter sich fast vollkommen über das Maass der zuzugestehenden Ermässigungen einig und es werden besonders Maschinen und Maschinenbestandtheile, Dampf- und Oeconomie-Apparate und solche Gegenstände, die überhaupt zu ihrem Transporte eines ganzen Wagens bedürfen, einer grossen Fracht-Ermässigung sich zu erfreuen haben. Von Seiten der Gesandten und Consuln der europäischen und überseeischen Staaten sind ebenfalls bereits beim Handelsministerium Berichte eingelaufen, die auf eine grosse Betheiligung von Industriellen und insbesondere auch von Künstlern jeder Art hoffen lassen und es wurden auch deshalb schon mit den Besitzern von Kauffahrteischiffen der verschiedenen Meere Unterhandlungen eingeleitet, um dem Transporte überseeischer Ausstellungsgegenstände jedwede möglichste Erleichterung zugestehen zu können.

Die Rührigkeit für die Ausstellung ist auch eine enorme. Die Wien umgebende Gürtelbahn soll bis dahin auf den Linien fertig werden, welche die Pferdebahn-Gesellschaft nicht zu Stande bringt; denn es sind nicht weniger als 3 Projecte für Berg-Zahnbahnen nach dem Muster der Rigibahn in der Umgegend Wien's überreicht worden.

Dem Vereine für die gemeinsame Tragung der Entschädigung für Eisenbahnunfälle, wie solche durch die Directoren-Conferenz vereinbart wurde, sind folgende Verwaltungen bisher schriftlich beigetreten: die Südbahngesellschaft, die Oesterreichisch-Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, die Galizische Karl-Ludwigs-Bahn, die Buschtêhrader Bahn, die Kronprinz Rudolfs-Bahn, die Lemberg-Czernowitzer Bahn und die Böhmische Nordbahn. Nachdem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für sich und die Mährisch-Schlesische Nordbahn, die Böhmische Westbahn, sowie die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft für sich und für die Brünn-Rossitzer Bahn sogleich in der Sitzung der Directoren-Conferenz ihren Beitritt mündlich anzeigten, so zählt der Verein nun 10 Mitglieder, und wird derselbe seine constituirende Versammlung heute abhalten.

In derselben Conferenz wurde die Wiederaufnahme der vom Nieder-Oesterreichischen Gewerbevereine urgirten Veröffentlichung der wöchentlichen Getreideverkehrs-Ausweise beschlossen. Die Oesterreichische Staatsbahn hat den Entwurf eines Statutes über das zu creirende Central-Reclamations-Büreau den Bahnen zur Begutachtung vorgelegt; dieses Statut ist dem von ihr schon vor 10 Jahren veröffentlichten nachgebildet und benützt die seitherigen Erfahrungen reichlich. In einem besonderen Aufsatze soll dasselbe, im Hinblicke auf die schätzenswerthe Besprechung eines solchen Reclamations-Bureaus in der letzten Nummer Ihres Blattes, später besprochen werden.

Dem constanten Wagenmangel wird durch eine vom Betriebs-Director der Nordwestbahn Rittershausen und dem Leiter einer Assecuranz-Gesellschaft Penseus zu bildenden Actiengesellschaft für Wagenverleihung mit einem Capitale von 10 Millionen abgeholfen werden. Wo zwei so tüchtige Männer an der Spitze stehen und beide Elemente der Eisenbahn- und Versicherungskunde vertreten sind, kann an der glänzenden Prosperität des Unternehmens nicht gezweifelt werden.

Ueber die Heizkraft der Oesterreichischen Kohle sind im Nieder-Oesterreichischen Gewerbevereine kürzlich an 61 Gattungen Proben vorgenommen worden, deren Resultat demnächst bekannt gegeben wird.

Bezüglich der Ungarischen Bahnen sind die von den Wiener

Blättern gebrachten zahlreichen Mittheilungen über den Abschluss der Concessions-Verhandlungen rücksichtlich der Linie Kikinda-Belgrad und Temesvar-Orsowa, dann die vernichtenden Aufsätze des Erbauers der Brennerbahn und gewesenen Ungarischen Eisenbahnbaudirectors Achilles Thommen, einer Capacität ersten Ranges, im Pester Lloyd über die Unzulässigkeit des grossen Eisenbahngeschäftes, und dann die eingehende Kritik der über die Ungarische Ostbahn hereingebrochenen Katastrophe in zwei Wiener Blättern, die eine Rückstellung des unrechtmässigen Gewinnes der Anglo-Bank (wie bei der Linie Rottenmann-Weyer) verlangen und auf welche Artikel wir noch gelegentlich zurückkommen, sowie die Untersuchungen über den Wagenmangel der Siebenbürger Bahn u. z. letztere deshalb insbesondere zu erwähnen, weil die Vergleichung der Betriebsmittel der alten mit den neuen Bahnen ergibt, wie unverantwortlich klein dieselben bemessen sind und die beiderseitigen Regierungen die Vereinbarung getroffen haben sollen, die diese übliche Bestimmung von 50 000 bis 60 000 fl. für Betriebsmittel pr. Meile in den Concessions-Urkunden auf das Doppelte zu erhöhen.

In den Verwaltungsrath der Oesterreichischen Nordbahn soll statt des † Königswarter der junge Rothschild gewählt worden. Die ihr zukommende Kriegsentschädigung für Wagen beträgt über 600 000 fl. Die von der Direction fortgesetzten Heizversuche werden in Fachblättern günstig besprochen. Zur Deckung der in der letzten Generalversammlung für Bauten und Betriebsmittel präliminirten 20 Mill. sollen ungeachtet starker Cassenbestände Prioritäten hinausgegeben werden, deren die Nordbahn bei einem Actiencapitale von 71 Millionen nur $17^1/_2$ Millionen hat. Dieselbe hatte jüngst einen Pressprocess gegen 2 auch verurtheilte literarische Freibeuter angestrengt welche mit Enthüllungen drohten.

An der Berliner Börse sind die Actien der Eisenbahn-Linie Lundenburg-Grussbach zur Einführung gelangt. Die in Rede stehende Bahnlinie hat eine Länge von $5^1/_2$ Meilen und erfordert ein Anlage-Capital von $4^1/_2$ Millionen Gulden, welches durch die Emission von Actien und Prioritäten je zur Hälfte aufgebracht werden soll. Die letzteren werden bereits seit längerer Zeit an der Berliner Börse umgesetzt. Die in Rede stehende Bahnlinie sollte ursprünglich eine Verbindung herstellen zwischen der Staatsbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn, indirect also eine Verbindung des Ungarischen mit dem Oesterreichischen Bahnnetze. Wird von dem sogenannten Ungarischen Eisenbahngeschäfte jener Theil perfect, welcher eine Linie Pest-Neu-Szöny-Lundenburg in sich schliesst, so gestaltet sich die kleine Bahn in der That zu einem wichtigen Bindegliede. Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hat bekanntlich nicht nur den Betrieb der neuen Bahn übernommen, sondern sich auch bei der Beschaffung des Baucapitals ansehnlich betheiligt.

Die Oesterreichische Staatsbahn liess in der Wiener Zeitung das Gerücht des Verkaufes ihrer Domainen dementiren; sie will nun 9 Millionen Pfandscheine darauf ausgeben und sich so unabhängig von den die Bahnen ausbeutenden Banken das Capital für die Ungarischen Bauten sichern. Im Frankfurter Actionair ist ein interessanter Bericht über die Unterhandlungen der Staatsbahn mit der Rumänischen Regierung wegen Uebernahme der Wallachischen Bahnen zu lesen; die hart geprüften Obligationäre dürften sich dazu gratuliren.

Die Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn hat die Vereinigung des Eilgut- und Frachtendienstes in den collectiven „Güterdienst" auch in den grösseren Stationen und im Localverkehr die Neuerung eingeführt, dass die Ermittelung der Transportgebühren nicht mehr von der Aufgabe- sondern nur von der Empfangsstation geschieht. Ob sich diese unläugbare Vereinfachung der Arbeit, in Folge des Wegfalles der Vergleichung der Auf- und Abgabe-Rechnungen, bei der Controle bewähren wird, muss die Erfahrung zeigen. — Die Einnahmen der Pardubitzer Bahn sind so günstig, dass sie den präliminirten Staatszuschuss von 400 000 fl. nicht in Anspruch nehmen wird. Die Bahnverwaltung trifft nunmehr die Einleitungen zum Beginn des Baues von Reichenberg nach der Preussischen Grenze bei Görlitz. Bereits im letzten Sommer wurde ein Uebereinkommen mit der Berlin-Görlitzer Gesellschaft abgeschlossen, wonach diese letztere sich verpflichtet, von Görlitz bis zur Grenze zu bauen. Die gemeinschaftliche Grenzstation wird in Seidenberg (Preussisch-Schlesien) angelegt. Hierdurch wird eine neue directe Linie mit Berlin hergestellt. Die Pardubitzer Bahn gewinnt dadurch einen zweiten Anschluss an das Preussische Eisenbahnnetz und wird im Verein mit der Oesterreichischen Nordwestbahn mit Erfolg in den Concurrenzverkehr zwischen Wien und Norddeutschland eintreten können. Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn beabsichtigt keine neuen Actien für diesen Bau zu emittiren, sondern wird Silberprioritätsobligationen ausgeben, welche mit 5 Procent vom Staate garantirt sind. Bei dieser Constellation wird die in der Verwaltung factisch schon bestehende Fusion der Süd-Norddeutschen mit der Nordwestbahn nicht lange mehr ausbleiben.

Der Kaiserin Elisabeth-Westbahn wird die im Grunde nicht bestehende Erhöhung des Kohlentarifs als Pressionsmittel zu Acquirirung der Traunthal-Wolfsegger Werke mit Unrecht imputirt. Die Titres der Ischl-Ebensee'er Bahn haben sich bereits von ihrem frühern Coursverlust erholt. Das Consortium der auch von der Westbahn in den Betrieb zu übernehmenden Salzkammergutbahn (Giselabahn) hat dem Handelsministerium die beendeten Projectselaborate vorgelegt. Die Bahn, von Passau ausgehend und dort an die Bayrischen Ostbahnen und die projectirte Böhmisch-Bayrische Waldbahn anschliessend, betritt bei Schärding das Oesterreichische Gebiet, und hat bis zu ihrem südlichsten Endpunct in der Station Selzthal, wo die Einmündung in die Kronprinz Rudolfsbahn beabsichtigt ist, eine Länge von $190{,}_{730}$ Kilom. d. i. $25{,}_{14}$ Meilen

Soweit die Bedingungen, unter denen die Unionbank die Geldbeschaffung für die Strecke Munkacs-Stryi übernommen hat, bekannt sind, wird dieses Institut die Papiere zum Course von 78 Procent übernehmen. Weitere 2 Procent sollen nach Abwicklung des Geschäftes mit den Concessionären getheilt werden. Die Theilstrecke Munkacs-Beskyd geniesst eine Zinsengarantie von 55 000 fl. pr. Meile, welche einem garantirten Anlagecapital von 1 100 000 fl. entspricht; dieselbe ist daher vom Staate aus so gut dotirt, dass die Vergebung der Bau-Arbeiten ohne viele Schwierigkeiten und jedenfalls mit beträchtlichem Gewinne für die Unionbank geschehen kann.

Ueber die Oesterreichische Allgemeine Bank und ihr Verhältniss zu dieser auch Albrechtbahn getauften Bahn circuliren nämlich zwei Versionen. Die eine sagt, dass sie die Concession mit Gewinn weiterbegeben habe, während die zweite behauptet, sie habe bereits das Anlagecapital zu seinem fixen Course beschafft. Letzteres ist insoweit wenigsten glaublich, als der Bank thatsächlich schon vor einigen Tagen für die Actien und Prioritäten günstige Kaufanträge vorlagen.

### Pester Briefe.

Pest, 21. Januar 1872. (Temesvár-Orsova und Arad-Temesvar. Kikinda-Belgrad. Das grosse Eisenbahngeschäft. Industriebahnen. Munkács-Stryi. Schneeverwehungen. Nordostbahn. Ostbahn. I. Siebenbürger Bahn. Donau-Draubahn. Personalien.) Die vergangenen zwei Wochen haben neuerdings einige Errungenschaften betreffs Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes aufzuweisen. An anderem Orte dürfte bereits über das Resultat der letzten Verwaltungsraths-Sitzung der Theissbahn berichtet und der Standpunkt, welchen die Staatsbahn und Theissbahn rücksichtlich des Ausbaues der Temesvár-Orsovaer-Linie in der letzten Zeit eingenommen hatten, klar gelegt worden sein. Nachdem der Verwaltungsrath der Theissbahn erklärt hatte, auf die von der Staatsbahn gestellten Bedingungen nicht eingehen zu können und eventuell um die selbstständige Concessionirung dieser Linie sich bewerben zu wollen, erneuerte die Staatsbahn die Verhandlungen und verlieh die intervenirende Regierung denselben den gehörigen Nachdruck. Die erwünschte Verständigung wurde erzielt und zwar fast ausschliesslich auf Grund der von der Theissbahn im Einverständnisse mit der Regierung gestellten Bedingungen. Darnach wird die Concession der Linie Temesvár-Orsova beiden Gesellschaften gemeinschaftlich ertheilt und wird die Strecke Arad-Temesvár von der Staatsbahn an das gemeinsame Unternehmen abgetreten, welches somit die Firma Arad-Temesvár-Orsovaer Eisenbahn erhält; die neue Linie wird vom Staate mit einer Zinsengarantie ausgestattet, und leisten die beiden Mutterbahnen zur Deckung der Betriebskosten und Verzinsung des Actienkapitals im Verhältniss der zu übernehmenden Verkehrsquote einen Jahresbeitrag, welcher das Maximum von 300 000 fl. für beide Theile zusammengenommen nicht übersteigen darf; der Betrieb und die Verwaltung geschieht für gemeinsame Rechnung und fällt die Besorgung des Betriebes auf die Strecke Arad-Temesvár der Theissbahn, auf der Strecke Temesvár-Orsova der Staatsbahn zu; die Theilung des Transit-Verkehres geschieht in der Weise, dass die Güter von Temesvár über Czegléd und weiter, so wie zurück nach Temesvár und weiter zu zwei Fünftel der Theissbahn und zu drei Fünftel der Staatsbahn zufallen; endlich gewährt die Staatsbahn der Theissbahn die directe Beförderung ihrer Züge aus einem Rangirbahnhofe in Pest gegen einen mässigeren Tarifsatz für die Schienenbenutzung auf der Strecke bis Czegléd. — Diese Abmachungen bedürfen zwar allerdings noch der Zustimmung der beiderseitigen Verwaltungskörper und General-Versammlung, unzweifelhaft aber wird diese nicht vorenthalten und kann somit die Vereinbarung als perfect betrachtet werden. Diese Thatsache verdient freudig begrüsst zu werden, da sie uns um ein gut Stück auf der Bahn nach Vereinigung mit dem orientalischen Handelswege weiter gebracht hat.

In gleicher Weise wurde mit der Staatsbahn ohne Rücksicht auf das grosse Eisenbahngeschäft die Verhandlung wegen Vergebung der Strecke Kikinda-Belgrad fortgesetzt und würde auch zu einem definitiven Resultate geführt haben, wenn der Donau-Uebergangspunkt behufs Anschlusses an die Serbischen Bahnen hätte bestimmt werden können. Im Allgemeinen wurde in Bezug auf das Effectivkapital, die Fahrbetriebsmittel und alle technischen Fragen ein vollkommenes Einverständniss mit der Regierung erzielt. Rücksichtlich des Endpunktes, der gegenwärtig nicht festgesetzt werden kann, machte die Staatsbahn fünf Offerten, die sich wesentlich von einander unterschieden. Während vier Offerten in der Hoffnung eines Anschlusspunktes auf eine Specialgarantie verzichten, fordert eine solche die fünfte, welche einen Anschlusspunkt ausser Combination stellt. Man einigte sich vorläufig, Pancsova als Endpunkt festzu-

stellen, bis über einen Anschluss an die Serbischen Bahnen ein definitiver Beschluss gefasst werden kann und läuft hiermit keine Gefahr, in eine Sackgasse zu gerathen, da von diesem Orte ein Anschluss an die Serbischen Bahnen, welche die Stadt Belgrad füglich nicht umgehen können, leicht hergestellt werden kann. Uebrigens soll sich die Staatsbahn mit der Regierung auch hinsichtlich der finanziellen Seite dieses Unternehmens geeinigt haben und wäre demnach auch der Ausbau dieser Linie sichergestellt.

Das grosse Eisenbahngeschäft darf als abgethan betrachtet werden. Wiewohl der Finanzminister noch immer an demselben festhält, so hat sich dennoch im Ministerrathe eine gegentheilige Ansicht Geltung verschafft, wonach dasselbe im grossen Ganzen aufgegeben werden soll. Die nächsten Concessionen dürften nur ertheilt werden, wenn sich Bewerber ohne Garantieforderung finden. So soll die Regierung gewillt sein, dem Landtage noch in dieser Session deartige Gesetzesvorlagen über die Linien Dioszegh-Neutra-Uezbegh und Arad-Szegedin zu machen.

Ueber die Verhandlung des Finanzausschusses des Abgeordnetenhauses betreffs jener Gesetzesvorlagen, welche neben der Pest-Ofner Verbindungsbahn noch einige Industriebahen umfassen und durch das jüngst aufgelegte 30 Millionen Anlehen in Wirksamkeit gebracht werden sollen, dürfte bereits anderwärts berichtet worden sein; hier wäre noch zu erwähnen, dass der bereits concessionirte Ungarische Theil der Munkács-Stryi-Lemberger Bahn verwirklicht werden wird, da die Concessionaire sowohl die Geldbeschaffung sichergestellt, als auch bewährte und sachkundige Unternehmer gefunden haben.

Abgesehen davon, dass unsere im Betriebe stehenden Bahnen in der letzten Zeit ausserordentlich durch Schneeverwehungen zu leiden hatten — wobei insbesondere die Theissbahn hart mitgenommen wurde — und dadurch von einem namhaften Ausfalle in den Betriebseinnahmen betroffen werden; treten bei einzelnen mehr oder weniger arge Schäden immer deutlicher zu Tage.

Die Nordostbahn wird auch bei der secundären Strecke Nyiregyház-Ungvár angenommenen General-Entreprise nur mit schweren Opfern sich vor den schlimmsten Folgen bewahren können; während der Ostbahn selbst die Regierung mit dem besten Willen schwer wird helfen können. Was diese thun kann, ist dass sie der Ostbahn jene Summen bewilligt, auf deren Ersatz diese ein unbezweifelbares, aus der Concessions-Urkunde hergeleitetes oder auf bestimmten Vereinbarungen beruhendes Anrecht besitzt. Hingegen hat sich bei der vollständig im Betriebe stehenden I. Siebenbürger Eisenbahn ein anderer Uebelstand herausgestellt. Die Betriebsmittel schon vom Anfange an zu niedrig beziffert, haben den gesteigerten Anforderungen, welche die Beförderung der massenhaft begehrten Petrozsenyer Kohle gestellt hatte, nicht genügend entsprochen. Mehrere theils von der Alföld- theils von der Ostbahn leihweise entnommenen Maschinen werden zur Aushülfe verwendet.

Der Bau auf der secundären Donau-Drau-Bahn (Zakány-Dombovár-Battaszék) hat einen so guten Fortschritt genommen, dass der Betriebseröffnung im Juli l. J. mit Sicherheit entgegengesehen wird und dem entsprechend auch von der Verwaltung Alles vorvorbereitet wird.

An Personal-Veränderungen wäre noch zu berichten, dass sich der Director der Theissbahn, Herr Dominik Taschler in den Ruhestand zurückgezogen hat und seine Stelle vorläufig intermistisch besetzt wurde.*

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Die technischen Mitglieder der Eisenbahn-Direction zu Elberfeld Bauräthen Dircksen und Pichier sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt worden. — Der bisherige Ober-Betriebs-Inspector Schwabe zu Berlin und der bisherige Eisenbahn-Betriebs-Director Reder zu Cassel sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt und als technische Mitglieder der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin zugetheilt worden.

**Schweizer Centralbahn.** (Dr. Wilh. Schmidlin †.) Aus Basel wird uns der Tod vom Centralbahn-Director Dr. Wilhelm Schmidlin, einer der Eisenbahnkoryphäen der Schweiz, berichtet.

Im Schoose einer Familie des Arbeiterstandes im Jahre 1810 geboren, welcher Abkunft er sich bis ans Ende seines Lebens rühmte, zeichnete er sich schon als Schüler durch seine Talente und seinen Fleiss aus, eben so durch sein edles, geselliges Wesen, das ihm den Eintritt in die verschiedensten Kreise öffnete und ihm schon als jungen Mann die Zuneigung und das Zutrauen hoher Gönner verschaffte. Sein Studiengang war auf Basels Schulen und Universität angewiesen, wo er sich vornehmlich den mathematischen Fächern und der Nationalökonomie widmete. Ein späterer Aufenthalt in Lyon gab ihm Gelegenheit, sich in die Französische Sprache einzuleben. Zuerst fand er als Hülfslehrer im Basler Gymnasium Bethätigung, und stieg dann in rascher Folge die Stufenleiter bis zum Rector der neugegründeten Gewerbeschule empor. Er ward ein thätiges Mitglied der Gemeinnützigen Gesellschaft, deren Commissionen er durch sein organisatorisches Talent belebte und die durch ihn an Bedeutung gewann; eben so wurde er schon als junger Mann als Mitglied des grossen Rathes erwählt, in welchem er als hervorragender Redner bis zu seinem Hinscheid einen ehrenvollen Platz einnahm. Er bethätigte sich auch als Schriftsteller und behandelte mit grosser Klarheit alle Fragen, die er in das Bereich seiner Thätigkeit einschloss; seine hervorragendste schriftstellerische Arbeit ist seine Preisschrift über den Freihandel, für welche er vom Verein der Freihändler in Hamburg mit dem ersten Preis gekrönt wurde. Vom Schweizer Bundesrath wurde er als Experte zur Begutachtung der Frage über den Nutzen und die Rentabilität der Eisenbahnen in der Schweiz herbeigezogen. Ein Mann von so hervorragenden Eigenschaften konnte beim Entstehen des ersten Schweiz. Eisenbahnnetzes nicht übergangen bleiben. Er half als Mitglied des Verwaltungsrathes die Schweizer Centralbahn gründen und trat in deren Verwaltung, anfänglich als berathendes Mitglied des Directoriums, bis er nach dem früh erfolgten Tode Speisers diesem Unternehmen als Director des Betriebes seine ganze Thätigkeit zuwandte. Es war eine Aufgabe, die dem Wissen und den Eigenschaften Schmidlins vollständig entsprach, und er zeigte es durch alle Wechselfälle und Schwierigkeiten hindurch, dass er der richtige Mann war, mit klarem Verständniss die Situation zu beherrschen und im richtigen Augenblicke zu handeln. Die vielfache Thätigkeit, die Schmidlin für das Gedeihen des Centralbahnunternehmens verwandte, hinderte nicht, dass sein Geist noch zu weiterem, höherem Schaffen Raum fand. Die Gotthardtbahnfrage, die recht eigentlich seine Herzenssache war, entfaltete sich in ihm von den ersten embryonischen Anfängen an bis zu ihrem glücklichen Gedeihen. War es ihm doch noch vergönnt, die Gründung dieses ausserordentlichen Unternehmens mit fördern zu helfen und solches gesichert zu sehen. — Der Tod, der ihn in seinem 61. Jahre urplötzlich ereilte, kam um so unerwarteter, als Schmidlin körperlich sehr rüstig war; der Bequemlichkeit seines Leibes gab er niemals Raum. Er war ein tüchtiger Spaziergänger, ein vortrefflicher Schwimmer, und Mässigkeit war seine strenge Lebensregel.

Sein früher Hinscheid wird von seiner Familie, von seinen Collegen, von seinen Untergebenen, von seiner Vaterstadt, ja vom ganzen Vaterlande tief betrauert. Ihm folgt ein dankbares Andenken ins Grab — die wahre Bürgerkrone eines Republikaners. — H.

### Technisches.

Da es nach der Einführung der neuen Masse und Gewichte sehr wichtig ist, welche Schriftzeichen für die abgekürzte Bezeichnung derselben angewandt werden, von den Regierungen darüber aber keine Entscheidung getroffen worden ist, so theilen wir nashstehend die Beschlüsse mit, welche auf dem Delegirtentage des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hierüber gefasst worden sind. In allen Kreisen haben, so viel sich bis jetzt wahrnehmen lässt, die Bezeichnungen volle Billigung gefunden und würde deren Acceptirung vielfacher Verwirrung und zahlreichen Missverständnissen vorbeugen. Der Verband hat beschlossen: 1) Die Bezeichnung der metrischen Maasse und Gewichte wird stets hinter die letzte Ziffer der betreffenden Zahl gesetzt, mag dieselbe aus ganzen Ziffern allein bestehen, oder ganze und Bruchziffern enthalten. Sämmtliche Schriftzeichen, mit Ausnahme der Bezeichnungen für die Worte Quadrat und Kubik, werden in Exponentenform geschrieben, für letztere dienen die Zeichen □ resp. Kb, welche in der Grösse der Ziffern und auf der Linie derselben zwischen die Ziffer und den Exponenten der einer solchen Flächen- oder Körperbezeichnung zu Grunde liegenden Längeneinheit eingeschoben werden. Die am häufigsten gebrauchten kleineren Grundeinheiten werden durch kleine lateinische Buchstaben bezeichnet und zwar Meter durch **m**, Liter durch **l**, Gramm durch **g**, Kilogramm (Kilo) durch **k**. Die mit selbstständigen Namen benannten grösseren Maasse und Gewichte werden durch grosse lateinische Buchstaben bezeichnet und zwar Meile durch M., Ar durch A., Scheffel durch S., Zentner durch Z., Tonne durch T. 3) Alle übrigen als Vielfache oder Theile der Grundeinheiten benannten Maass- und Gewichtsgrössen werden bezeichnet, indem vor das Zeichen der Grundeinheit ein entsprechender grosser, resp. kleiner Buchstabe hinzugefügt wird. Für die Vielfachen dienen die Zeichen M, K, H, D (Myrias, Kilo, Hekto, Deka), für die Theilgrössen die Zeichen d, z, m (dezi, zenti, milli). 4) Die Bezeichnung der mechanischen Arbeit erfolgt durch einfache Combination der Maass- und Gewichtsgrössen, wobei die ersteren stets voranzustellen sind.

### Miscellen.

**Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. Nr. 3 vom 20. Januar 1872.** Chronik des Deutschen Reiches. — Deutschlands Kaiserpfalzen. — Der freien und Hansestadt Hamburg Ehrenbürgerbrief für den Kanzler des Deutschen Reiches, Fürsten von Bismarck. — Die vorchristlichen Denkmäler im Landdrosteibezirk Stade. — Die Illustration der Deutschen Dichtung. IV. — Rückblick auf die Königliche Oper in dem Zeitraume vom 1. October bis 31. December 1871.

* Dem Gerüchte, dass an seiner Statt Director Freund von der I. Siebenbürger zugleich Verwaltungsrathsmitglied der Theissbahn ausersehen sei, ist wenig Glauben zu schenken, nachdem sich dieser wiederholt auf das Bestimmteste ausgesprochen, einmal die Siebenbürger Bahn nicht verlassen und die Verwaltung der Theissbahn in ihrer gegenwärtigen Organisation nicht übernehmen zu wollen.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

19. Februar *Waarschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Gegenstand der Berathung ist ein Antrag des Verwaltungsrathes: zur Bezahlung der bestellten Schienen, Locomotiven und Waggons eine Anleihe von 1 000 000 R. S. auf Rechnung der auf Grund Beschlusses der Generalversammlung vom 15./27. Juni 1871 zu emittirenden Obligationen aufzunehmen und wird den Herren Actionären zugleich eine Modification des der Generalversammlung unterm 16./28. December 1869 vorgelegten Entwurfes der Gesellschaftsstatuten mitgetheilt werden.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung: Mittheilung einer Modification des der Generalversammlung unterm 17./29. December 1869 vorgelegten Entwurfes der Gesellschafts-Statuten.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.

## Einzahlungen.

**Breslau-Warschauer Eisenbahn (Preussische Abtheilung.)** Diejenigen Herren Actionäre, welche die unterm 13. October 1871 ausgeschriebene Vollzahlung resp. die früher ausgeschriebenen Ratenzahlungen auf die von ihnen gezeichneten Stamm-Actien bisher nicht geleistet haben, haben nunmehr bis spätestens den 15. März d. J. die sämmtlichen rückständigen Raten der gezeichneten Stamm-Actien nebst 6 Proc. Verzugszinsen von den jedesmaligen Fälligkeitsterminen ab auf die Quittungsbogen an die Gesellschafts-Bankiers: a) Herrn Julius Alexander zu Berlin, Dorotheenstr. 54, b) Herrn Meyer Cohn zu Berlin, Unter den Linden 11, c) Herren Gebrüder Guttentag zu Breslau einzuzahlen. Gegen diejenigen, welche diesen Zahlungstermin verstreichen lassen, wird nach Bekanntmachung des Verwaltungsraths vom 12. d. M. die Klage wegen Kapital und Verzugszinsen so wie der statutenmässigen Conventionalstrafe erhoben werden.

**Continental-Pferde-Eisenbahngesellschaft, Berlin.** Bureau: Linienstrasse 155. Die noch nicht eingezahlten restlichen 50 Proc. des Actien-Capitals sind in zwei gleichen Raten einzuzahlen. Die erste mit 25 Proc. war bereits am 3. December v. J. fällig; die Einzahlung der zweiten mit 25 Proc. findet am 3. Febr. 1872 statt. Auf verspätet geleistete Einzahlungen werden 6 Proc. Verzugszinsen gerechnet.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 29. Januar | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserner Brückenüberbau | — |
| 29. „ | zu Offenbach | Frankfurt-Offenbacher | Schwellen | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Bahnhofs-Restaur. Grevenbrück | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Schienen, Laschen etc. | 51 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 76 |
| 30. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Verpachtung von Lagerplätzen | — |
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 1. „ | zu Mülheim a/Ruhr | Rheinische E. | Bruch- und Ziegelsteine | — |
| 1. „ | daselbst | dieselbe | Beamten-Wohngebäude | — |
| 1. „ | zu Beuthen | Oberschlesische E. | Erdarbeiten | — |
| 1. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Schwellen | 84 |
| 2. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |
| 3. „ | zu Paderborn | Westfälische E. | Wagenzubehör | 84 |
| 5. „ | zu Münster | Westfälische E. | Bahnh.-Restaur. Hamm | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Reetaur. Cabel | — |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 9. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 13. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Oberbaumaterial | — |
| 14. „ | zu Erfurt | Thüringische B. | Ausweichen | No. 10. |
| 15. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Eis. Brücken-Oberbau | No. 10. |
| 16. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 1. März | zu Prag | dieselbe | Materialien | — |

## Briefkasten.

Die Bestellungen auf unsere Uebersichtskarte der Eisenbahnen Europas, welche seit dem 23. Januar bei uns eingegangen sind, können wir erst gegen Ende nächster Woche erledigen, da die vorräthigen Exemplare pro 1872 bereits sämmtlich vergriffen sind, und somit erst neue Exemplare angefertigt werden müssen.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die Tit. Herren Actionäre werden hiemit benachrichtigt, dass die auf Dienstag, den 30. Januar 1872 ausgeschriebene ausserordentliche Generalversammlung eingetretener Verumständungen halber nicht stattfinden wird.

Basel, den 19. Januar 1872.

Der Präsident des Verwaltungsrathes:
Stähelin-Brunner.

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
## von Bremen nach Newyork und Baltimore
### eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| D. Newyork | 27. Januar | nach Newyork | D. Hansa | 17. Febr. | nach Newyork |
| D. America | 3. Febr. | „ Newyork | D. Hermann | 24. Febr. | „ Newyork |
| D. Baltimore | 7. Febr. | „ Baltimore | D. Main | 2. März | „ Newyork |
| D. Bremen | 10. Febr. | „ Newyork | D. Ohio | 6. März | „ Baltimore |

**Passage-Preise** nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.
**Fracht:** £ **2. 10** s., in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. **Köln** 27. Januar 1872; D. **Hannover** 24. Februar; D. **Frankfurt** 23. März; D. **Köln** 20. April; D. **Hannover** 11. Mai.
**Passage-Preise:** Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
**Fracht:** £ **3** in full per Cubikmeter. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan**.
D. **Graf Bismarck**, Mittwoch 7. Februar
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben.**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

## Plomben

mit Oeffnung für den Knoten, **ohne** und **mit aufgegossenen Controlnummern** von 1—60, sowie auch

**Plombir-Apparate**

empfiehlt **Heinrich Bitter,**
Metallgiesserei
**Bielefeld.**

Muster und Preis-Courante gratis und franco.

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben **Allein zu beziehen durch**
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in **Weiden** (Bayern).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 11. Leipzig, am 29. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Resultate der in Preussen gemachten Versuche mit der Einrichtung einer telegraphischen Verbindung in den Eisenbahnzügen zwischen den Reisenden und dem Fahrpersonal. — Die Controle der Eisenbahnwagen im Localverkehr. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten. Vereinsgebiet: Zusatz-Convention zum Friedensvertrage. Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Bahn. — Ausland: Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn; Italien, Savona-Französische Grenze, Mantua-Modena, Sicilianische Eisenbahnen. — Technisches: Schalengussräder von Ganz & Comp. in Ofen; Preis-Ausschreibung. — Eisenbahn-Kalender. — Berichtigung. — Briefkasten. — Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im December 1871. — Officielle Anzeigen: K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn: Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Pilsen-Eger. — Ueberzählige und fehlende Güter. Privat-Anzeigen.

## Resultate der in Preussen gemachten Versuche mit der Einrichtung einer telegraphischen Verbindung in den Eisenbahnzügen zwischen den Reisenden und dem Fahrpersonal.*

In Folge des Erlasses des Königl. Preussischen Handelsministeriums vom 26. Januar 1869 sind die Versuche über die telegraphische Verbindung in den Eisenbahnzügen zwischen den Reisenden und dem Zugbegleitungs-Personal auf den Preussischen Eisenbahnen fortgesetzt und ist darüber Folgendes an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister berichtet worden:

Die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hat das von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn angewendete electrische System während des Winters 1869/70 bei den zwischen Cosel und Myslowitz coursirenden Localzügen in Gebrauch gehabt.

Die Erstarrung der angewendeten Daniel'schen Batterie und demzufolge Unterbrechung der Wirkung ist schon bei mässiger Kälte eingetreten. Ausserdem werden zum Zweck des dauernden Gebrauchs der Einrichtung mannichfache Abänderungen der Details für erforderlich gehalten. Auf Grund der gewonnenen Erfahrung erachtet die Direction das electrische System, da dasselbe einer zu sorgfältigen Behandlung und einer ganz besondern Aufsicht bedarf, nicht für geeignet, um unter allen Umständen den zu erreichenden Zweck sicher zu stellen und bemerkt, dass ein dringendes Bedürfniss zu einer solchen oder ähnlichen Einrichtung sich bisher auf den Bahnstrecken ihrer Verwaltung nicht geltend gemacht hat.

Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft hat (vom November 1869 bis März 1870) einen Courierzug zwischen Berlin und Köln mit einem pneumatischen Klingelzug ausgerüstet. Die Einrichtung hat sich im Allgemeinen bewährt, doch ist bis jetzt noch kein Fall vorgekommen, in welchem dieselbe zur Anwendung gebracht wäre. Sie besteht darin, dass eine Hauptleitung von Bleiröhren unter den Wagen entlang und zwischen denselben, mit übersponnenen Gummiröhren verbunden, nach dem Zugführer-Coupé im Packwagen geführt wird, wo sich ein Wecker-Apparat befindet. Um letzteren in Thätigkeit setzen resp. die an demselben befindliche Arretirung zurückziehen zu können, ist in jedem Wagen (unter einer Bank verdeckt befestigt) ein blasebalgartiger Ballon angebracht, welcher auseinander gezogen werden kann und dadurch die Luft in der Hauptleitung verdünnt. Das Auseinanderziehen des Ballons geschieht durch ein Gewicht, dessen Auslösung wiederum von jedem einzelnen Coupé und von den etwa vorhandenen Bremssitzen, also auch von dem im Dienst befindlichen Aufsichtspersonal aus geschehen kann. Zu diesem Zweck befinden sich in den Zwischenwänden der Wagen und in den Bremshäuschen birnenartige Luftballons, welche durch einen für gewöhnlich mit einem Glase überdeckten Knopf gedrückt werden können, wodurch die Luft in der von jeder solchen Birne nach dem oben erwähnten Apparate führenden Nebenleitung in Bewegung gesetzt und sowohl das Gewicht, als auch eine nach aussen fallende Scheibe ausgelöst wird. Diese Nebenleitungen bestehen gleichfalls aus Bleiröhren.

Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft hält telegraphische Apparate der gedachten Art auf den Zügen überhaupt nicht für nothwendig, schlägt jedoch für den Fall, dass dergleichen Einrichtungen getroffen werden sollten, die Einführung des Sprechrohrs vor.

Die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hat eine Communications-Vorrichtung zwischen den Reisenden und dem Zugpersonal mittelst electrischer und pneumatischer Apparate bei den zwischen Berlin und Oderberg coursirenden Eilzügen und in den zwischen Berlin und Breslau fahrenden beiden Personenzügen eingeführt. Nach den bisher gemachten Beobachtungen functionirt der Apparat zweckentsprechend, auch hat eine missbräuchliche Anwendung desselben Seitens des Publicums nicht stattgefunden.

Die Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft berichtet über die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in dem Courierzuge zwischen Köln und Berlin getroffenen pneumatischen Einrichtung, dass der Apparat nicht immer den Anforderungen, welche an ihn gestellt werden mussten, entsprochen habe. In einzelnen Fällen hat die Klingel zu läuten angefangen, ohne dass das Personal oder ein Reisender dazu Veranlassung gegeben hatte. Zur Zeit als Schneewetter, Frost und Regen abwechselnd eintraten, zeigte sich auch, dass die Klappe, welche an dem Wagen sich öffnen soll, wenn ein Signal gegeben ist, eingefroren war.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche keine Versuche mit der Einrichtung einer telegraphischen Verbindung bei den Zügen angestellt hat, motivirt dies dadurch, dass in jedem der Rheinischen Bahnzüge Wagen fremder Verwaltungen laufen, welche nach bestimmter Reihenfolge einrangirt sein müssen und, weil dieselben nicht mit entsprechendem Leitungsapparat versehen sind, die Anbringung einer durchgehenden Verbindung unmöglich machen. Ausserdem wurde die Verbindung auf ihren Zügen dadurch entbehrlich, dass sämmtliche Stationen mit wenigen Ausnahmen in kurzer Entfernung von einander liegen, und dass die Schaffner bei dem auf den Rheinischen Bahnen gebräuchlichen Billetrevisions-Verfahren fast fortwährend sich auf den Wagentritten den Coupé's entlang bewegen und in steter persönlicher Verbindung mit den Reisenden bleiben können.

Die Direction der Westfälischen Eisenbahn hat zur telegraphischen Verbindung einen pneumatischen Klingelzugapparat in zwei auf der Strecke Münster-Holzminden resp. Warburg coursirenden Personenwagenzügen seit Mai 1868 und April 1869 eingerichtet. Die Kosten für je einen aus 3 Personenwagen und einem Gepäckwagen bestehenden Zug haben 350 Thlr. betragen. Im Allgemeinen haben sich diese Klingelzug-Apparate gut gehalten und functionirten im März 1870 noch eben so gut als zur Zeit der Neubeschaffung. Ein Gebrauch von diesen Klingelzug-Apparaten ist indessen bisher, nachdem dieselben zwei Jahre in den Zügen vorhanden gewesen sind, von dem reisenden Publicum noch nicht gemacht worden, auch ist kein Fall des Missbrauchs vorgekommen.

Die Direction der Ostbahn hat bei einem in den Eilzug zwischen Bromberg und Alexandrowo eingestellten Packwagen, einem Post- und einem Personenwagen ohne Verbindung mit der Locomotive die Versuche mit der im Jahre 1868 getroffenen electrisch telegraphischen Einrichtung fortgesetzt. Dieselbe ist jedoch dem reisenden Publicum noch nicht durch Bekanntmachung zur Benutzung überwiesen worden. Es sind einzelne Unterbrechungen theils durch Beschädigung der Verbindungsstücke, theils durch Ermittelung geeigneter galvanischer Batterien zur Erzielung einer constanteren Stromstärke herbeigeführt worden. Die Einrichtung kann nach den Ergebnissen der Versuche bei Anwendung grosser Aufmerksamkeit in Unterhaltung und Behandlung der galvanischen Batterie und in der Lösung und Wiederanbringung der Verbindungsdrähte zwischen den einzelnen Wagen betriebsfähig unterhalten werden und erscheint zur Erreichung des angestrebten Zweckes geeignet; sie muss jedoch, ehe sie zur allgemeinen Einführung empfohlen werden kann, weiter erprobt und resp. in einzelnen Theilen verbessert werden. Namentlich sind die Isolatoren an den Kopfwänden der Wagen und die Verbindungsstücke stark genug zu construiren, da dieselben beim Auf- und Absteigen der Schaffner und beim Kuppeln der Wagen leicht beschädigt werden. Die angewandte Batterie von sechs Daniel'schen Zink-Kupfer-Elementen (die ursprüngliche Zahl von 10 Gläsern konnte der kurzen Leitung wegen auf 6 reducirt werden) blieb in letzter Zeit, wenn die Kette während des Aufenthalts des Zuges in Bromberg und Alexandrowo mehrere Stunden hintereinander geöffnet wurde, drei bis vier Wochen constant und bedurfte die Ankerstellung des Electromagneten während dieser Zeit keiner Regulirung, auch gab dieselbe keine willkürlichen Signale durch die Erschütterung während der Fahrt. Gegen Einfrieren ist die Batterie durch Aufstellung im geheizten Packmeister-Coupé gesichert worden.

Die Direction der Saarbrücker Eisenbahn hat mit der im Jahre 1868 getroffenen Einrichtung der electro-telegraphischen Verbindung in den Zügen weitere Versuche angestellt. Die Vorrichtung functionirte während 4 Monate in befriedigender Weise und haben sich besonders zwei Hauptbestandtheile derselben, nämlich die Signalgeber der Coupé's und die Verbindung der einzelnen Wagen untereinander, bewährt; hingegen hat sich bei der zum Betriebe der Vorrichtung dienenden Batterie und bei dem Signalwecker für das Maschinenpersonal eine Abänderung der Constructionsprincipien als nothwendig erwiesen.

Die Batterie aus Elementen nach Siemens und Halske mit Diaphragma von Papiermasse bestehend, zeigte nicht die durchaus nothwendige andauernde Betriebsfähigkeit und bedarf überhaupt einer fast permanenten Aufsicht. Diesen Mängeln wurde durch Anwendung von Elementen nach Léclauché vollständig abgeholfen. Die Léclauché'schen Elemente wirkten ein volles Jahr lang constant und erforderten bei dieser Stand-

* Zusammengestellt im Kgl. Preuss. Handelsministerium, Novbr 1871.

fähigkeit unbedeutende Aufsicht, sowie sehr geringen Aufwand an Material, auch sichert die eigenthümliche vierkantige Form dieser Elemente eine solide Verpackung, welche wegen der Erschütterung während der Fahrt unbedingt nöthig ist.

Der Signalwecker für das Maschinen-Personal ist fortgelassen worden, weil das gewünschte Resultat damit nicht erreicht werden konnte, und ist nur der kleinere im Zugführer-Coupée befindliche Signalwecker bestehen geblieben. Die Verbindung des Zugführers mit dem Maschinenpersonal soll durch eine mit der Dampfpfeife in Connex gebrachte Signalleine hergestellt werden.

Die Frage, ob ein Bedürfniss zur allgemeinen Einführung einer telegraphischen Verbindung qu. auf den Personenzügen vorliegt, glaubt die Direction verneinen zu müssen.

Die Direction der Hannoverschen Eisenbahn hat Versuche mit einem electrisch optischen Signal angeordnet, indessen bisher in Folge der Kriegsereignisse noch nicht zur Ausführung gebracht.

Die Direction der Bebra-Hanauer Eisenbahn hat Versuche mit electrischen System unter Anwendung von Léclauché'scher Batterie angestellt und zwar vorläufig nur eine Verbindung von zwei Coupées eines Personenwagens mit dem Zugführer-Coupée im Packwagen zur Ausführung gebracht. Zur Allarmirung des Maschinen-Personals diente eine vom Zugführer gehandhabte Signalleine. Bei den Versuchen gelang es, den Zug auf ebenen und wenig geneigten Strecken innerhalb 30 Secunden, auf Gefällstrecken von 1 : 100 innerhalb einer Minute zum Stehen zu bringen.

Die Direction der Nassauischen Eisenbahn hat mit den von Prudhomme erfundenen electrischen Apparat Versuche in einem Personenzug ungefähr 2 Monate lang angestellt und spricht sich günstig über die Functionirung des Apparats aus. Von Seiten des Publikums hat keine Benutzung desselben stattgefunden.

Die Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hat für die neuen Wagen zu den Courier- und Schnellzügen der Route Berlin-Aachen die Anlage einer Röhrencommunication für pneumatische oder electrische Signalisirung vorgesehen, jedoch Versuche noch nicht angestellt. Auf den Local-Routen sind diese Versuche nicht zur Ausführung gebracht, weil die ausserordentlich schwankende Frequenz der einzelnen Verkehrsabschnitte, verbunden mit der im Interesse der Wagenausnutzung gebotenen Dirigirung der Trains von Hauptlinien nach Zweigbahnen und umgekehrt einen steten Wechsel in der Zugstärke bedingt. Die Direction hält darum eine Communication zwischen sämmtWagen für nicht geeignet und meint, dass jeder Wagen für sich auszurüsten sei, ferner, dass es genüge, durch eine helltönende Glocke, deren Zug-Griff eventuell mit dünner Glasplatte abzuschliessen wäre, den nächsten Bremser zu allarmiren, von welchem die Hülfe direct oder durch Herbeirufen des Zugführers zu erfolgen hätte, wobei ein Anhalten des Zuges möglichst vermieden werden müsste. Anstatt der Glocke könnte auch ein Knallsignal Anwendung finden.

---

Es mag hier noch ein vom Major Westkered erfundener und patentirter Zugsignal-Apparat, welcher auf der London-Brighton und Süd-Küste-Eisenbahn geprüft worden ist, Erwähnung finden. Dieser zur Verbindung zwischen den Passagieren, den Schaffnern und den Locomotivführern eines Zuges construirte Apparat wirkt mechanisch und ist dabei die Reibung im Vergleich zu anderen ähnlichen Einrichtungen auf ein Minimum reducirt worden.

Die Vorrichtung besteht darin, dass durch das Herabfallen eines in der Coupéescheidewand durch zwei Eisenstäbe gehaltenen Stöpsels, welcher gelöst werden kann, die darin befestigte Schnur, welche über eine oberhalb des Berührungspunktes der Eisenstangen angebrachte Rolle läuft, angezogen wird, und dann die Signalleine in Bewegung setzt. Durch Entfernen des Stöpsels aus seiner Ruhestellung nähern sich die durch Federn in Spannung gehaltenen Eisenstangen, wodurch gleichzeitig zwei Signalscheiben ausserhalb des Wagens zur Bezeichnung des Coupées, in welchem das Signal gegeben ist, sichtbar werden. Die Zug- bezw. Signalleinen sind aus dünnen Eisenstäben gebildet, welche, unter der Mitte des Wagens hängend, eine Vorwärts- und eine Rückwärtsbewegung gestatten und die von den Coupées auslaufenden Schnüre aufnehmen. Die Verbindung dieser straffen Signalleinen zwischen den einzelnen Wagen wird durch Eisendrahtschnüre derart vermittelt, dass die Bewegung der Buffer, ohne Einwirkung auf das Signalgeben auszuüben, erfolgen kann, auch eine Verkürzung und Verlängerung der einzelnen Verbindungstheile leicht ausführbar ist.

Nach Anziehen der Zugleine bezw. Entfernung des Stöpsels in irgend einem Personen-Coupée löst sich der Anker eines an der Querwand des Schaffnerwagens (Coupées) befindlichen Hebelwerks, der mit einem Gewicht belastete Hebelsarm desselben fällt in Folge dessen herab, die an ihm befestigte Kette, welche zu der unter den Wagen hängenden Signalleine führt, wird angezogen und hierdurch das Signal dem Locomotivführer mitgetheilt, beziehungsweise direct die Locomotivpfeife zum Ertönen gebracht.

---

## Die Controle der Eisenbahnwagen im Localverkehr.

Der seit etwa $^5/_4$ Jahren herrschende Wagenmangel, durch welchen nicht allein die Inhaber grosser geschäftlicher Etablissements, die Hütten- und Bergwerksbesitzer etc. (in Folge des langen Lagerns ihrer Producte), sondern auch die Arbeiterklassen (durch den Ausfall ihres regelmässigen Verdienstes) und ebenso die Eisenbahn-Besitzer schwer geschädigt wurden, hat nicht sowohl seinen Grund in einem ungenügenden Wagenpark der einzelnen Bahnverwaltungen als vielmehr in dem Umstand, dass die Ausnutzung der vorhandenen Wagen weit hinter deren Leistungskraft zurückbleibt.

Versuchen wir es im Nachstehenden darzulegen, auf welche Weise eine grössere Ausnützung der vorhandenen Wagen zu erzielen sei.

Es ist Thatsache, dass auf vielen Stationen derjenigen Bahnverwaltungen, welche keine specielle Controle über ihre Wagen auf der eignen Bahn führen, Wagen Tage, mitunter Wochen lang stehen, ehe dieselben wieder in Circulation gesetzt werden. Diese Thatsache tritt häufiger auf, wenn der Verkehr periodisch sehr lebhaft wird und die Bahnhofanlagen im Allgemeinen etwas beschränkter Art sind. Diese Behauptung wird Bestätigung finden, wenn man sich auf den Stationen näher informirt; in denjenigen Geleisen, welche nicht zu den fahrplanmässigen Zügen oder den regelmässigen Rangirmanövern benutzt werden, wird man stets Wagen antreffen können, welche schon vor acht und mehr Tagen an derselben Stelle zu finden waren.

Bei mehr Energie und praktischerem Geschäftssinn könnten solche Wagen unzweifelhaft früher in Circulation kommen.

Gegen die Innehaltung der Be- und Entladefristen wird so häufig verstossen, dass auf deren stricte Durchführung nicht genug aufmerksam gemacht werden kann.

Die Ueberschreitung dieser Fristen ist meistens ein Verschulden der Versender, resp. Empfänger, weil sie entweder

a) die Angelegenheit zu oberflächlich behandeln, oder
b) durch zufällige Umstände gezwungen sind, anderweit über ihre Artikel zu disponiren.

Liegt die Ueberschreitung der Beladefrist an dem Versender, so müsste derselbe, wenn nicht besondere Gründe für humanes Verfahren sprechen, zur Wagenstrafmiethe herangezogen werden, und zwar mit dem doppelten Betrage des bisher tarifmässigen Satzes. Trägt indessen die Station die Schuld der Verzögerung, so dürfte die Inhaftnahme von 1 Thaler genügen, um solche für folgende Fälle an ihre Pflicht zu erinnern, event. für baldige anderweite Beladung zu sorgen, oder den Wagen nach einer anderen Station zu dirigiren.

Wie sehr das Interesse der Bahnverwaltung durch Ueberschreitung der Be- und Endladefristen, selbst bei Erhebung der reglementsmässigen Strafmiethe (per Waggon und Tag 1 Thaler) geschädigt wird, mag folgendes Beispiel zeigen.

Die Entfernung, welche ein Wagen à 200 Ctr. mit Rohmaterialien beladen bis zur Entladestation zu durchlaufen hat, mag 6 Meilen betragen. Der Tarifsatz beträgt für Rohmaterialen (Erze etc.) per Ctr. und Meile 1 Pfennig. Es verdient also der Wagen 200 . 6 Pfennige = 1200 Pfennige = 3 Thaler 10 Silbergr. Unter Berücksichtigung der Tageslänge vom 1. April bis zum 1. October kann für den Wagen aber auch bei einer solchen Entfernung ein doppelter Turnus angenommen werden, d. h. er kann bei lebhaftem Verkehr und günstigem Fahrplan den Weg täglich zweimal machen, also 2mal 3 Thaler 10 Silbergr. = 6 Thaler 20 Silbergr. verdienen. Hiernach ergiebt sich für die Bahnverwaltung ein Deficit von täglich 5 Thlr. 20 Silbergr. trotz erhobener Wagenstrafmiethe.

Ist ein Wagen bereits beladen und es treten Umstände ein, welche dessen Abgang voraussichtlich um 24 Stunden verzögern, so läge es im Interesse der Bahn, denselben sofort auf eigne Rechnung entladen zu lassen. Die entstehenden Entladekosten betragen per Waggon à 200 Ctr. 20—25 Silbergr., der Wagen kann jedoch nach einigen Stunden schon wieder anderweit Verwendung finden; es wird also gegen eine kleine Ausgabe eine grössere Einnahme erzielt und ist daher die Befolgung dieses Princips nur praktisch. Sollte die Wiederaufladung der Fracht nach 24 Stunden oder auch früher auf eigne Rechnung wieder vorzunehmen sein, so ergiebt sich immerhin noch eine ansehnliche Rentabilität der entstandenen Kosten.

Hat die Abgangsverzögerung ihre Ursache im Interesse des Versenders, so wäre es auch dessen Aufgabe, der Bahnverwaltung den Wagen nach einer bestimmten Zeit (nach etwa 6 Stunden) wieder disponibel zu stellen, denn dessen Zweckmässigkeitsmanipulation ist kein rechtfertigender Grund für Schadenzumuthung. In einzelnen Fällen, deren Unumgänglichkeit nachgewiesen wird, würde man selbstredend Humanitätsrücksichten zur Geltung gelangen lassen können.

Ein gleiches Verfahren bezüglich der Entladung hätte absolut bei denjenigen Wagen zu geschehen, deren Ladung der Adressat anzunehmen verweigert. Wie mancher Tag geht oft durch das Hin- und Hercorrespondiren für die Ausnutzung des Wagens verloren, bis endlich der Absender anderweit disponirt hat.

Lassen indess eigene Umstände das Entladen des Wagens bedenklich erscheinen, so wäre mindestens der doppelte Betrag des jetzt bestehenden reglementsmässigen Satzes zu erheben.

Dem verzögerten Abgange der in Ladung fertig gestellten Wa-

gen dürfte ebenwohl besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein, da die Schuld hierbei nur an den Bahnbediensteten liegen kann, und zwar

a) entweder an der Abgangsstation durch das Versäumen der rechtzeitigen Ausfertigung der Papiere, oder
b) an dem Locomotivführer, je nach dessen Calcul, wie eben die Aufnahme des Wagens in seinen Zug sich zu den zu erwartenden Kohlen- und Oelersparnissen verhält; ist der Einfluss günstig, so geht der Wagen mit, andern Falls wird der Zug zu schwer oder es fehlt etwas an der Maschine.

Die Rücklieferung der Wagen von fremden Bahnen ist in der Neuzeit oft eine so auffallend verzögerte, dass es sich verlohnen dürfte, regressivere Maassregeln in dieser Angelegenheit zu treffen. Vielleicht dürfte die Erhöhung der Achsmiethe pro Tag bis zu dem Betrage, welcher überhaupt bei Selbstbenutzung des Wagens zu erreichen ist, genügen, um zu veranlassen, dass von Seiten der Directionen diesem Gegenstande mehr Beachtung geschenkt würde. Auch auf die sofortige Reparatur heissgegangener sowie durch sonstige Veranlassungen laufunfähig gewordener Wagen müsste ebenwohl besonders Bedacht genommen werden.

Im Folgenden wollen wir noch die Organisation berühren, welche dem Institut zu geben sein möchte, welchem die Controle der Wagen obliegt.

Um eine Controle über die Ausnutzung der Wagen im Localverkehr erfolgreich zu machen, müsste eine selbstständige Etatsstelle geschaffen werden. Unter allen Umständen ist diese Controle von derjenigen zu trennen, welche den Uebergang und die Rückkunft der eigenen Wagen auf und von fremden Bahnen, den Uebergang fremder Wagen auf die eigne Bahn, die Frachtabrechnungen mit fremden Bahnen festzustellen hat etc.

Das Creiren neuer Stellen ist für eine Verwaltung allerdings nichts Angenehmes, rentiren sich solche aber, so sind die entstehenden Ausgaben nur scheinbar. Honorirte eine Verwaltung eine solche Stelle mit einem Minimalgehalt von 600 Thlrn. jährlich, so dürfte sich dieses Capital bei einem Wagenpark von ca. 2000 Stück doch um mindestens das vier- bis fünffache rentiren, vorausgesetzt, dass der Beamte die zu diesem Dienstzweig nöthige Gewandtheit und Energie besitzt.

Die Führung der Controle hätte zu geschehen auf Grund der Zugführer-Rapporte, indem in denselben eingetragen wird, wieviel und welche Wagen der Zug bei Beginn des Courses hat, wieviel und welche unterwegs zukommen und abgehen, event. welche und wieviel er nach der Endstation bringt.

Der Zugführer müsste weiter einen kurzen Vermerk von denjenigen Wagen machen, welche wegen Heisslaufen oder sonstiger Reparaturbedürftigkeit ausgesetzt werden, um hiernach zu constatiren, wie lange Zeit von der Werkstätte gebraucht wurde, um solche wieder lauffähig zu machen. Weiter hätten die Uebergangsstationen jeden Tag auf dazu geeignetem Formular die nach fremden Bahnen übergegangenen und von dort zurückgekommenen eignen Wagen zu rapportiren, ebenso die Werkstätten die zur Reparatur und Revision eingehenden und die von dort wieder in den Verkehr kommenden Wagen.

Die Zug-Rapporte hätten vorerst dem Wagencontroleur zuzugehen, ehe sie zu dem Beamten gelangen, welchem die Meilengeld-Berechnung obliegt, oder dem, der die Achsmeilen-Register führt.

Führt der Beamte eine solche Controle gewissenhaft und erledigt dabei die bei den Stationen und Werkstätten nöthigen Rückfragen, so hat er, obwohl nur durch den Localverkehr engagirt, doch seine volle Beschäftigung, und bei Bahnen mit grösserem Wagenpark müsste ihm noch ein Assistent, der die Correspondenz zu besorgen hätte, zur Seite stehen, event. müsste die Führung der Controle nach offenen und gedeckten Wagen stattfinden.

Die Nachweisungen der Stationen über erhobene Wagenstrafmiethe hätte der Wagencontroleur auf Grund seines Registers zu prüfen, bevor solche der Eisenbahnhauptkasse zur Erhebung von den Stationskassen zugestellt würden, um zu constatiren, ob auch die Stationen sämmtliche zu erhebenden Beträge wirklich erhoben haben.

Was die Frage anbelangt, wem der Controleur unterzuordnen sei, so spricht die practische Seite dafür, dass er nur der Direction verantwortlich und von keinem der übrigen Herren Ressortvorsteher abhängig sei. Durch diese Ressortirung würden nicht allein die Stationen gezwungen sein, auf möglichst rasche Circulation der Wagen bedacht zu nehmen, sondern auch die Werkstätten vermeiden, solche aussergewöhnlich lange in Reparatur zu halten; und Wagen mit Dienstgutladung würden seltener an einem Orte längere Zeit der Ruhe pflegen können.

Die Ueberwachung des Controleurs würde am leichtesten dadurch geschehen können, dass sich die Direction zeitweise den Cours von mehreren Wagen nachweisen liesse, um vermittelst derselben und deren Vergleich mit der Controle zu constatiren, ob letztere richtig geführt wird und ob die Wagen dem Verwaltungsinteresse entsprechend circulirt haben.

Nach diesem Systeme würde die richtige Geschäftsführung unumgänglich sein, weil der Controleur nicht wissen kann, welche Wagen die Direction zur Prüfung auswählen wird.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

**Zusatz-Convention zum Friedens-Vertrage.** Der Deutsche Reichsanzeiger vom 18. d. Mts. publicirt die am 11. December in Frankfurt a. M. unterzeichnete Zusatz-Convention vom 10. Mai. Die wesentlichsten Bestimmungen sind bereits bekannt; wir theilen jedoch die Artikel 16 und 17 wörtlich mit, welche die Eisenbahnen und den Handelsvertrag betreffen.

Art. 16. Das Deutsche Reich tritt rücksichtlich der Concessionen für die nachstehend benannten Eisenbahn-Anlagen, nämlich: 1) von Münster nach Colmar, 2) von Steinburg nach Buchsweiler, 3) von Colmar nach dem Rheine, 4) von Styringen nach Rosseln, und 5) von Maudelange nach Moyeuvre in alle Rechte und Verpflichtungen Frankreichs ein.

Das Deutsche Reich behält sich vor, über die Concessionsbedingungen für die nachstehend benannten Eisenbahnanlagen, nämlich: 1) von Saarburg über Finstingen nach Saargemünd, 2) von Courcelles an der Ried über Bolchen nach Teterchen, 3) von Mutzig nach Schirmeck und 4) von Nancy nach Salzburg und Vic, sich mit den Concessions-Inhabern zu verständigen.

Art. 17. Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich, in möglichst kurzer Frist sich gegenseitig das Verzeichniss der Zollämter und Localitäten mitzutheilen, welche für die in Artikel 2, 10 und 17 der Convention vom 2. August 1862, betr. die Zollabfertigung des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen, verabredeten Uebergangs- und Umladungs-Operationen eröffnet werden sollen.

Der Art. 23 des Handelsvertrages zwischen dem Zollverein und Frankreich vom 2. August 1862, welcher die Freiheit der gegenseitig ein- und ausgehenden Waaren von Durchgangs-Abgaben ausspricht, tritt für die im Art. 32 desselben Vertrages festgesetzte Zeitdauer wieder in Kraft.

* **Crefeld Kreis Kempener Industrie-Bahn.** Crefeld, den 18. Januar 1872. Wie bereits an andern Stellen mitgetheilt, ist der Personen- und Güter-Verkehr auf der vom 1. November 1870 bis ultimo December 1871 in Betrieb gewesenen 3¾ Meilen langen Strecke Hüls-Crefeld-Süchteln-Viersen und Süchteln-Grefrath ein durchaus befriedigender gewesen. Nach Ablauf des ersten Betriebjahres 1870/71 lassen wir in Nachstehendem die im gedachten Zeitraume transportirten Personen und Güter und die dabei erzielten Einnahmen incl. Extraordinarien folgen.

| | Monat | Jahr | Personen | Güter Ctr. | Einnahmen Thlr. | Sgr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) | November | 1870 | 20659 | 4155 | 1983 | 13 |
| 2) | December | „ | 20200 | 5863 | 3272 | 28 |
| 3) | Januar | 1871 | 19644 | 4657 | 3460 | 9 |
| 4) | Februar | „ | 20748 | 113509 | 5739 | 2 |
| 5) | März | „ | 19350 | 178885 | 7074 | 13 |
| 6) | April | „ | 23745 | 97642 | 5683 | 8 |
| 7) | Mai | „ | 29327 | 9850 | 2882 | 11 |
| 8) | Juni | „ | 41713 | 107067 | 4015 | 9 |
| 9) | Juli | „ | 25324 | 168071 | 4534 | 4 |
| 10) | August | „ | 24846 | 1564690 | 5801 | 12 |
| 11) | September | „ | 34725 | 164558 | 6885 | 1 |
| 12) | October | „ | 23944 | 130667 | 5711 | 21 |
| 13) | November | „ | 24564 | 119317 | 4768 | 10 |
| 14) | December | „ | 25923 | 68660 | 3749 | 23 |
| | | Summa | 354712 | 2737597 | 65561 | 20 |

Es sind demnach per Meile 95100 Personen und 733940 Centner Güter befördert worden.

Nachdem die fertig gebaute Strecke Hüls-Kempen-Oedt-Süchteln in wenigen Tagen dem Betrieb übergeben sein wird, steht durch die Anschlüsse in Crefeld und Kempen an die Rheinische Bahn dem Gesammt-Unternehmen ein reger Personen-Verkehr insbesondere aber auf der abgekürzten Strecke Kempen-Viersen in Aussicht, dem sich nicht minder ein gutes Quantum auf Höhe der im abgelaufenen Betriebsjahr transportirten Massen anschliessen wird. Mit den eröffneten Anschlüssen und der auch durch den guten Stand der Industrie Crefelds und deren Umgegend bedeutend erhöhten Bewegung im Personen- und Güter-Verkehr lassen sich mit Bestimmtheit nicht unerhebliche Mehr-Einnahmen gegen die oben nachgewiesenen nur aus dem engeren Verkehr herrührenden erwarten, welche die zukünftige Rentabilität des Gesammt-Unternehmens um so gesicherter erscheinen lassen, als demselben nach dem in naher Aussicht stehenden Ausbau der Linie Grefrath-Straelen und Hüls-Moers und der dadurch angestrebten Verbindung mit dem Kohlen-Revier des Ruhrgebiets neue und ergiebige Einnahme-Quellen zufliessen werden.

## Ausland.

**Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn.** Rotterdam, Ende Januar. Vor Kurzem wurde von der hier gegründeten Nord-Brabant-

Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft der durch die Preussische Regierung in deren Concessions-Bedingungen für die Eisenbahn Boxtel-Wesel als Caution stipulirte Betrag von 80 000 Thalern bei der General-Staats-Casse zu Berlin deponirt.

Diese Linie, von welcher die Holländische Strecke noch in diesem Jahre in Betrieb kommt, wird bis Goch durchlaufen und steht sodann auch die Inbetriebsetzung der Strecke Goch bis Wesel in naher Aussicht. Wie der neulich ausgetretene Kriegs-Minister officiell bemerkte, bildet diese Eisenbahn die kürzeste Verbindung mit den Deutschen und den im südlichen Theil der Niederlande bestehenden Eisenbahnen. Die Richtigkeit dieser Angabe ergibt sich daraus, dass diese Bahnstrecke sowohl in Goch an die Rheinische Bahn die Richtung nach Neuss und Crefeld wie in der Richtung nach Cleve sich anschliesst, und dass sie ferner für die Richtung Westphalen-Oberhausen und Essen Anschluss an die Köln-Mindener Bahn findet.

Für den Transit-Verkehr aber bietet diese Linie insofern in nächster Zukunft die Aussicht auf erhebliche Vortheile, als sie sich zu Boxtel an die Staatseisenbahn in der Richtung nach dem vortrefflichen Hafenort Vlissingen (an der Mündung der Wester Schelde gelegen) anschliesst, welche Linie ebenfalls in diesem Jahre noch vollständig (Goes-Vlissingen) in Betrieb kommen soll. Es steht zu erwarten, dass von dort eine Dampferlinie die Güter und Passagiere direct nach England und Amerika befördert wird.

—r— Italien. (Savona-Französische Grenze. Mantua-Modena. Sicilianische Eisenbahnen.) Die Ligurische Eisenbahnstrecke von Savona bis zur Französischen Grenze ist vollendet, und hätte die Probefahrt schon im letztverflossenen Monat stattfinden sollen, wurde aber in Folge einiger durch die vielen Regengüsse verursachten Terrain-Senkungen um einige Tage verspätet. Die Linie Genua-Nizza-Marseille ist jedoch nunmehr am 25. Januar dem Verkehre übergeben worden. Die Eisenbahnarbeiten an der Riviera di Levante werden eifrig fortgesetzt. Auch die Strecke Savona-Turin ist ihrer Vollendung nahe.

Nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten auf der Linie Mantua-Modena ist anzunehmen, dass die ganze Linie im Laufe des Monats Juni oder längstens Anfangs Juli vollendet sein wird. Die Station Mantua soll bis zum Monat Mai hergestellt sein, und ist auch in Aussicht genommen, dass bis zu diesem Zeitpuncte die Strecke von Modena bis Borgoforte mit der Locomotive befahren werden kann. Bis zum Monate September soll auch die feste, ganz eiserne Brücke über den Po hergestellt sein. Im Laufe des Frühjahres wird die unternehmende Gesellschaft auch die Studien über die Linie Mantua-Legnago beginnen, wozu sie bereits die Ermächtigung erhalten hat.

Die Arbeiten auf der Sicilianischen Eisenbahnstrecke von Leonforte nach Lercara schreiten rasch vorwärts. Dieselben sind bereits weit gediehen auf der Strecke von Leonforte nach Villarosa; innerhalb einiger Monate wird auch die Gallerie von Castrogiovanni vollendet sein.

Die Arbeiten auf der Strecke von Villarosa nach Santa-Caterina und von Santa-Caterina nach Lercara werden nunmehr noch mehr gefördert werden können, da das nothwendige Terrain erworben ist.

(M. d. str. ferr.)

## Technisches.

**Schalengussräder von Ganz & Comp. in Ofen.** Wir haben in No. 13 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung Mittheilung über eine neue Construction von Schalengussrädern der Firma Ganz & Comp. in Ofen gebracht, und sind nun in der Lage, einige Erfahrungs-Resultate zur Kenntniss bringen zu können.

Das Streben der Fabrik bei ihrer neuen Fabrikations-Methode war darauf gerichtet, die Fehler zu beseitigen, welche sich bei ihren bisherigen Fabrikaten im Betriebe geltend machten. Es war dies ein überwiegender Procentsatz von Ausbröckeln der Hartschicht, veranlasst durch Blasenbildungen innerhalb derselben beim Guss.

Dieser Fehler scheint nun definitiv beseitigt zu sein, indem derselbe bei keinem einzigen der seit 1870 in Betrieb gekommenen circa 10000 Stück Räder vorkam.

Damit ist auch der Betriebs-Ausschuss ganz bedeutend reducirt und beträgt bis jetzt im Jahres-Durchschnitt noch nicht $^1/_{10}$ Proc.!

Wir werden die fernere Bewährung dieser vielversprechenden Verbesserung in der Fabrikation der Schalengussräder genau verfolgen und später hierüber weitere Mittheilung machen.

Es verdient hervorgehoben zu werden, dass von den seit 1867 gelieferten Rädern dieser Firma von beinahe 130000 Stück nicht ein einziger Bruch im Betriebe bekannt wurde, was bei unseren letzten strengen Wintern ein besonders günstiges Zeugniss für deren Betriebssicherheit bildet.

Die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat von diesen verbesserten Rädern 2500 Stück im Betriebe, es ist von denselben bis dahin noch kein Rad ausgewechselt worden.

**Preis-Ausschreibung.** Die Baumgärtner'sche Buchhandlung in Leipzig, in deren Verlag die weitverbreitete technische Zeitschrift „der praktische Maschinen-Constructeur erscheint, erlässt, wie wir einem uns vorliegenden Circular entnehmen, im Verein mit der Redaction erwähnter Zeitschrift ein Preis-Ausschreiben für vorzügliche Arbeiten über Construction und Ausführung von Maschinen. Für das Jahr 1872 sind zwei Preise ausgesetzt, nämlich 200 Thaler für die beste Abhandlung über „Einrichtung und Betrieb mittelgrosser Maschinenfabriken“ und 100 Thaler für die beste Arbeit über „Construction und Ausführung der Girard-Turbinen.“ Ausser den Prämien wird für die Arbeiten noch das übliche Honorar bezahlt. Der letzte Termin für die Einsendung ist der 1. April 1872. Das Preisrichtercollegium ist aus 6 Fachmännern zusammengesetzt und weist renommirte Namen auf. Wir wünschen, dass dieses anerkennenswerthe Bestreben den Interessen des Maschinenswesens zu dienen, sich einer lebhaften Betheiligung von Seiten der Maschinentechniker erfreuen möge.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

18. Februar Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.
19. „ *Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.
20. „ *Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Mainz. Gegenstände der Verhandlung: I. Genehmigung eines mit dem Königl. Preussischen Handelsministerium abgeschlossenen Vertrages wegen Uebergangs der Taunusbahn in das Eigenthum des Preussischen Staates. II. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur eventuellen Erwerbung der Concessionen für den Bau und Betrieb:
   a) einer Fortsetzung der in der letzten General-Versammlung beschlossenen Bahnen nach der Lahn, von da weiter nach dem Gebiete der Ruhr;
   b) einer Bahn von Hanau nach Friedberg.
   III. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Herstellung einer Verbindung der Strecke Mainz-Frankfurt mit der Frankfurt-Hanauer Bahn, entweder durch Ankauf der städtischen Verbindungsbahn oder durch Erbauung einer Verbindungsbahn auf dem linken Mainufer.

### Einzahlungen.

**Berliner Nord-Eisenbahn.** Die Actionäre haben die erste Einzahlung auf die Stamm- und Stamm-Prioritätsactien mit 10 Proc. bis 15. März c. bei der Berliner Bank in Berlin zu leisten.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 1. Februar | zu Breslau | Oberschles. E. | Erdarbeiten | 43 |
| 1. „ | zu Mülheim a/Ruhr | Rheinische E. | Bruch- und Ziegelsteine | — |
| 1. „ | daselbst | dieselbe | Beamten-Wohngebäude | — |
| 1. „ | zu Beuthen | Oberschlesische E. | Erdarbeiten | — |
| 1. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Schwellen | 84 |
| 2. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 2. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Restaurationsverpachtung | 51 |
| 2. „ | zu Köln | Rheinische E. | Bahnhofs-Restaur. Philippsheim | — |
| 2. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Hochbauten (Zollexpeditions-Gebäude auf dem Volzen-Weiher veranschlagt zu 11350 Thlr.) | — |
| 3. „ | zu Paderborn | Westfälische E. | Wagenzubehör | 84 |
| 5. „ | zu Münster | Westfälische E. | Bahnh.-Restaur. Hamm | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restaur. Cabel | — |
| 7. „ | zu Trieberg | Badische Schwarzwaldb. | Sprengmaterial (Sprengpulver, Sicherheitszünder etc.) | — |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 8. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Schwellen | 115 |
| 8. „ | zu Stuttgart | Württ. Stsb. 3 u. 4 | Loos Hechingen-Balingen | — |
| 9. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 10. „ | zu Essen | Köln-Minden | Erweiterungsbauten an dem Stadtbahnhof zu Essen (Gas- u. Wasserleit. etc.) | — |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 13. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Oberbaumaterial | 114 |
| 14. „ | zu Erfurt | Thüringische B. | Ausweichen | 115 |
| 15. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Eis. Brücken-Oberbau | 115 |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Schienenbefestigungsmaterial | 115 |
| 15. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Locomotiven, 4 Tender- und 4 doppelt gekuppelte Güterzugs-Locomotiven. | — |
| 16. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | 115 |
| 19. „ | zu Stassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 115 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 1. März | zu Prag | dieselbe | Materialien | — |

## Berichtigung.

In dem Artikel „Zur Reform der Tarife auf Eisenbahnen“ in No. 3 unserer Zeitung hat sich leider ein sinnentstellender Druckfehler eingeschlichen, indem Seite 38, Sp. 2, Zeile 26 von oben statt:

„Eine Centralwagendisposition ... erscheint dagegen practisch und durchführbar“

zu lesen ist:

„Eine Centralwagendisposition .... erscheint dagegen praktisch undurchführbar.“

## Briefkasten.

Herrn Dr. Ch. An Beamte der Vereins-Bahnverwaltungen wird unsere Zeitung zu dem ermässigten Preise von 3 Thalern abgegeben.

## Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im December 1871.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen 1871 | Betriebslänge in Meilen 1870 | Befördert wurden Personen 1871 | Befördert wurden Personen 1870 | Befördert wurden Centner Güter 1871 | Befördert wurden Centner Güter 1870 | Die Einnahmen betrugen aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr Gulden | aus dem Frachten-Verkehr Gulden | in Summa Gulden | Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden | Bis ultimo December. Gulden | Differenz gegen das Vorjahr Gulden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1] | 52,5 | 23 | 59881 | 34818 | 359728 | 275098 | 47049 | 62391 | 109440 | +46886 | 1270907 | +886305 |
| Arad-Temesvár [2] | 8 | — | 7205 | — | 60715 | — | 7198 | 7102 | 14300 | — | 158333 | — |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3] | 8,5 | 8,5 | 27068 | 18386 | 2624146 | 2139264 | 17744 | 82464 | 100208 | +15740 | 1373318 | +346260 |
| Böhmische Nordbahn | 19 | 19 | 19695 | 16267 | 518712 | 513282 | 16150 | 68391 | 84541 | +2972 | 1042165 | +153754 |
| Böhmische Westbahn | 27 | 27 | 26370 | 20857 | 1552928 | 1412738 | 47100 | 237220 | 284320 | +20126 | 3283614 | +260726 |
| Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Kladno-Kralup | 23,282 | 11,397 | 41209 | 20796 | 2045679 | 1567036 | 28743 | 151276 | 180019 | +74758 | 1838809 | +664509 |
| Buschtêhrader E. b. Eger-Priesen [4] | 14,666 | 7 | 12804 | 9112 | 410990 | 220533 | 11388 | 34038 | 45426 | +24361 | 420284 | +335593 |
| Dux-Bodenbacher Eisenbahn [5] | 6,7 | — | 5395 | — | 117195 | — | 2268 | 8537 | 10805 | — | 24864 | — |
| Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn | 9 | 9 | 17168 | 17045 | 255194 | 269739 | — | — | 39692 | +1435 | 415083 | +112475 |
| Galizische Carl Ludwig-Bahn | 77,5 | 70 | 46180 | 39928 | 893490 | 759866 | 113201 | 557070 | 670272 | +111377 | 8277109 | +1229051 |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 5,5 | 5,5 | 7968 | 6359 | 650104 | 548913 | 4359 | 74269 | 78628 | +18157 | 811117 | +138884 |
| Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn [7] | 2,9 | — | 4299 | — | 110597 | — | 1959 | 10475 | 12434 | — | 33327 | — |
| a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 80 | 82,5 | 150158 | 146655 | 5112220 | 4590552 | 275037 | 1472355 | 1747392 | +1948 | 22333069 | —1263828 |
| b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [8] | 18,8 | 18,8 | 27135 | 20824 | 532670 | 334539 | 26038 | 63686 | 89724 | +18156 | 1060095 | +389436 |
| Kaiser Franz-Josef-Bahn [9] | 70,4 | 46 | 72572 | 49794 | 593966 | 472917 | 87352 | 154236 | 241588 | +22207 | 3004605 | +1147452 |
| a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn | 73,30 | 73,80 | 94540 | 88585 | 2185409 | 1935711 | 175292 | 521104 | 696396 | +34042 | 10397091 | +1318301 |
| b. Neumarkt-Braunauer Bahn [10] | 8,00 | — | 6643 | — | 383118 | — | 8081 | 33204 | 41285 | — | 385304 | — |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn [11] | 38 | 8 | 24596 | 6403 | 492192 | 291666 | 22615 | 46652 | 69267 | +40187 | 712485 | +360602 |
| Kronprinz Rudolfsbahn | 60,5 | 45 | 59561 | 43554 | 942225 | 625107 | 39186 | 88388 | 127574 | +31749 | 1678910 | +595799 |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn | 47 | 47 | 23459 | 21428 | 396767 | 263287 | 45480 | 180280 | 225760 | +85270 | 2250545 | —91668 |
| Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [12] | 8 | 8 | 14800 | 12847 | 640783 | 608478 | — | — | 78652 | +3771 | 1058176 | +148621 |
| Oesterr. Nordwestbahn | 81,10 | 27,7 | 108730 | 20511 | 1194101 | 406606 | 68642 | 255620 | 324262 | +288162 | 2106579 | +1889413 |
| Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E. | 207,5 | 207,5 [13] | 303674 | 275971 | 7374828 | 8193892 | 570029 | 2611050 | 3181079 | —48762 | 37647774 | +6452658 |
| Oesterr. Südbahn | 288 | 260 | 314421 | 304269 | 6586479 | 5552650 | 580919 | 2042106 | 2623025 | +200669 | 34440806 | +5196522 |
| Ostrau-Friedlander E. [14] | 4,4 | — | 5048 | — | 147581 | — | 2251 | 14967 | 17218 | — | 215019 | — |
| Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn | 8,5 | 8,5 | 3860 | 3627 | 81045 | 71976 | 5056 | 11930 | 16986 | +490 | 226150 | +49169 |
| Salzburg-Halleiner E. [15] | 2,40 | — | 1948 | — | 50079 | — | 650 | 3781 | 4431 | — | 43246 | — |
| Erste Siebenbürger Eisenbahn | 38,5 | 38,5 | 22342 | 24353 | 316624 | 351861 | 23891 | 71703 | 95594 | —3578 | 1505096 | +371896 |
| Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn | 31,5 | 31,5 | 43224 | 39679 | 1004212 | 993255 | 27458 | 178527 | 205985 | +18173 | 2572816 | +456421 |
| Theissbahn | 77 | 77 | 67712 | 60015 | 1248481 | 1247936 | 127236 | 341124 | 468360 | +15013 | 6538133 | +1045156 |
| Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn | 11,5 | 11,5 | 23261 | 23175 | 694473 | 576069 | 16641 | 57173 | 73814 | +1281 | 935859 | +132648 |
| Ungarische Nordostbahn [16] | 20 | — | 17893 | — | 171662 | — | 17816 | 23322 | 41138 | — | 287144 | — |
| Ungarische Ostbahn [17] | 35 | 20 | 18817 | 10365 | 183848 | 132797 | 21300 | 31355 | 52655 | +6364 | 696583 | +498939 |
| Ungarische Staatseisenbahnen | 62,5 | 44,5 | 57729 | 37022 | 1154071 | 1088952 | 70668 | 204896 | 275564 | +76580 | 3453804 | +1112389 |
| Ungarische Westbahn [18] | 15,4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 91719 | — |
| Wr. Neustadt-Gr. Neusiedel Eisenb. [19] | 4,5 | — | 6713 | — | 187211 | — | 4118 | 9379 | 13497 | — | 40754 | — |

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870, Grosswardein-Csaba am 14. September 1871 eröffnet.

[2] Eröffnet am 6. April 1871.

[3] Dux-Komotau (8½ M.) eröffnet am 8. October 1870.

[4] Priesen-Carlsbad (7,7 M.) und Tirschnitz-Franzensbad (0,5 M.) am 9. December 1871 eröffnet.

[5] Eröffnet am 2. October 1871.

[6] Vom 25. November bis 31. December 1871.

[7] Eröffnet am 1. October 1871.

[8] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,01 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.

[9] Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870, Gemünd-Cerčan-Pišely (18,9 M.) am 3. September 1871, Cerčan-Pišely-Prag (5,4 M.) am 14. December 1871 eröffnet.

[10] Eröffnet am 20. December 1870.

[11] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870, Sillein-Poprád (18,32 M.) am 8. December und Poprád-Igló (3,49 M.) am 12. December 1871 eröffnet.

[12] Vom 25. November bis 31. December 1871 resp. vom 1. December 1870 an.

[13] Vom 24. November 1870 ab 207,5 Ml., bis 23. November 1870 nur 178,5 Ml.

[14] Eröffnet am 1. Januar 1871.

[15] Eröffnet am 15. Juli 1871.

[16] Debreczin-Nagy-Karoly (9,17 M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly-Szathmar (4,75 M.) am 25. September 1871, Szerencs-Satoralja-Ujhely (5,99 M.) am 26. October 1871 eröffnet.

[17] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870, Karlsburg-M.-Vásárhely (14,76 M.) am 20. November 1871.

[18] Raab-Steinamanger eröffnet am 1. October 1871.

[19] Eröffnet am 1. September 1871.

# Officielle und Privat-Anzeigen.


### K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Betriebs-Eröffnung
der sämmtlichen Stationen auf der
**Theilstrecke Pilsen-Eger**
am 28. Januar 1872
und Herstellung der
**directen Verbindung von Wien nach Eger.**

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Stationen der Theilstrecke Pilsen-Eger: Tuschkau, Neuhof, Mies-Kladrau, Schweissing, Plan, Marienbad, Königswart, Sandau und Eger ist die Hauptbahn Wien-Eger dem allgemeinen Verkehre übergeben und die directe Verbindung sämmtlicher Stationen mit Eger hergestellt.

Für den Personen- und Sachentransport auf der Theilstrecke Pilsen-Eger finden die für die Hauptbahn giltigen allgemeinen Tarife Anwendung.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung wird eine Neuauflage der bestehenden Stations-Tarife veröffentlicht werden. Diese Tarife können sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhofe) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in **Wien, Prag, Pest, Pilsen** und **Eger** bezogen werden.

Vom Tage der Betriebs-Eröffnung tritt die in dem Fahrplane vom 14. December 1871 kundgemachte Fahrordnung für die Theilstrecke Pilsen-Eger in Wirksamkeit.

Wien, im Jänner 1872.

Die General-Direction.

## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

**Directer Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Wien und Prag mittelst der Kaiser Franz-Josef-Bahn.**

Durch die am 14. December v. J. erfolgte Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Čerčan-Prag ist die directe Schienenverbindung zwischen Wien und Prag via Gmünd hergestellt und gleichzeitig der directe Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Wien und Prag mittelst der Kaiser Franz-Josef-Bahn activirt worden.

Die Personenzüge verkehren von Wien (Franz-Josefbahnhof)
um 7 Uhr 15 Min. früh,
„ 2 „ 15 „ Nachmittags und
„ 9 „ — „ Abends;
und treffen in Prag (Franz-Josefbahnhof) ein
um 7 Uhr 43 Min. Abends
„ 5 „ 40 „ früh und
„ 9 „ 4 „ Vormittags.

Die Fahrpreise betragen für die Reise von Wien nach Prag
in der I. Classe fl. 16 . 60 kr Oe. W. Silber
„ „ II. „ fl. 12 . 45 kr „ „ „
„ „ III. „ fl. 8 . 30 kr „ „ „
„ „ IV. „ fl. 4 . 15 kr „ „ „

Die Tarife für den Güterverkehr erliegen bei allen Stationen, in den Speditions-Büreaux und bei der commerciellen Directions-Abtheilung am hiesigen Bahnhofe der Kaiser Franz-Josef-Bahn zur Einsicht und zum Verkaufe auf.

Die Lieferzeit für Kaufmannsgüter von Wien nach Prag und vice versa wird unter Einem bis auf Weiteres

**auf drei Tage**

herabgesetzt.

Wien, im Jänner 1872.

**Die General-Direction.**

---

## Königl. Bayerische Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§ zu einer im Bahnhofsgebäude zu Ludwigshafen a./Rhein abzuhaltenden

**Ausserordentlichen Generalversammlung**

**auf Mittwoch, den 28. Februar 1872, Morgens 10 Uhr** ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Actiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn vom 18. November 1871 zum Baue und Betriebe der von ihr bereits übernommenen neuen Eisenbahn von Landau über Rodalben nach Zweibrücken und einer Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens; Antrag der Verwaltung

a) auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten Concessions-Urkunde vom 18. November 1871;

b) auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitales der Ludwigsbahn-Gesellschaft um den Maximalbetrag von 10 Millionen Gulden im Wege eines Prioritätsanlehens in Gemässheit des § 26 der Satzungen;

c) auf Ergänzung der Satzungen, insbesondere der §§ 22 und 23 durch Erstellung eines Nachtrages in Betreff dieser neuen Bahn.

2. Vermehrung des Fahrmaterials, Herstellung von Lände- und Ladestellen mit Dampfkrahnen längs des Rheines in Ludwigshafen und mehrere andere Ergänzungsbauten, beziehungsweise Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitales des Pfälz. Ludwigsbahn-Gesellschaft für diese Zwecke im Wege eines Prioritätsanlehens von $3^1/_2$ Millionen Gulden.

Dabei wird gemäss des Nachtrages zu § 40 der Satzungen bemerkt, dass sämmtliche auf obige Verhandlungsgegenstände bezüglichen Anträge der Verwaltung zunächst der besonderen Generalversammlung der Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Beschlussfassung, sodann den besonderen Generalversammlungen der Gesellschaften der Maxbahn und der Nordbahnen zur Gutheissung unterbreitet werden, und dass die Verhandlung eine gemeinschaftliche, die Abstimmung dagegen für jede Gesellschaft eine separate sein wird.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 21. Februar l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a./Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegegeben werden.

Ludwigshafen, den 22. Januar 1872.

**Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.**

Mahla.

---

## Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die Tit. Herren Actionäre werden hiemit benachrichtigt, dass die auf Dienstag, den 30. Januar 1872 ausgeschriebene ausserordentliche Generalversammlung eingetretener Verumständungen halber nicht stattfinden wird.

Basel, den 19. Januar 1872.

**Der Präsident des Verwaltungsrathes:**
Stähelin-Brunner.

---

## Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von nachstehendem Kleineisenzeug im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

1) für Bahn-Oberbau mit hölzernen Querschwellen:
a) 2000 Stück oder 9200 Kilogramm Seitenlaschen,
b) 6000 „ „ 14460 „ Unterlagsplatten,
c) 30000 „ „ 8100 „ Hakennägel,

2) für eisernen Bahn-Oberbau:
a) 16500 Stück oder 68310 Kilogramm Seitenlaschen,
b) 34500 „ „ $15628^1/_2$ „ Laschenbolzen mit Muttern,
c) 9500 „ „ 58653 „ schmiedeeiserne Querverbindungsstangen ohne Gewinde,
d) 385000 „ „ $11357^1/_2$ Kilogr. Muttern ohne Gewinde,
e) 173000 „ „ 46710 „ Befestigungsbolzen mit Muttern,
f) 9600 „ „ 2784 „ Einklinkungsbolzen mit Muttern,
g) 172000 „ „ 36120 „ Deckplättchen,
h) 8000 „ „ 1320 „ Unterlagsplättchen.

Die Offerten sind bis zum

**Dienstag, den 13. Februar l. J., Vormittags 11 Uhr,**

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerte auf Oberbau-Material“

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind in dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 17. Januar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung resp. Anfertigung von
154 Stück Ausweichen und
272 „ Herz- und Kreuzungstücken
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Ausweichen“ etc.
zu dem auf

**Mittwoch, den 14. Februar, Vormittags 11 Uhr,**

in unserem Geschäfts-Locale anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen, von welchen ersteren ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden von unserem Secretariate auf portofreie Requisition unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 18. Januar 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
50 000 Stück eichenen Bahnschwellen und
4 100 „ eichenen Weichenschwellen
für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn im Wege der Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf

**Donnerstag, den 8. Februar 1872, Vormittags 11 Uhr,**

im Central-Büreau unserer Abtheilung II hierselbst am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 anberaumt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus und können auch von da bezogen werden.

Breslau, den 20. Januar 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung des Bedarfs an **Schienenbefestigungsmaterialien** pro 1872 und zwar:
30 000 Kilogr. Laschenschrauben,
50 000 „ Hakennägeln,
5 000 „ Unterlagsplatten mit 4 und
2 000 „ „ mit 3 Löchern
soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Termin hierzu wird auf Donnerstag

**den 15. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,**

in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe in Cassel anberaumt.

Die Offerten, deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten stattfindet, sind frankirt, versiegelt, mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug“
versehen, vor dem bezeichneten Termine hierher einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können auf portofreies Ansuchen gegen eine Gebühr von 5 Sgr. per Stück von unserer Centralmaterialien-Controle hier bezogen werden, bei welcher die bezüglichen Constructionszeichnungen zur Einsicht offen liegen.

Cassel, den 20. Januar 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von 20 Personenzug- und 12 Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem technischen Centralbüreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift
„Submission auf Lieferung von Locomotiven“
bis zu dem am **19. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 22. Januar 1872.

**Kaiserliche General-Direction.**

## Königl. Württemb. Staats-Eisenbahn.

**Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Schwarzwaldbahn.**

Für die Strecke Nagold-Horb der Schwarzwaldbahn ist der eiserne Oberbau zu 13 Brücken mit Oeffnungen von 3 bis 45,7 Meter im Gesammtgewicht von 20 686 Zoll-Centner an Schmiede- und Walz-Eisen und 953 Zoll-Centner an Guss-Eisen zu liefern.

Die Aufstellung sämmtlicher Brücken ist bis Frühjahr 1873 zu vollenden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen spätestens bis

**15. Februar d. J.**

unter Angabe des Preises pro Centner Schmiede- und Walzeisen und pro Centner Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 24. Januar 1872.

**Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.**
Klein.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

**Verzeichniss**
der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 31. December 1871 lagernden Güter.

Kisten und Koffer.

J M 3364. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J N K 1249. 1 Kiste Marmor (Speyer beklebt.) lagert in Ludwigshafen.
W C 792. 1 leere Kiste lagert in Ludwigshafen.
K 11. 1 Kiste Marmor lagert in Ludwigshafen.
L 689. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
A B V 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
S D 651. 1 Kiste Apothekerwaaren lagert in Ludwigshafen.
HF 3451. 1 Kiste Cichorien lagert in Ludwigshafen.

Fässer.

P Sch 345. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
P Sch 6. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
P Sch 121. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
A F 189. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
Z 668. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
Z Adresse. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
W C 10675. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
W R 973. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Winden.
D L K 29. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert in Winden.
J O 630. 1 leeres Fass (51 Pfd.) lagert in Winden.
W R M 853. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Winden.
E F 67. 1 leeres Fass (49 Pfd.) lagert in Winden.
Z 316. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Winden.
P H S 2. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Maxau.
Kurz 23610. 1 leeres Fass lagert in Ludwigshafen.
G B 6599/600. 3 leere Fässer lagern in Ludwigshafen.
G S P 680. 1 Fass Farbwaaren lagert in Ludwigshafen.
H S 6215. 1 Fass Wein (70 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
A M 1001. 1 Fass Oel (300 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
Jacobi. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Frankenthal.
V C D 15. 1 Fass Talg (384 Pfd.) } lagern im Centraldepot.
C G. 1 Fass Talg (315 Pfd.) }

Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

M M 1707. 1 Sack Militäreffecten (51 Pfd.) lagert in Homburg.
G F 12. 1 Sack Papierabfälle lagert in Neustadt.
1 Pack Lumpensäcke lagert in Neustadt.
1 Sack Lumpen lagert in Neustadt.
H 3. 1 Bündel gebr. Säcke (20 Pfd.) lagert in Landau.
Steiner Bähr. 2 Bündel Säcke lagern in Ludwigshafen.
Weissenburg 1 Ballot Säcke (17 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
Kurzmann. 1 Ballot Säcke (35 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
C U 3426. 1 Pack Papier lagert in Ludwigshafen.

A W C 4163. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
Pfister. 2 Bündel Säcke lagern in Ludwigshafen.
P K 361. 1 Pack Papier lagert in Ludwigshafen.
3 Bündel Säcke lagern in Ludwigshafen.
J G 5375. 1 Pack Papier lagert in Ludwigshafen.
S S 277. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
L & C 187. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
Kehr, Kaiserslautern. 1 Bündel leere Säcke lagert in Frankenthal.
Mair, Mannheim. 1 Sack Futtermehl (150 Pfd.) lagert in Frankenthal.
J T 1937. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Frankenthal.
J M 1908. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) } lagern im Central-
J E 1159. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) } depot.

Diverse.

J S 9. 1 Tafel Blech (10 Pfd.) lagert in Bexbach.
D. 3 gusseiserne Röste lagern im Centraldepot.
C H 186. 1 Korb leere Flaschen (176 Pfd.) lagert in Landau.
C B. 1 Rost (5 Pfd.) lagert in Bergzabern.
1 eiserner Kasten } lagern in Weissenburg.
3 Tische }
3 Schränke }
K L 1314. 1 Kasten (58 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J K. 3 Colli Guss lagern in Ludwigshafen.
2 Blechkannen lagern in Ludwigshafen.
1 Korb Düten lagert in Ludwigshafen.
M H 6127. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Ludwigshafen.
12 neue Bettladen } lagern im Centraldepot.
6 neue Wiegen }
HF 1338. 1 Sesselgestell lagert in Ludwigshafen.

Gepäckstücke.

No. 1. 1 schwarzer Tabaksmusterkoffer lagert in dem Lagerraum.
No. 2. 1 graues Kofferchen, Bücher enthaltend, mit Adresse: Dr. Sighard lagert in dem Lagerraum.

## (b) Fehlende.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 31. December 1871 fehlenden Güter.

Koffer und Kisten.

C S 5293 1Kiste Glas (13 Pfd.) fehlt in Homburg.
H 2199. 1 leere Kiste fehlt in Homburg.
Loch 56. 1 Koffer Kleider (64 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
K C S div. Nrn. 7 Kisten Papierhülsen (855 Pfd.) fehlen in Kaiserslautern.
P K S 273. 1 Kiste Nägel (127 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
J K 4531. 1 Kiste Thran (45 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
Adresse J. Steitz, Metz. 1 Kiste Lebensmittel (15 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
R & C 174. 1 Kiste Hohlglas fehlt in Neustadt.
N S 12979. } 2 leere Kisten fehlen in Neustadt.
J L 155. }
B & H 3605. 1 Kiste Gewürze (21 Pfd.) fehlt in Neustadt.
N N. 2 Kisten Möbel (412 Pfd.) fehlen in Neustadt.
E 20. 1 Kiste Kleider fehlt in Weissenburg.
G W 800. 1 leere Kiste fehlt in Speyer.
B & C 4475. 1 Kiste Schuhwaaren (62 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
E W 111. 1 Kiste Früchte fehlt in Ludwigshafen.
J G 1. 1 Kiste Placate (19 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J V 6965. 1 Kiste Uhrenfournituren (134 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
C R T 3170. 1 Kiste Wagenfett fehlt in Ludwigshafen.
J P S 6689. 1 Kiste Piano (786 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
L & W. 1 leere Kiste (181 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
R H 2862. 1 Kiste Metallwaaren (34 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
S & W 11. 1 Kiste Kurzwaaren (31 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J ⚓ S 6662, 4536, 7778. 3 leere Kisten (130 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
T E 609. 1 Kiste Kleider fehlt in Ludwigshafen.
C H 3121. 1 Kiste Papier (348 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
G H 1403. 1 Kiste Käse (153 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
H K 3911. 1 Kiste Glas (130 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
H G H 75. 1 Kiste leere Flaschen (78 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J K 2. 1 Kiste Blechwaaren fehlt in Frankenthal.

Fässer.

E E 449. 1 Fass Wein (155 Pfd.) fehlt in Homburg.
D 284. 1 Fass Stärke (150 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
A U 184. 1 leeres Fass (38 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Braun. 1 leeres Fass (15 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Sibachmayer. 1 leeres Fass fehlt in Neustadt.
C St. 1 leeres Fass fehlt in Neustadt.
Bauer 234. 1 leeres Fass (37 Pfd.) fehlt in Neustadt.
F K 220. 1 leeres Fass (76 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Kimisch. 1 leeres Fass (43 Pfd.) fehlt in Deidesheim.
K 1. 1 leeres Fass fehlt in Dürkheim.
L M. 1 leeres Fass fehlt in Dürkheim.
Z. 833. 1 leeres Fass (20 Pfd.) fehlt in Maikammer.
V B 378. 1. } 2 leere Fässer (45 Pfd.) fehlen in Edesheim.
C 5. 1 leeres Fass (170 Pfd.) fehlt in Landau.
Rittergut Hessberg 994, 979, 966, 713. 4 leere Fässer (200 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
C P 715. 1 Fass Wein (30 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J B. 1 leeres Fass (22 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
K & C 3261. 1 leeres Fass fehlt in Frankenthal.
S 10/14. 5 leere Fässer (260 Pfd.) fehlen in Frankenthal.

Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

R V 1. 1 Sack Hanf (206 Pfd.) fehlt in Homburg.
Kunstmühle 1/2. 2 Sack Mehl (400 Pfd.) fehlen in Zweibrücken.
P T 4762. 1 Pack Schraubstockgewinde (27 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
E K S 9870. 1 Sack Gerste (100 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
Redelberger. 1 Pack Bettung (24½ Pfd.) fehlt in Landstuhl.
J M 5751. 1 Ballen Wollenwaaren (38 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
G R 3263. 1 Ballen Wollenwaaren (48 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
A L 8. 1 Ballen Baumwollenwaaren (21½ Pfd.) fehlt in Neustadt.
S M 9371. 1 Ballen Strohgeflechte (60 Pfd.) fehlt in Neustadt.
1 Sack Salz fehlt in Neustadt.
Adresse Kink. 5 Bündel Säcke (450 Pfd.) fehlen in Neustadt.
Correl. 3 Bündel Säcke (180 Pfd.) fehlen in Neustadt.
M A 1. 1 Pack Eisenwaaren fehlt in Bergzabern.
C K 15. 1 Pack Wäsche (20 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
M & L 7749. 1 Ballot Baumwollenwaaren (20 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J M 5751. 1 Ballot Wollenwaaren (38 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J K jr. 2092. 1 Ballot Leinen (20 Pfd.) fehlt Ludwigshafen.
R. 1 Pack leere Körbe (88 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
Brodfabrik Mannheim. 1 Bündel leere Säcke fehlt in Ludwigshafen.
D Z 619. 1 Ballot Wollenwaaren (28 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
R T. 2 Bündel leere Säcke (120 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
J G 5374. 1 Sack Papier fehlt in Ludwigshafen.

Diverse.

G M S T. 2 Körbe fehlen in Homburg.
R 5. 1 Sessel (27 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
D. 1 kupferne Backform fehlt in Ludwigshafen.
HF 1336. 1 Sesselgestell fehlt in Ludwigshafen.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

**R. Wolf in Buckau-Magdeburg**

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

**Stahlguss-Bremsklötze**

in bewährter Qualität,

empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.

**Gebr. Glöckner.**

**Carl Schleicher & Schüll**

in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 12. Leipzig, am 31. Januar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Ueberzählige und fehlende Güter. — Officielle Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

**Grossherzogl. Badische Bahnen.** Ende December 1871.

R F H 995. 1 Kiste Wein (59 Pfd.)
J M 213. 2 Säcke Grünekern (50 Pfd.)
A 1/2. 2 Sack Säcke (110 Pfd.)
E F 639. 1 Kübel eiserne Nieten (196 Pfd.)
H B 790. 1 Kiste Parfümerien (30 Pfd.)
G S 9346. 1 Korbflasche Säure (158 Pfd.).
N 597. 1 Ballen Wollwaaren (98 Pfd.)
A R 50,409. 1 Kiste Stearinkerzen (60 Pfd.)
N. 6 gusseiserne Brunnenschaalen, 8 gusseiserne Träger (480Pfd.)
H K 3348. 1 Korb Steinröhren (68 Pfd.)
2 Säcke Salz (367 Pfd.)
T. 1 Fässchen eiserne Nieten (17 Pfd.)
J E 8607. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.)
1044. 1 Pack Seegrassteppich (92 Pfd.)
A N & C 1319. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
S & E S 470 u. 3384. 1 Ballen Futtertuch (30Pfd.)
F B Cassel 22. 1 Kiste alte Helme (250 Pfd.)
J L 1592. 1 Korb Eisenwaaren (22 Pfd.)
S K 7251. 1 Kiste Farbwaaren (70 Pfd.)
G B u. W B 1865. 1 leere Kiste (65 Pfd.)
G G u. G 21,978. 1 Kiste leere Kisten (149Pfd.)
M Maier. 2 Sack Säcke (85 Pfd.)
MP 184. 1 Kiste 2 leere Kisten (72 Pfd.) } lagern in Mannheim.
W B 180. 1 leeres Melisfass (105 Pfd.)
2 Ballen Schleusshanf (296 Pfd.)
874 u. 368. 1 Ballen Emballage (180 Pfd.)
J B. 1 Sack alte Säcke (49 Pfd.)
R D 22. 1 Sack Farbstoffe (114 Pfd.)
J P F 14.
AD 465. 1 Ballen Wollwaaren (133 Pfd.)
G P B. 1 Kiste Papier (170 Pfd.)
J Moll Mannheim. 1 Sack leere Säcke (15 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Packleinen (115 Pfd.)
E F 7092. 1 Kiste Seife (92 Pfd.)
H & D 14,576. 2 Ballen Packleinen (104 Pfd.)
N S. 2 Ofentheile (37 Pfd.)
2 Säcke Hafer (380 Pfd.)
L 729. 1 leeres Weinfass (130 Pfd.)
J L Haas. 1 leeres Weinfass (34 Pfd.)
A Traumann. 1 leeres Weinfass (90 Pfd.)
E H 172. 1 leeres Weinfass (100 Pfd.)
G 3882. 1 Ballen Tuch (40 Pfd.)
E S 543. 1 Ballen Baumwollwaaren (136 Pfd).
M 9512. 1 Kiste Nadeln (33 Pfd.)
S R 7251. 1 Kiste Farbe (70 Pfd.)
C 3882. 1 Ballen Baumwollwaaren (30 Pfd.)
M B 3223. 1 Kiste alte Militaireffecten (68 Pfd.)
1 Tisch für 1 Nähmaschine (27 Pfd.)
J B 66. 1 Koffer Effecten (37 Pfd.)
J M 284. 1 Kistchen Eisenwaaren (18 Pfd.)
W 533. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
AH 3673. 1 Tisch.
1 Tisch.
G V 226. 1 Kiste mit 1 Figur (50 Pfd.)
C v K 66. 1 Kiste (220 Pfd.)
C E 672. 1 Kiste (170 Pfd.) } lagern in Heidelberg.
R T R 402. 1 Kiste (55 Pfd.)
W 709. 1 Kiste (29 Pfd.)
G C 2533. 1 Ballen (44 Pfd.)
G C 971. 1 Ballen Wollwaaren (87 Pfd.)
P G 161. 1 Kiste (157 Pfd.)
R K 227. 1 Kiste (77 Pfd.)
K 960. 1 Kiste Messer und Gabeln (97 Pfd.) lagert in Rappenau.
J B. 1 Sack Tuchabfälle (113 Pfd.)
1 eiserner Rost (16 Pfd.) } lagern in Jaxtfeld.
F 1754. 1 Ballot (275 Pfd.)
K. 10 Stab Radeisen

P 102. 1 Fass Petroleum lagert in Lauda.
C K 12. 1 Kistchen (25 Pfd.) lagert in Würzburg.
Z 2. 1 Kiste (95 Pfd.)
1 Bund Rundeisen (90 Pfd.) } lagern in Bruchsal.
1981. 1 leeres Bierfässchen (65 Pfd.)
G H 2811. 1 Fass Branntwein (270 Pfd.)
L W O 4961. 1 Korbflasche Branntwein (47 Pfd.) } lagern in Berghausen.
NH 299. 1 Korb Eisenwaaren (107 Pfd.)
G H 240. 1 Ballot (50 Pfd.)
1. 1 Kiste (120 Pfd.)
M 34. 1 Säckchen Malz (45 Pfd.)
S P 543. 1 Sack gebrannter Kaffee (105 Pfd.) } lagern in Pforzheim.
K 3, 14, 15, 16. 1 Kistchen Candis (172 Pfd.)
H. 1 Block Zinn (66 Pfd.)
G C 107. 1 eiserner Maschinentheil (53 Pfd.)
6 Stäbe Eisen (422 Pfd.)
3 Bund Rundeisen (347 Pfd.)
K 1/2. 2 Bündel leere Säcke
1 Kistchen Gummischläuche
W B 2. 1 Kiste.
B 2. 1 Kiste.
J E 93. 1 Fässchen Wein
J F 2. 1 Fässchen Wein
S 189. 1 Säckchen (15 Pfd.)
S E 5802. 1 Kiste (160 Pfd.) } lagern in Carlsruhe.
S M 9371. 1 Ballen (61 Pfd.)
S 303. 1 Fass (555 Pfd.)
L G. 1 Heuraute (47 Pfd.)
C G W 26,966. 1 Kiste (133 Pfd.)
G S 100. 1 Kiste (115 Pfd.)
C A St 150. 1 Kiste Gasröhren (17 Pfd.)
H 1. 1 Sack rohes Leinengarn (10 Pfd.) lagert in Malsch.
S 287. 1 leere Kiste (28 Pfd.)
M G 5258. 1 leere Kiste (27 Pfd.) } lagern in Rastatt.
Kiefer 280. 1 Fass (18 Pfd.)
J W 13. 1 Ballen (15 Pfd.)
C B 6667. 1 Ballen (40 Pfd.) } lagern in Bühl.
R 2. 1 Fass Fett (28 Pfd.)
R 2280. 1 leeres Fass (218 Pfd.)
R 2318. 1 leeres Fass (175 Pfd.) } lagern in Appenweier.
B 1. 1 Kiste mit 1 Flasche (42 Pfd.)
E S 6441. 1 Ballen Wollwaaren (92 Pfd.)
A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.) } lagern in Kehl.
P H 19. 1 Schliesskorb (100 Pfd.)
94. 1 schwarzer Holzkoffer (117 Pfd.)
1 Ballen Betten (50 Pfd.)
G 320. 1 Korbflasche Säure
L D 5594. 1 Kiste.
J W 160. 1 Ballen Bücher.
L H 5507. 1 Kiste.
A R 28. 1 Ballon.
L G 10,087. 1 Kiste.
W 25. 1 Kiste.
C F E 1333. 1 Kiste.
D 1 Blechkessel in einem Sack.
D 2 1 Korb. } lagern in Strassburg.
D 3 1 Kiste.
D 4 1 Koffer.
C R 1. 1 Koffer.
C R 2. 1 Kiste.
C R 3. 1 Kiste.
D 742. 1 Fass.
S T 1. 1 Ballen.
1. 1 Ballen.
S 13/17. 1 Kiste.

L N 4403. 1 Kiste Hohlglas (33 Pfd.)
3, 5, 8, 17. 4 Säcke Holznägel (105 Pfd.)
F 287 u. 288. 2 Tönnchen Wagenfett (31 Pfd.)
S P 622. 1 Sack Lumpen (40 Pfd.)
J E G 7429. 1 Ballen Stöpsel (26 Pfd.)
M K 3532. 1 Kiste (28 Pfd.)
G F D. 1 Kiste (75 Pfd.)
M 10. 1 leeres Fass (26 Pfd.)
W K 3. 3 Säcke Mehl (600 Pfd.)
1 Sack Mehl (200 Pfd.)
J C A 671. 1 Ballen (14 Pfd.)
M 2174. 1 Kistchen (32 Pfd.)
B 268. 1 Kistchen (10 Pfd.)
4719. 1 Ballot (395 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

K 5. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
N U 19,829. 1 leere Kiste (235 Pfd.)
G u. B 1798. 1 leere Kiste (10 Pfd.)
B H 91. 1 leere Kiste (100 Pfd.)
H 6943. 1 leere Kiste (24 Pfd.)
D 56. 1 Pack Eisen (10 Pfd.)
G B 1764. 1 Kiste (33 Pfd.)
2357. 1 Kiste (33 Pfd.)

M R 2021. 1 leeres Fass (65 Pfd.)
M R 1939. 1 leeres Fass (70 Pfd.)
M R 1931. 1 leeres Fass (69 Pfd.)
M R 1936. 1 leeres Fass (70 Pfd.)
G R 1075. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
T 9. 1 leeres Fass ((25 Pfd.)
22. 1 Fass Fett (300 Pfd.)
} lagern in Müllheim.

L S 850. 1 Ballen (92 Pfd.)
B S 567. 1 Kiste (131 Pfd.)
M L H 1294. 1 Ballen Häute (161 Pfd.)
3262. 1 Kiste.
B 768. 1 Gestell Nähmaschine (80 Pfd.)
B S C 3635. 1 Fass Palmöl (1840 Pfd.)
} lagern in Basel.

B 138. 1 Kiste (65 Pfd.) lagert in Erzingen.

R 1. 1 Sack Abwerg (50 Pfd.)
C C 18. 1 Sack Abwerg (18 Pfd.)
J N 111. 1 Sack Abwerg (45 Pfd.)
M D 10. 1 Sack Abwerg (29 Pfd.)
Sp 5. 1 Sack Abwerg (44 Pfd.)
K 4. 1 Sack Abwerg (27 Pfd.)
L W K 537. 1 Sack Abwerg (17 Pfd.)
M O 253. 1 Sack Abwerg (7 Pfd.)
L 352. 1 Sack Abwerg (14 Pfd.)
Anton Kirn, Ulm. 1 Sack Abwerg (37 Pfd.)
1 Stück Kupfer (45 Pfd.)
Hänsler, Owingen 1860. 1 Sack Reps (200 Pfd.)
Carl Stoffel, München 13,000 fl. 1 Fass mit leeren Geldsäcken (30 Pfd.)
H T 7323. 1 Kiste (293 Pfd.)
G K
E H } 701. 1 Sack Lumpen (54 Pfd.)
B 101. 1 Kiste Bücher (37 Pfd.)
} lagern in Constanz.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro December 1871.

### Berlin, Empfangs-Expedition.

A P, Görlitz. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert seit 4. Januar 1871.
1 Tau auf VIII. Bahnstrecke aufgefunden lagert seit März 1871.
1 weissgegerbte Schweinehaut (5 Pfd.) aus Th. 579 lagert seit 18. April 1871.

200. 1 Fass Farbe (19 Pfd.).
M S 3910. 1 Kiste Kerzen (1 Ctr. 5 Pfd.) lagert seit 10. Juni 1871.
1 Bohle von Luckenwalde lagert seit 10. August 1871.

1 Pack Blasebälge von Wernshausen lagert seit 15. August.

R K 2767. 1 Kiste, 1 leerer Sack (4 Pfd.) lagert seit September 1871.
A N 100. 1 Ballen (50 Pfd.) lagert seit December 1871.
1 Plättbrett (12 Pfd.) lagert seit Januar 1871.
H 44. 1 Sack Lumpen (1 Ctr).
12. 1 Satz Kisten (25 Pfd.) aus B. A. 428. lagert seit 31. März 1871.

### Berlin, Versand-Expedition.

573. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert seit 18. December.
E D 73. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert seit 18. December.
1 Blei O. 1 Sack Mehl lagert seit 18. December.
L 314 oder 31. 1 Kiste (99 Pfd.) lagert seit 25. December.
S M 301. 1 Ballen (1 Ctr. 19 Pfd.) lagert seit 25. December.

### Güterbog, Güter-Verwaltung.

B 969. 1 eiserner Kasten (1 Ctr. 44 Pfd.) lagert seit October 1871.
1 eichene Schwelle auf der Strecke aufgefunden lagert seit Oct. 1871.

### Falkenberg, Güter-Expedition.

HH Cottbus.
1 eiserner Kohlenkarren.
3 eiserne Coakskörbe.
3 eiserne Röste.
2 eiserne Brechstangen.

### Blönsdorf, Güter-Expedition.

Gottschalk, Leihsach. 1 Collo leere Säcke lagert seit Februar 1871.

### Halle, Güter-Verwaltung.

Neue Actien-Zucker-Raffinerie Halle a/S. 2 Brode Zucker (49 Pfd.) lagert seit 31. December 1871.

### Leipzig, Güter-Verwaltung.

M. 1 Pack Strohpapier (42 Pfd.) von Berlin lagert seit 5. März 1871.
M. 1 Pack altes Packzeug (14 Pfd.) von Berlin lagert seit 17. März 1871.
M. 1 Pack altes Packzeug mit aufgebundenen Shawltuch (13 Pfd.) von Berlin lagert seit 17. März 1871.
M. 1 Sack Guano (1 Ctr. 36 Pfd.) von Wallwitzhafen lagert seit 4. April 1871.

### Dessau, Güter-Verwaltung.

4057. 1 Kiste leere Flaschen (62 Pfd.) lagert seit 4. Dec. 1870.

286. 1 Kiste leere Flaschen (58 Pfd.) lagert seit 4. Dec. 1870.

### Cöthen, Güter-Verwaltung.

C R 22. 1 leere Lade (64 Pfd.) B. A. E. lagert seit 20. December 1870.
B 4. 1 Fass Flüssigkeit (78 Pfd.) lagert seit 30. Januar 1871.
U & C 10749. 1 Kiste Zucker (68 Pfd.) lagert seit 26. Mai 1871.
Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, 19. Januar 1872. Die Direction.

## Verzeichniss

der im Monate December v. J. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

### Braunschweig. Güterexpedtion.

2490 & 296. 1 Sack Kaffee (296 Pfd.)

8921. 1 Bürde Stahl.
A H 1. 1 Decklaken (21 Pfd.).
E M 4. 1 Kiste Damenmäntel (30 Pfd.).
J C 1726. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.).
G A 1465. 1 Korb, anscheinend Eisenwaaren (201 Pfd.).
Gebr. Blaise, Achim. 1 Pack leere Säcke (81 Pfd.).
F C F B 119. 1 Pack Sägen (63 Pfd.).
Vollrath. 2 Sack Kümmel (270 Pfd.).
J W. 1 Kiste irdene Gefässe (70 Pfd.).
Hertzer 112. 1 Privat-Decke.
B S 334/9. 6 Kisten (315, 328, 365, 425, 438 und 350 Pfd.).

### Station Wolfenbüttel.

1 Sack Mehlgries (152 Pfd.).

### Station Schöppenstedt.

C W B 1584. 1 Pack Säcke (8 Pfd.).
F A F 5001. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.).
B B 619. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.).
K M 10803. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).

### Station Oschersleben.

E K 2294. 1 Kiste.

### Station Vienenburg.

2 eiserne Gasröhren ca. 12′ lang.

### Station Goslar.

S. 1 Ballot eiserne Muttern (18 Pfd.).

### Station Seesen.

6160. 1 Sack Reis (202 Pfd.).

### Station Kreiensen.

M D 1/2. 2 Sack Wolle.
Berlin No. 84. 1 Decke.
S R 6775. 1 Kiste.

### Station Holzminden.

C F 3080, 2870, 2313, 3079, 8813. 5 leere Fässer.
1 eisernes Rohr (9 Pfd.).
N M 2273. 1 Sendung Theerfässer auf Wagen.
H. 1 Gewichtsstück (5 Kilo oder 10 Pfd.
1 Achse.

### Station Gittelde.

2 Ketten.

## Nachweisung

der am 5. Januar 1872 auf den Stationen der **Kaiserlichen Eisenbahnen** in **Elsass-Lothringen** überzähligen Güter.

A Dreher Schweighausen. 13 leere Fässer lagern in Weissenburg s. 1. Mai.
A 6043. 1 Sack Reis (184 Pfd.) lagert in Metz.
A 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Metz.

A R 1/2. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 206 und 246 Pfd.) lagern in Metz seit 28. Juli.
A G C 2099. 1 Korb Eisenwaaren (135 Pfd.) lagert in Barr seit 24. Oct.
A 1/16. 16 leere Fässer lagern in Montigny seit 5. November.
Aubertin Metz. 1 eisernes Thürchen (4 Pfd.) lagert in Dietenhofen seit 12. Novemb r.
A M C 977. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz E. seit 5. Nov.
Mr. Achille. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
Aulusis. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 8 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
A B & C 61, 62. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 27 u. 102 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. November.
A 1684. 1 Ballen Tapeten (150 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Decembr.
A H 1147. 1 Pack Sägen (60 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
A G 192. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.
A B. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.
A K 12665. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 154 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.
Adolph M. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.
A K 1. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 158 Pfd) lagert in Metz seit 16. Dec.
A P / A T 412. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 21. December.
A 3. 1 Korb Dosen lagert in Belfort seit 14. December.
A C 1337. 1 Kiste Tabak lagert in Metz Fr. seit 5. Jan.
A 54. 1 Kiste Eisen (130 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Jan.
A C C 2251. 1 Fass Eisen (356 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] s. 6. Jan.
A C C 2024/25. 2 Fässer Eisen (443 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
A C C 1947. 1 Fass Eisen (190 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
A C C 2319. 1 Fass Eisen (360 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
A C C 2253/59. 8 Körbe Eisenwaaren (420 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
A C C 2412/15. 4 Körbe Eisenwaaren (1466 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
A F J 285. 1 Kiste Medicamente (22 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
A K C 2367 1 Kiste (Inhalt unbekannt] lagert in Niederbronn s. 5. Jan.
A B 8949. 1 Kiste Cichorien (134 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 5. Jan.
Bellard, Kriegsgefangener. 1 Pack Kleider (14 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
B. 22 Tafeln Kupfer (852 Pfd.) lagern in Strassburg.
B B C 11 1 Kiste Infanteriesäbel (34 Pfd.) lagert in Metz seit 27. März.
B F 559. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Metz seit 23. Juni.
B N 1/15. 5 Pack Wagenschmiere (388 Pfd.) lagern in Metz.
L Bournay. 1 Koffer Wäsche (38 Pfd.) lagert in Metz.
B L 664. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Metz seit 2. Oct.
B K 18. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Strassburg E.
B L 177. 1 leeres Fass (170 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Breier 23. 1 Kiste Corsetts (15 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
B 1532. 1 Ballot baumw. W. (40 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
B 12. 1 Ballot baumw. Abfall (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
Brélat. 1 Pack leere Säcke (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
B & H 1647. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 20. Oct.
B. 1 Sack Weizen (170 Pfd.) lagert in Hundspach seit 8. October.
M. Bossion Beauregard. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
B S Hartmann 1661. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
Ed. Birkel Ostheim. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Nov.
B 100. 1 Ballot Emballage (20 Pfd.) lagert in Metz seit 7. November.
Baron. 2 Koffer Effecten (70 u. 130 Pfd.) lagern in Avricourt seit 5. Dec.
Baumann. 1 Kiste Effecten (24 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5 December.
B 1. 1 Ballot Metalltuch lagert in Königshofen seit 5. December.
B 5. 1 Schreibepult-Aufsatz lagert in Königshofen seit 5. December.
B M 3248, 3249/50. 4 eiserne Fensterkreuze lagern in Metz [Zollschuppen] seit 5. Decbr.
Adam Boost. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
Bégim. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Decbr.
B F F 1716. 1 Ballot Leinen (63 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. December.
Hr. Georg Bock. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.
Burkhard Kelion Bennweier. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Oscar Banqua, Paris. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Advocat Boulage. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
B L 391. 1 Kiste Confitur (194 Pfd.) lagert in Pagny seit 14. December.
B H Gallot (457. 1 Kiste Confitur (56 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
Louis Band Metz rue du change. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Forbach seit 15. December.
Bitsch & Faulquemont. 1 Sack Blechw. (62 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
B S 4200, 4199. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Diedenhofen seit 17. December.
Bourger, Boumann & Cie. Göttingen. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Weissenburg seit 28. December.
Boeswald Strassburg. 27 leere Bierfässer lagern in Colmar seit 5. Januar.
Chât. Thierry. 1 Feuerspritze lagert in Weissenburg.
Coppelt 160. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
C S 8584/85. 2 Körbe Schuhwaaren (67 u. 80 Pfd.) lagern in Metz.
C S 108. 1 Kiste Droguen (50 Pfd.) lagert in Metz.
C D 630. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen seit 15. Oct.
C M 914. 1 Kiste Glasw. (554 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
C B R B 1068. 1 Kiste Maschinengurt (76 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
C H C / D. 1 Pack leere Säcke (19 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
C V V H 6952. 1 Kiste (78 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. November.
C T 9780. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Chrétiens à Zinville Niederbronn. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. December.
C F 87. 1 Ballen Tuch (220 Pfd.) lagert in Metz [Zollsch.] seit 6. Januar.
Mme Clessè. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Dec.
C D 366. 1 Kiste Eisenwaaren (74 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. December.
C R / G 5786. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in St. Louis seit 5. Decembr.
C T 90 1 Kiste Militäreffecten (120 Pfd.) lagert in Saargemünd s. 4. Dec.
C 2996. 1 Kiste Militäreffecten (540 Pfd.) lagert in Saargemünd s. 4 Dec.
Champigne, Laurer. 5 Fässer Bier (740 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 5. December.
C H 1306. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.
C M 3298. 1 Fass Wein (120 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December
Chevang Cordonnier à Saaralbe. 1 Fass Schuhw. (5 Pfd.) lagert in Pagny seit 14. December.
C V J Samuel Lazare Colmar 6502/5. 4 Kisten Feuerzeug lagern in Steinburg seit 12. December.
C B 5262/71. 10 Ballot Packpapier lagern in Gebweiler seit 18. Decembr.
C L F M. 1 Sack Samen (202 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 17. Decbr.
C C. 2 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Diedenhofen seit 5. Januar.
C E 13. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Jan.
C L V 6762. 1 Kiste bw. Garn (230 Pfd.) lagert in Schlettstadt s. 5. Jan.
D. Schmidt. 8 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
D. 4 Stangen Eisen (240 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
D R. 12 Ballen Caffee (1486 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
D 21. 1 Ballen rohe Baumwolle (468 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Dollfuss. 1 Säckchen Mehl (8 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
D V 2506. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Metz seit 5. November.
Dürr, Pfalzburg. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
D 4032. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Avricourt seit 5. December.
D C 3. 1 Kistchen Eisen (328 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] s. 5. Dec.
Diez. 1 leere Kiste (4 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
D F 76/79. 4 Körbe Nägel lagern in Erstein seit 4. December.
D E 3064. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Mr. Demange, Schlettstadt. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Mr. Deutsch. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 98 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Dreyfuss. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Gebweiler seit 16. December.
D R. 1 Kiste Eisenw. (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
D N 686, 697. 2 leere Fässer lagern in Fegersheim seit 28. December.
D 968. 1 Fass Petrole (324 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 1. Januar.
Dreyfuss Simon Strassburg. 1 Sack Gerste (188 Pfd.) lagert in Steinburg seit 4. Januar.
D. 11 Colli Kaffeebrenner mit Vorrichtung (980 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
Diemert. 1 leeres Fass (64 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 6. Januar.
E B F 2134. 1 Kiste Manufacturwaaren (128 Pfd.) lagert in Metz s. 5. Dec
Est. Sér. S 1124. 1 Decke lagert in Hagenau seit April.
E H Frl. E. Henze bei Hrn. A. Bollmann Bootsheim. 1 Koffer lagert Königshofen seit 29. October.
Est 3397. 1 Decke lagert in Münster seit 26. October.
E Z 84. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5.
E 410. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 134 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5.
Vve Eloy. 1 Pack Wäsche (4 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Decemb
E G P Phosphorus 1811/12. 2 Kisten Phosphor lagern in Steinbu
12. December.
E G C 1228, 1 Fass Wein (296 Pfd.) lagert in Belfort seit 30. Dec
Ehrhardt 5031. 1 leeres Fässchen lagert in Lützelburg seit 28. D
E S C 239. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Metz E. seit 5.
E B 186. 1 Kiste Gummi (146 Pfd.) lagert in Metz [Zollsch.] seit

Frances Kriegsgefangener. 1 Paquet Kleider (10 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
F C 687. 1 Korb Eisenw. (277 Pfd ) lagert in Strassburg seit 5. Septembr.
Florent Ebersmünster. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 68 Pfd ) lagert in Strassburg E. seit 5. September.
F S J 764. 1 Fass Schnaps (150 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
F. 1 Kochmaschine (190 Pfd.) / 3 Kessel (54 Pfd.) } lagern in Mühlhausen seit 4. October.
F V 5191, 5176. 2 Pack Papier lagern in St. Louis seit 19. October.
Frick. 1 leeres Fass (216 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
F R 3168. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
F G 1363. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
F B D J W. 45 Säcke Mehl lagern in Sennheim seit 12. November.
F R 186. 1 Kiste Gummiband (146 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
F J 41. 1 Kiste Papier (300 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. December.
Ernest Fellner. 1 Kiste Papier lagert in Metz Fr. seit 5. December.
F L 1. 1 Ballot Camillen (132 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. December.
F & Cie. 1 Ambos lagert in Erstein seit 4. December.
Faller. 1 Fass Wein lagert in Strassburg seit 5. December.
F 22. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
E J 5534. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 490 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 23. December.
F E 990. 1 Kiste Kurzw. (136 Pfd.) lagert in Metz [Zollsch.] s. 6. Jan.
Fleck Strassburg. 5 Stück leere Körbe (44 Pfd.) lagern in Zabern s. 5. Jan.
F D 4339. 1 leere Kiste (534 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 5. Januar.
G F B & B S. } 2 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
G S 8138. 1 Kiste (Inhalt unbek.) 56 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Dec.
G R 1533. 1 Ballot Papier (100 Pfd.) lagert in Forbach seit 29. September.
G 1508, 1342. 2 Fässer (Inhalt unbekannt, 670 u. 700 Pfd.) lagern in Forbach seit 29. September.
G. 6 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern in Metz.
G D J. 1 Kiste Kleider (98 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Gerster, Daniel & Lissach (Suisse). 2 Colli Betten und Wäsche (160 Pfd.) lagern in Mühlhausen s. 4. Oct.
G E 437/8, 445/6, 435, 440. 6 Ballot Wolle (2329 Pfund) lagern in Basel seit 1. Nov.
G V 11421. 1 Fass Oel (438 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Nov.
G F 3083. 1 Fass Absynth (172 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Nov.
G E B 9521. 1 Wagendecke lagert in Strassburg s. 1. Dec.
G 203. 1 Sack Effecten (70 Pfd.) lagert in Dieuze s. 5. Dec.
G H 253. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen s. 5. Dec.
Gabol Bonzonville. 1 Kiste Kurzwaaren lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
G E 9. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Erstein seit 4. December.
G P 5991/2, 5594/6 5997. 1 Kiste / 5999. 6 Fässer (Inh. unbek.) (26 Pfd.) (1828 Pfd.) } lagern in Strassburg E. s. 9. December.
G L. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 124 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
G J B 596. 1 Kiste Liqueur (96 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 3. Dec.
G T 2695. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. Dec.
Guillaume Sacs de Conage. 1 Bündel leere Säcke lagert in Saarburg seit 10. December.
G H 1. 1 Korbflasche lagert in Steinburg seit 12. Dec.
G 1. 1 Fass Ketten (450 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 17. Dec.
G W 2596/99. 4 Kisten (Inhalt unbekannt, 1754 Pfd.) lagern in Altmünsterol s. 2. Dec.
Guyconat Libraire Lyon. 1 Pack Bücher (4 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
G V W 430. 1 Kiste Feldmesser-Instrumente (136 Pfd.) lagert in Mühlhausen E. seit 5. Januar.
G F T 3. 1 Ballot Bürstenwaaren (34 Pfd.) lagert in Metz (Zollschuppen) seit 6. Januar.
H 1, 3, 5/19. 17 Ballen wollene Decken (2761 Pfd.) lagern in Metz seit 27. März.
H R 39/40. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 154 und 106 Pfd.) lagern in Metz.
Michael Haby, Uffheim 5. 1 Pack leere Säcke (78 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Hamspach 1139, 1336, 1355, 1442. 4 Fass Bier lagern in Königshofen seit 29. October.
Hemmerdinger Strassburg. 1 Sack Säcke lagert in Strassburg seit 29. October.
Hauber. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
Charles Hatterer. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. Nov.
H S 5. 1 Stange Stahl (50 Pfd.) lagert in Pagny seit 21. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke lagert in Strassburg seit 21. November
Hetzer, Hagenau. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 227 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
H Z 76. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
H L. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Decbr.
Henrichs. 1 Korb Wein lagert in Metz seit 5. December.
Hellnette. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. December.
H H 4089. 1 Kiste Kurzwaaren (30 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
H W 6472. 1 Kiste Kurzwaaren (7 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
H G 427/29. 3 Ballen Strickwolle lagern in Erstein seit 4. December.
H S 221. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 93 Pfd.) lagert in Colmar seit 4. Dec.
Gensdarm Hoffmann. 1 Kiste (Inhalt unbek.) lagert in Pagny seit 4. Dec.
H 2. 1 Kiste Militäreffecten (178 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. Dec.
H 1. 1 Fass Militäreffecten (125 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. Dec.
H 4 Stangen Fassreifen (235 Pfd.) lagern in Saargemünd seit 4. Decbr.
H 28. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9 December.
H C 82. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
Oscar Homburg. 1 Packet (Inhalt unbek., 28 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
H L 234. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
H R J 6057. 8 Rollen Gurte (286 Pfd.) lagern in Mühlhausen s. 20. Dec.
Hemmerdingen. 1 Sack Hafer (159 Pfd.) lagert in Strassburg s. 3. Januar.
H P C 2478. 1 Korb Kleider (130 Pfd ) lagert in Mühlhausen s. 5. Januar.
H 42. 1 Ballot Hopfen (89 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) s. 6. Januar.
H B 833. 1 Fass Wein (506 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) s. 6. Januar.
J P 292. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J C 2233. 1 Kiste Holzmodelle (36 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
J R 4. 1 Holzkoffer (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J B 100. 1 Kiste Liqueur lagert in Pagny seit 5. November.
J A 7. 1 leeres Fass lagert in Mühlhausen seit 5. November.
J S 2561. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Barr seit 24. Novbr.
J G 1324/5, 1328. 3 Kisten Eisenwaaren (200 und 120 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
J P. W. 1 Tonne Häringe (324 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
J L 3054. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
J G G 858/64. 7 Fass (Inhalt unbekannt, 7617 Pfd.) lagern in Strassburg seit 12. November.
J M F 1137. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. Novbr.
J G S 652. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. November.
J S E D 4. 1 Ballen Garn (94 Pfd.) lagert in Mühlhausen Eilg. seit 24. Nov.
J B 173. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 162 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
J S 1765. 1 Kiste Fischblase (50 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Juster. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
J Q 338. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Erstein seit 4. December.
J 9. 1 Kiste Schuhwaaren (152 Pfd ) lagert in Belfort seit 5. December.
J H 119. 1 Kiste Gewürze (16 Pfd.) lagert in Lützelburg seit 6. December.
Inftr.-Regt. No. 17. 6 Zündnadelgewehre lagern in Saargemünd seit 4. December.
J P 6997. 1 Fass Senf lagert in Pagny seit 14. Dec.
HP C 2178. 1 Korb Kleider (130 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 16. Nov.
J R 25827/32. 4 Kisten / 2 Fass } (Inhalt unbek.) lagern in Reichshofen s. 23. Nov.
J F 1962. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Forbach s. 15. Dec.
J 2. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 34 Pfund) lagern in Mühlhausen seit 22. December.
J M 1. 1 Ballen Abfälle (84 Pfd.) lagert in Benfeld seit 17. Dec.
J B M 1979. 1 Kiste Tabak (135 Pfd.) lagert in Strassburg s. 28. Dec.
J G 16. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 2. Januar.
Justine Pierre Revigny. 1 Sack Gerste lagert in Saarburg s. 5. Januar.
J N 23388. 1 Kiste Clavier (600 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
J R 7828. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.) lagert in Hagenau s. 6. Jan.
K N 2272. 1 Kiste Bücher lagert in Königshofen seit 15. Oct.
K S E 168. 1 Wagendecke lagert in Strassburg seit 21. November.
K 96. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 290 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
K U. 1 Tafel Blech (120 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
Abraham Kalin. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
K 23, 500. 1 Ballen Kümmel (44 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. Dec.
Killins Jacob Soldat 4. Rgt. 4. Cp. Nr. 112. 1 Koffer Effecten (38 Pfd.) lagert in Gebweiler s. 14. Dec.
Karcher & Westermann. 1 Korb Eisenwaaren (72 Pfd.) lagert in Ars. s/M. seit 18. Dec.
Kahn Gebrd. Rohrbach. 15 Sack Kleesamen (309 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Karcher & Westermann in Ars. 1 Pack eiserne Stangen (60 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Januar.
K T 430. 1 leere Kiste (178 Pfd.) lagert in Schlettstadt s. 5. Januar.
L S 308. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Landgraf 9. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
L B 1184. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.) lagert in Thann seit 5. September.
Lazard. 1 hölzerne Mulde (36 Pfd.) lagert in Metz.
L L 140/44. 5 Ballen Wollabfall (164, 142, 124, 166 u. 190 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L D & C 129. 1 Fass Wein (500 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.

Lessage à La Ghapelle, Paris. 1 Pack leere Säcke (56 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
L C B 140, 138, 141, 142. 4 Ballen Hopfen (190, 200, 170 und 176 Pfund) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L D M 7 Sack Caffee (800 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L G Fragile 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 185 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. October.
L Rossner, rue Brulée, Thionville 131. 1 Pack altes Zeug (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. October.
L D 5687. 1 Fass Oel lagert in Colmar seit 12. November.
Lautz-Colmar, Bloch frères Cernay. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert in Sennheim seit 21. November.
L C. 9 Harasse lagern in Avricourt seit 5. December.
L V. 110 Kisten Wagenschmiere (358 Pfd.) lagern in Strassburg seit 3. December
L G div Nrn. 16 Ballen baumwollene Muster lagern in Sennheim seit ⊙ 2. December.
L T 9596. 1 Kiste Cigarren (36 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
L H 198 1 Korb Eisenwaaren (116 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Lagrande 1 Koffer (Inhalt unbek., 54 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. Dec.
Legean. 2 Koffer (Inhalt unbek., 26 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 5. Dec.
L M 2. 1 Kiste (Inhalt unbek., 32 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. Decbr.
L D 6529/31. 3 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Mühlhausen seit 5. December.
L R Représentant à Bâle. 1 Koffer Kleidung (68 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
Lutterlim. 1 Pack Kleider (2 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. December.
L D C 1. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 12 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. December.
Louis M J. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. December.
L B 8120. 1 Fass Weingeist (1320 Pfund) lagert in Mühlhausen seit 31. October.
L G 394. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) lagert in Strassburg seit 17. December.
L S 5673. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
L Z 10. 1 Korb Bettzeug (202 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
L S 1765. 1 Kiste Leim (49 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 6. Januar.
L M 1. 1 Ballot Citronen (86 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 6. Januar.
Masson. 1 Kiste Biscuit (126 Pfd.) lagert in Metz seit 6. Januar.
M H 3520. 1 Fass Droguen (714 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
M B 39. 1 Kiste Holzwaaren (216 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
M M 498. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in St. Louis seit 19. October.
M M 13200/5. 6 Kübel Käse lagern in Colmar seit 10. November.
Mabern, Hagenau 1414. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in St. Hippolyte seit 25. November.
Michel, Reichshofen. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
M T 49. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
M J 288. 1 Ballot Effecten (52 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. Dec.
Mersch. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 12 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Dec.
Marly. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Metz s. 5. Dec.
Menon. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Dec.
M T 1887. 1 Fass Nägel lagert in Erstein s. 4. Dec.
M A. 1 Colli Drahtgewebe (32 Pfd.) lagert in Belfort s. 5. Dec.
M F L 4281. 1 Ballot Effecten lagert in St. Louis s. 5. Dec.
August Molert Strassburg. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
M. Aug. Moel. Saarburg 3291. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.) lagert in Strassburg s. 9. Dec.
Merri Ruan. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
M P Adr.: Peullon 39. 1 Ballot Gewebe lagert in Pagny seit 14. Dec.
M T. 1 Fass Schrauben (1920 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 6. Dec.
Mr. Metz en gare à Givet Bekl. 411. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 17. Dec.
Metz-Forbach. 7 Körbe leere Flaschen (2000 Pfd.) lagern in Ars. s. M. s. 18. December.
M L 348. 1 Fass Petroleum (309 Pfd.) lagert in Gebweiler s. 19. Dec.
M L 2317. 4 Fass Wein (516, 505, 516 u. 500 Pfd.) lagern im Mühlhausen seit 17. December.
Mons. le Curé de Bennviller { 2 Kisten Fensterglas / 1 Collo gewebter Draht } (404 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Mons le Ouré à Niederadheim par Lelz (?). { 1 Kiste Gemälde / 1 Collo gewebter Draht } (34 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. December.
M C 2339. 1 Kiste Seife (206 Pfd.) lagert in Metz s. 2. Januar.
M L C 580. 1 Pack seidene Bänder (40 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Jan.
M T 1173/74. 2 Fässer Eisen (690 Pfd.) lagern in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
M T 1227. 1 Fass Eisen (368 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) s. 6. Januar.
M T 1299. 1 Fass Eisen (240 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) s. 6. Januar.
M T 1226. 1 Korb Eisenwaaren (312 Pfd.) lagert in Metz (Zollschuppen) s. 6. Januar.
M T 1198. 1 Korb Eisenwaaren (140 Pfd.) lagert in Metz (Zollschuppen) s. 6. Januar.
M N R 2415. 1 Fass Wein (66 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) s 6 Januar.
M B 52. 1 leerer Ballen (60 Pfd.) lagert in Schlettstadt s. 5. Januar.
North, Michel Lehrer Seminar Colmar. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Nov.
N H Novéant. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
N M 53185. 1 Collo Effecten (130 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
N M Levy Dombay. 1 Pack leere Säcke lagert in Saarburg s. 5. Dec.
N S 8. 1 Kiste (Inhalt unbek.) lagert in Niederbronn s. 5. Dec.
O V V 141. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 430 Pfd.) lagert in Fegersheim seit 28. December.
O W. 13 Colli Guss (88 Pfd.) lagern in Strassburg s. 29. Dec.
O K 1. 1 Tintenkasten (16 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
Ollinger Courcelles. 1 Körbchen (14 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 5. Jan.
P Hagenau 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 12. September.
P L 60. 1 Harass Porcellan (410 Pfd.) lagert in Mühlhausen E. s. 4. Oct.
P O 5. 1 leeres Fass (166 Pfd.) lagert in Bennweier s. 9. Nov.
P 7397/98. 2 Kisten Tabak (249 Pfd.) lagern in Metz Fr. s. 5. Dec.
P C 200. 1 Kiste Eisenwaaren (534 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
P T 637. 1 Korb Wein (126 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Pantalon. 1 Fass Nägel lagert in Metz im Zollschuppen s. 5. Dec.
P J. 1 Kiste (Inhalt unbekaunt, 52 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December
P Schlumberger 19. 1 Kiste (Inhalt unbek., 22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Polack Levy. 2 Sack (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagern in Strassburg E. seit 9. December.
C Perrin Commissionaire Metz. 1 Pack Wolle (23 Pfd.) lagert in Pagny s. 14. December.
P G. 1 Kiste (Inhalt unbek., 100 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 19. Dec.
Pirns. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 2 Pfund) lagert in Diedenhofen seit 5. Januar.
P T 10944. 1 Fass Absynthe (160 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
P M 1119. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Metz im Zollschnppen seit 6. Januar.
P M 9441/2 2 Körbe Wein (432 Pfd.) lagern in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
P B M 1927. 1 Fass Knöpfe (77 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
Q 9806. 1 Tonne (Inhalt unbek.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
R T 3. } 1 Kiste Lederwaaren (204 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Reichshofen 705. 1 leeres Fässchen (22 Pfd.) lagert in Niederbronn seit 5. November.
R M 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
Carl Racke in Münich Kerzenfabrik. 1 Ballot Haarseide (90 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12 Nov.
R 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.) lagert in Strassburg Eilg. seit 5. November.
R N 2841/49. { 1 Korb Eisenwaaren / 8 Bündel Eisenstangen } (216 Pfd.) lagern in Rappoltsweiler s. 30. Oct.
R 2. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
R. { 1 eiserne Achse / 2 eiserne Büchsen / 3 Stäbe Flacheisen } lagern in Königshofen s. 5. Dec.
R 1593. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Renault. 1 Pack Kurzwaaren (26 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Emile Roth. 1 Kiste Mineralwasser lagert in Erstein s. 4. Dec.
R W 1/20. 20 Ballot Baumwollentuch lagern in Erstein s. 4. Dec.
R L N 103. 1 Kiste (Inhalt unbek., 20 Pfd.) lagert in Colmar s. 4. Dec.
I. Rhein. Inftr.-Regt. 25. 1 Sack Militaireffecten (30 Pfd.) lagert in Saargemünd s. 4. Dec.
Rosenhöfer May. 1 Kiste (Inhalt unbek., 64 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Rienz, Langenberg. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
R P. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Pagny s. 14. Dec.
R C 6027. 1 Kiste Tabak (170 Pfd.) lagert in Ars. s. M. s. 18. Dec.
R 87. 1 Kiste Brustpulver (48 Pfd.) lagert in Weiler s. 16. Dec.
R C R 183. 1 Ballot Wolle (260 Pfd.) lagert in Wasselnheim s. 15. Dec.
M Ross Schlettstadt. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Belfort seit 1 Januar.
R E 1403. 1 Kiste Pfeiffen (104 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6 Januar.
R M 2062. 1 Fass Wein (244 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
R S 5839. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 5. Januar.
St. Moritz. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Mariakirch seit 20. August.

Herrn Schneider, Schuhm. in Schwindretzheim, Station Hochfelden. 1 Packt Leder (10 Pfd.) lagert in Hochfelden s. 21. August.
S K T 1/586. 1 Sack Mandeln (146 Pfd.) lagert in Altkirch s. 24. Aug.
Augt. S 7532. 1 Kiste Zinkblech lagert in Königshofen s. 5. Oct.
Staehlin fils à Bâle. 2 Körbe Hüte lagern in St. Louis s. 18. Sept.
S R 106. 1 Korb Droguen (46 Pfd.) lagert in Metz.
S R 8406. 1 Korb Droguen (58 Pfd.) lagert in Metz.
S L 1403. 1 Kiste Wäsche (152 Pfd.) lagert in Metz.

S Saargemünd. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Königshofen.

Schalber Ronores Marne. 1 Packt. leere Säcke (64 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Staehlin Jaeggi Brügge. 1 Sack Roggen (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
S 3397. 1 Wagendecke lagert in Münster s. 26. Oct.
S W 2170. 1 Ballen Tissus lagert in Basel s. 31. Oct.
S & H 3406. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Strassburg Eilg.-E. seit 5. November.
S 1806. 1 Kiste Material-Waaren (180 Pfd.) lagert in Metz Eilgut-E. seit 5. November.
Constance Schmerber. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 9. November.
S C 2403. 1 Colli, 1 Kochherd (Gusseisen) lagern in Strassburg s. 16. Nov.
S S & C. (S) 2 Säcke Weizen (184 u. 167 Pfd.) lagern in Walburg s. 19. Nov.
Salin f. à Dieuze. 1 Wagendecke lagert in Strassburg s. 20. Nov.
S E 1243. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Avricourt s. 12. Dec.
S S 122. 1 Kiste Neusilberwaaren (97 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Schaefer, 1 Kiste Effecten (82 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S E 1875. 1 Kiste (Inhalt unbek.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Sturel, 1 Packt (Inhalt unbek., 6 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S L 16. 1 Kiste Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Salamon Metz. 1 Kiste Bonneterie (40 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S R 12570. 1 Fass Oel (248) lagert in Metz E. s. 5. Dec.
Salamon Eugen Saarburg. 1 Ballen (Inhalt unbek.. 26 Pfd.) lagert in Saarburg seit 19. Dec.
S C 991. 1 Kiste Schleifsteine lagert in Pagny s. 14. Dec.
Souchon Roulay. 2 Colli Messingstangen lagern in Pagny s. 14. Dec.
S B G Schlumberger 263. 1 Kiste (Inhalt unbek., 22 Pfd.) lagert in Gebweiler s. 16. Dec.
Mr. Schönberg Capit. Dresden. 1 Kiste Millitäreffecten (22 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 17. Dec.
A Mr. Setzer Bischweiler. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 16. Dec.
S K T 33. 1 Fass (Inhalt unbek.) lagert in Mühlhausen s. 12. Dec.
S S & C 62. 1 Sack Gerste (146 Pfd.) lagert in Lützelburg s. 2. Jan.
S 194. 1 leeres Fass (140 Pfd.) lagert in Bennweier s. 4. Jan.
Schutzenberger 2743. 2 leere Fässchen lagern in Lützelburg s. 28. Dec.
Savais Majeures Colmarberg. 1 Packt Lithographie lagert in Diedenhofen seit 5. Januar
Simon frères Metz. 1 Packt Pflanzen (50 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 5. Januar.

S 2604. 1 Kübel Käse lagert in Metz Fr. s. 5. Januar.

Somborn. 1 Packet 3 Messingstangen (18 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Jan
S 489. 1 Ballot Droguen (100 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Jan.

T & B 17283. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.) lagert in Wendenheim seit 5. Sept.
T H 429. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Trainot August. 1 Koffer Kleider (30 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
Thery Strassburg, 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
T S B 1 Fass (Inhalt unbekannt, 103 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Tinet Basel. 1 Packt Documente (2 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 5. Jan.

US 38,101. 2 leere Fässer lagern in Weissenburg s. 1. Mai.

V & F 7065/67. 2 Kisten Korbw. (314 Pfd.), 1 Korb Korbw. (19 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
V C G 8. 1 Fass Oel (324 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
V S 3162/65. 4 Harasse Porzellan (528, 344, 400 u. 416 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
V E W & E div. Nrn. 18 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Mühlhausen seit 5. November.
M Vesque Ateclient Luxemb. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 20 Pfund) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
V H. 1 Ballot Leder (30 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
Dach Eisenhändler Rohrbach. 4 Sack Nägel lagern in Strassburg s. 6. Nov.
V S 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 262 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
V 8. / B 56. / T 6. 1 Kiste Eisenwaaren (146 Pfd.) lagert in Aviricourt seit 5. Decbr.
V L 569. 1 Kiste Parfümerie (24 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. Decembr.
Villinger. 1 Packet (Inhalt unbek., 4 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.

V C 210. T 1 Kiste (Inhalt unbek., 12 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Decbr.
Anton Venna. 1 Sack Garn (6 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. Decbr.
V B 13. 1 Ballot Kochgeschirre (45 Pfd.) lagert in Lützelburg s. 12. Dec.
Mr. Nic. Vereet à l'Euronville près Commercy. 1 Sack Gemüse (22 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
V G 1119. 1 leeres Fässchen lagert in Metz seit 2. Januar.
V 4. 1 Ballen (Inhalt unbek., 14 Pfd.) lagert in Mühlhausen E. s. 5. Jan.
V E M 600/1. 2 Ballen L. Garn (200 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
Vraut Buffet à la gare. 1 Pack Leinentuch (22 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
K. Plonkowsky Colonne 12. Train Esbly. 1 Sack Militair-Effecten (28 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 17. April.
W. Geny 48. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Wesphal. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai

W 112/114. 3 Ballen Papier (230 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.

W 1965. 1 Ballen Wollwaaren (424 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
W. 1 Bund Eisenstäbe (150 Pfd.) lagert in Hagenau seit 5. November.
W G 839. 1 Tonne Cement (360 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Nov.
W S 898. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. November.
W C 98. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Weil, Buxweiler. 8 Colli Metallwaaren (385 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. November.
W 7631. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
W G 55/56. 2 Harasse Apothekergeräthe lagern in Metz seit 5 December.
Dr. Weber. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Dec.
Wilhelm. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Strassburg s. 5. Dec.
W D 5816. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 23. December.
W H 10 1 Lorb Fleischw. (28 Pfd.) lagert in Colmar seit 5. Januar.
Z R & C 2598. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in St. Louis seit 5. December.
Z. 2. 1 Ballot wollene Schnüre (138 Pfd.) lagert in Metz seit 6. Januar.
6 Colli Verbindungsstücke für Wasser- und Gasleitungen (234 Pfd.) lagern in Weissenburg.
1 Holzverschlag (300 Pfd.) lagert in Weissenburg
1 Collo Pferdegeschirr lagert in Weissenburg.
5 Colli Reifeisen lagern in Weissenburg.
6 Colli Maschinentheile lagern in Weissenburg.
Diverse Nr. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
3 Ballots Papierabfall lagern in Kogenheim seit 19. August.
1 Ballen Hanf (20 Pfd.) lagert in Wesserling seit 27. August.
1 kleine grüne Decimalwaage lagert in Herny.
1 Sack Reis (206 Pfd.) lagert in Metz.
1 Ballot Haare (164 Pfd.) lagert in Metz.
2 Blechkannen (10 Pfd.) lagern in Metz seit 22. März.
1 Korb Schuhwaaren (80 Pfd.) lagert in Metz.
8 Stangen Eisen (250 Pfd.) lagern in Lemberg seit 19. September.
1 Bund Blech (76 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
1 Parthie Lohholz lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Rosshaut (18 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Kiste Vignetten (146 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Kiste Galanteriewaaren (18 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
19 Stangen Gasröhren (102 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
1 gusseisernes Rohr (310 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Octbr.
1 Bündel Effecten (alt) (23 Pfd.) lagert in Basel seit 2. October.
791 Colli lose Eckeisenschienen lagern in Hagenau seit April.
1 Sack Weizen lagert in Hagenau seit September.
1 Stange Stahl (106 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
3 Stück Flacheisen lagern in Königshofen seit 6. November.
10 Colli Eisentheile (1352 Pfd.) lagern in Altkirch seit 23. August.
1 eiserne Bettstelle lagert in Dettweiler seit 23. October.
1 Säckchen Bohnen (2 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Novbr.
6 Stück gusseiserne Geländertheile (130 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
1 Sack Kartoffeln (40 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 12. November.
1 Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Nov.
2 Stück Compositionsmetall (20 Pfd.) lagern in Dietenhofen seit 12. Nov.
1 Pack 11 Feilen (18 Pfd.) lagert in Dietenhofen seit 12. November.
1 Sack Hufnägel (30 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
1 Sack leere Säcke (60 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
19 eiserne Röhren (Gas-) lagern in Strassburg seit 12. November.
84 Stück Eisenstangen lagern in Strassburg seit 12. November.
1 Pack Bücher und Wäsche (32 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. November.
1 eiserne Achse lagert in Metz seit 14. November.
1 Pack Eisenwaaren lagert in Strassburg seit 16. November.
1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert in Strassburg seit 24. November.
25 Colli Stabeisen lagern in Dettweiler seit 20. November.
4 neue Wagenketten lagern in Mühlhausen seit 22. November.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Dammerkirch seit 28. November.
1 gelber Koffer Effecten (128 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
4 leere Fässer (122 Pfd.) lagern in Avricourt seit 5. December.

1 Stück Vorderbracke lagert in Avricourt seit 5. December.
1 Ballot Lederriemen lagert in Senntheim seit 20. November.
1 Pack Fliegenpapier (20 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
1 Pack Tuchwaaren ($16^1/_5$ Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
1 Collo Kaffeebrennmaschine (994 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. Dec.
1 Rolle Seidenwaaren ($^1/_2$ Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
1 Schachtel Damenhüte (3 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
1 Etui Muster (1 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
36 Colli Gusseisentheile lagern in Metz E. seit 5. December.
1 Pack Betten (48 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. December.
1 Sack Weizen lagert in Mühlhausen seit 5. December.
219 Kistchen Wagenschmiere lagern in Bollweiler seit 6. December.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 1. December.
16 eiserne Achsen lagern in Markirch seit 7. December.
1 Sack Zucker lagert in Metz seit 5. December.
1 Ballen Graupen (44 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
1 Collo Instrumente (42 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 13. December.
1 leeres Petrolefass lagert in Fegersheim seit 20. December.
1 Sack Kleie (100 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 24. December.
1 Ballen leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
1 Fass Indigo (62 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Januar.
1 Bund Rundeisen (100 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
1 Bund Stabeisen (100 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
4 Paar leere Gypssäcke lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
1 Ballot Leder (58 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
1 Bund Eisenstäbe (150 Pfd.) lagert in Hagenau seit 5. Januar.
1 Sack Feldbett und Kleider eines Französischen Grenzjägers (40 Pfund) lagert in Hagenau seit 5. Januar.
1 Fass Soda (900 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. Januar.
1 Sack Kastanien lagert in Königshofen seit 5. Januar.
1 Stück Photographierahmen (28 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 5. Jan
1 Sack Saamen (150 Pfd.) lagert in Cocheren seit 5. Januar.
11 Päcke (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) lagern in Altkirch seit 3. September.
12 Päcke (Inhalt unbekannt (94 Pfd.) lagern in Altkirch seit 3. September.
1 Bund 6 Sägen (17 Pfd.) lagert in Strassburg.
5 Stück Stahl (38 Pfd.) lagern in Strassburg.
1 eiserner Rost (30 Pfd.) lagert in Strassburg.
8. A. C. Corps. Feld. Art. 12. 1 Ballen Sohlen (50 Pfd.) lagert in Metz seit 4. October.
31. 1 Kiste Glaswaaren (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
20. 1 Kiste Blechwaaren (138 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Hochfeld-Saargemünd 6836. 1 Fass Eisenvitriol lagert in Hagenau seit 26. September.
1/8. 8 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
2 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
No. 2920/24. 5 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
13209/13. 13206/7. 7 Kisten Käse lagern in Colmar } 5 seit 10. November. } 2 seit 4. December.
454. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hagenau seit 5. November.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
Gepäck No. 37. 1 leeres Weinfass (56 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. Dec.
801/2. 2 Colli Holzgestell (24 Pfd.) lagern in Belfort seit 5. December.
13, 4613, 43. 1 Kiste Säure (150 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. Dec.
617. 1 Ballot Pflanzen (50 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
6. 1 schwarzer Koffer (42 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
Von der 1. Esc. des Kngl. Bayr. 1. Ulanen-Rgts. an das Regiments-Com. in Dillingen. 1 Kiste u. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagern in Bischweiler seit 22. December.
22. 1 Wagenleine lagert in Benfeld seit 4. Januar.
5089. 1 Wagendecke lagert in Metz seit 2. Januar.
12/14. 3 Bund Waagebalken (11 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
2360. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 442 Pfd.) lagert in Schlettstadt s. 5. Jan.

## Verzeichniss

der aus dem Monat December 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

### Kisten und Koffer.

A I 1467. 1 Kiste Cigarren lagert in Heissen.
A S div. Nr. 6 Kisten Kochgeschirre lagern in Neuss.
A S 1473. 1 gefüllte Kiste (199 Pfd.) lagert in Cöln G.
A B 2.
C K 781. 1 Kiste Papier (145 Pfd.) lagert in Neuss.
C W 449, 454. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Mechernich.
D E 589/91. 4 Kisten Kurzwaaren (205 Pfd.) lagern in Cöln G.
F W A 1248. 1111. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Aachen.
F K 642. 1 Kiste Fleisch (315 Pfd.) lagert in Kyllburg.
G D A F 65/67. 3 gefüllte Kisten (2240 Pfd.) lagern in Neuss.
H H 2814. 1 gefüllte Kiste (79 Pfd.) lagert in Neuss.
H W C 4/5. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagern in Aachen.
H W 1. 1 gefüllte Kiste (58 Pfd.) lagert in Coblenz.
H G 3204. 1 Kiste Colonialwaaren (53 Pfd.) lagert in Düren.
J H C 9890. 9895. 2 Kisten Wein (144 Pfd.) lagern in Neuss.
J D 940. 1 gefüllte Kiste (185 Pfd.) lagert in Cöln G.
J S 11. 1 gefüllte Kiste (120 Pfd.) lagert in Cöln G.
K P 198. 1 gefüllte Kiste (385 Pfd.) lagert in Cöln G.
M M 17. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Cöln E.
M C 418. 1 gefüllte Kiste (65 Pfd.) lagert in Neuss.
P H 564. 1 Kiste ausch. Bücher (64 Pfd.) lagert in Cöln.
R A 462. 1 Kiste mit Zollblei (375 Pfd.) lagert in Cöln G.
R C 72. 1 Kiste Hohlglas (140 Pfd.) lagert in Neuss.
S S 4118. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Godesberg.
S M 2187. 1 Kiste Leinen (222 Pfd.) lagert in Cöln G.
T D 7230. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Cleve.
T 905. 1 Kiste Rosinen (30 Pfd.) lagert in Cöln G.
T N 2854. 1 Kiste Bücher (128 Pfd.) lagert in Cöln E.
W J 9287. 1 Kiste Stärke (125 Pfd.) lagert in Cöln E.
W Z 290. 1 Kiste Papier (428 Pfd.) lagert in Neuss.
A 1458. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Aachen.
K 581. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Cöln G.
W 233. 10 Kisten Feuerzeug (178 Pfd.) lagern in Neuss.
„ 232. 1 Kiste Feuerzeug (55 Pfd.) lagert in Neuss.
Bohm. 2 Kisten Werkzeug (435 Pfd.) lagern in Cöln G.

### Ballen und Packete.

A L 8. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Neuwied l/U.
A S 1139. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
C F 4319. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 135 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
C W 629. 1 Ballen Leinen (110 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
E X 5671. 1 Ballen Wolle lagert in Aachen.
E D 5671. 14 Ballen Wolle lagern in Aachen.
F R 1466. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagert in Aachen.
F 7730. 7731. 2 Ballen Bettfedern (126 Pfd.) lagern in Cöln G.
G R 8943. 1 Ballen Papier (55 Pfd.) lagert in Cöln G.
H J 359. 1 Ballen Wwaaren (28 Pfd.) lagert in Erdorf.
J W 11. 1 Ballen Reis (202 Pfd.) lagert in Neuss.
L H div. Nrn. 10 Ballen Wolle lagern in Neuss.
L L C 2647. 1 Ballen Nessel (50 Pfd.) lagert in Neuss.
B 114. 1 Ballen Leim (310 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

### Fässer, Tonnen und Kübel.

A S 2, 1, 10. 3 Fässer Kochgeschirre lagern in Neuss.
D C 613. 1 Fass ausch. Wein lagert in Aachen.
G K 24. $^1/_4$ Ohm Wein (92 Pfd.) lagert in Cöln G.
G G E 840 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1430 Pfd.) lagert in Neuss.
H 4. 1 Fass Wein (89 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
H S 7654/5. 2 Fass Bleiweiss (532 Pfd.) lagern in Bingerbrück.
J S S 47. 1 Fass Petroleum (320 Pfd.) lagert in Neuss.
J H C 9891. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Neuss.
K C 329/330. 2 Fässer Glas lagern in Cöln G.
M 820 1 Fass Häringe (148 Pfd.) lagert in Remagen.
MD 4035. 1 Fass Oel (344 Pfd.) lagert in Erdorf.
M L K 6. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 370 Pfd.) lagert in Stolberg.
M J 366. 1 Fass Petroleum (157 Pfd.) lagert in Obercassel.
P C 3244. 1 Fass gr. Eisenw. (40 Pfd.) lagert in Cöln G.
S 1843. 1 Ohm Oel (347 Pfd.) lagert in Neuss.
U R 1930. 1 Kübel Käse (145 Pfd.) lagert in Essen.
V 6613. 1 gefülltes Fass (147 Pfd.) lagert in Neuss.
V L 6623. 1 gefülltes Fass (250 Pfd.) lagert in Cöln G.
W 118. 1 gefülltes Fass (270 Pfd.) lagert in Remagen.
W C F 841. 1 Fass Wein (515 Pfd.) lagert in Neuss.

### Säcke.

A C 332. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Neuss.
T D 36. 1 Sack Pfeffer (81 Pfd.) lagert in Grevenbroich.
55. 1 Sack Kaffee (76 Pfd.) lagert in Trier.
10949. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
„ 10949. 1 Sack Erbsen (192 Pfd.) lagert in Neuss.
„ 10949. 2 Säcke Korn lagern in Cöln Rh.

### Körbe.

A S 4. 1 Korb Kochgeschirre lagert in Neuss.
B C 81. 1 Korb Eisenwaaren (25 Pfd.) lagert in Remagen.
K S F 2, 20. 2 Körbe (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagern in Cöln G.
L 505. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) lagert in Cleve.
M J 4. R 2. 1 Korb Tabak (78 Pfd.) lagert in Andernach.
O M 2. 1 Korb Wild (28 Pfd.) lagert in Remagen.
W G 2844. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Aachen.
7624. 1 Korb chem. Salz (56 Pfd.) lagert in Erdorf.
1 Korb Laternen (56 Pfd.) lagert in Düren.
1 Korb Tabak (13 Pfd.) lagert in Trier.

Unverpackt und lose.

F 8445. 1 Collo Maschinentheile lagert in Brühl.
G R. 1 Stück Flacheisen (20 Pfd.) lagert in Trier.
HL 1018. 1 Maschine lagert in Cöln G.
W B 707. 1 Collo Kupferblech (26 Pfd.) lagert in Cöln G.
10. 1 Collo Gusseisen (9 Pfd.) lagert in Düren.
1 Collo Gusseisen (25 Pfd.) lagert in Neuss.
3 neue Schwellen lagern in Bacharach.
1/8. 3 Flaschenzüge (245 Pfd.) lagern in Trier.

Leere Emballage.

B H 1183. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Cöln G.
C N 15. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Crefeld.
C A G 2940. 1 leeres Packfass (16 Pfd.) lagert in Neuss.
F v. G 68. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Cöln.
H S 6091. 1 leere 1/8 Ohm (10 Pfd.) lagert in Cöln G.
H C 2816. 1 leere Kiste lagert in Düren.
H M 1010. 1 leeres Fass (200 Pfd.) lagert in Neuwied L.
K. 6 leere Kisten lagern in Aachen.
K. 16 leere Kisten lagern in Aachen.
MB 207. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Cöln G.
M S 381, 385. 2 leere Fässer (142 Pfd.) lagern in Neuss.
O C 4249. 1 leere Kiste (115 Pfd.) lagert in Neuss.
S 5. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
S S. 2 Bündel leere Säcke lagern in Bingerbrück.
W K C 3243. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Neuss.
W H 44. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Neuwied L.

Diverse.

F G 1/3. 3 Bürden Eisenw. lagern in Bingerbrück.
F D 4935. 1 Collo Papier (58 Pfd.) lagert in Neuss.
G G 24. 1 Collo Maschinentheile (112 Pfd.) lagert in Neuss.
M 5. 1 Collo Därme (57 Pfd.) lagert in Cöln G.
50 Gebünd Seegras (2500 Pfd.) lagern in Aachen.
1 Pack getrocknete Häute lagert in Aachen.
270. 1 Pack Schuhzeug (69 Pfd.) lagert in Auw.
1 Pack Lederabfälle (11 Pfd.) lagert in Mehlem.

## Verzeichniss

der bei der **Königlichen Saarbrücker Eisenbahn** überzählenden Güter bis 15. Januar 1872.

I. Kisten.

L R 260. 1 Kiste (Inhalt unbek., 57 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
P S 2168. 1 Kiste (Inhalt unbek., 267 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
T L 11742. 1 Kiste (Inhalt unbek., 60 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
L M 2. 1 Kiste (Inhalt unbek., 52 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
H W 902. 1 Kiste Glas (100 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
K 1783. 1 Kiste Seife (79 Pfd.) von Birkenfeld lagert in Oberstein s. 7. Dec.
W & Cie. 100. 1 Kiste Glaswaaren (190 Pfd.) von Godesberg lagert in Ottweiler seit 4. November.
F. Müller St. Johann. 1 Kiste (Inhalt unbek., 7 Pfd.) von Pfalzbahn lagert in Neunkirchen seit 6. Dec.
K C 786. 1 leere Kiste (18 Pfd.) von Pfalzbahn lagert in Neunkirchen seit 11. December.
C F F 1. 1 Kiste Lazarethsachen (104 Pfd.) von Pfalzbahn lagert in Saarbrücken.
HR 6137. 1 Kiste Porcellan (69 Pfd.) von Pfalzbahn lagert in Saarbrücken.
J W B 3281. 1 Kiste (Inhalt unbek., 142 Pfund) von Pfalzbahn lagert in Saarbrücken.
C H 1535. 1 Kiste Cigarren (102 Pfd.) von Pfalzbahn lagert in Saarbrücken.
L N 2072. 1 Kiste alte Ofentheile (195 Pfd.) von Saarbrücken lagert in Burbach s. 22. Nov.

II. Koffer.

Ein schwarzer Koffer lagert in Saarbrücken.

III. Ballen.

B 2. 1 Ballen (Inhalt unbek., 26 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
S G 2. 1 Ballen Leder (27 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. 10. Oct.
D S 2363. 1 Ballen Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert in Friedrichthal.
W P 7563. 1 Ballen Wollengarn lagert in Saarbrücken.
Θ 5666. 1 Ballen Baumwollwaaren (110 Pfd.) lagert in Saarbrücken.

IV. Körbe.

W. 3 leere Körbe lagern in Bingerbrück.
S K M. 5 Körbe Eisenwaaren (925 Pfd.) lagern in Bingerbrück.
1 Korb russ. Theemaschine und wollene Decke lagert in Bingerbrück seit September.
O 10. 1 leerer Korb (12 Pfd.) lagert in Langenlonsheim s. 9. Aug. 71.
G W 6977. 1 Korb Eisenwaaren (121 Pfd.) von Bingerbrück lagert in Creuznach s. 10. Dec. 71.
W 8. 1 Korb Nägel (117 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
H B. 1 Korb leere Flaschen (18 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
Monsieur Ressler 585. 1 Korb Küchengeräth (82 Pfd.) lagert in Forbach s. 16. Sept.

V. Säcke und Packete.

J K 3. 1 Pack Säcke (72 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
Adr. Stern. 1 Bündel leere Säcke (67 Pfd.) von Neuss lagern in Creuznach s. 11. Dec. 71.
Orleans. 1 Sack Korn (130 Pfd.) auf der Strecke aufgefunden lagert in Sobernheim s. 25. Nov. 71.
K. 1 Pack leere Säcke ohne Bezettlung (12 Pfd.) lagert in Heimbach seit 20. Oct. 71.
R E B. 1 Sack Mehl (175 Pfd.) von Darmstadt lagert in Ottweiler seit 13. Dec. 71.
B. 1 Bürde Stahl (101 Pfund) von Darmstadt lagert in Ottweiler seit 13. Dec. 71.
P R 811. 1 Pack Küchenpfannen (52 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
Canton Mainz. 1 Pack leere Säcke lagert in Saarbrücken.
1 Pack leere Säcke lagert in Saarbrücken.

VI. Fässer und Tonnen.

S F Spet. 1 Fass Oel (197 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
A Friedrich 401, 228, 466. 3 leere Bierfässser lagern in Neunkirchen seit 14. Januar 71.
7533. 10 leere Oelfässer (5 Ctr.) von Neunkirchen lagern in Altenwald seit 21. December.
Bruch. Leere Fässer lagern in Saarbrücken.
G G 7786. 1 Fass Zuckerbohnen (64 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
Θ 2659. 1 Fass Apfelkraut (87 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
B D 2067. 1 Fass Oel (322 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
J P M 69. 1 Fass (249 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
1802. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert in Forbach s. 16. Sept.

VII. Diverse Güter.

F. 10 Gussröhren lagern in Bingerbrück.
1 Kupferrohr lagert in Bingerbrück.
N H 758. 1 eiserne Pferdekrippe lagert in Bingerbrück.
H 27/28. 2 Colli u. 1 Hobelbank lagern in Bingerbrück.
A. 10 eiserne Ringe (420 Pfd.) lagern in Bingerbrück.
A. 10 eiserne Ringscheiben (120 Pfd.) lagern in Bingerbrück.
S H C 3288. 1 Büchse (100 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
Eine trockene Haut (37 Pfd.) auf der Strecke gefunden Türkiswalde.
K H 3970. } 1 Harasse Porzellanwaaren lagert in Friedrichsthal s. 1. Dec. 71.
K 120. }
K S E S 196. 1 Wagen Bruchsteine (200 Ctr.) von Saarbrücken lagert in Altenwald s. 21. Nov.
1 Parthie Deichseln lagert in Saarbrücken.
1 Hutschachtel lagert in Saarbrücken.
8 Stück Sägeblätter lagern in Forbach s. 16. Sept.
5 Gebd. Bauzeichen lagern in Forbach s. 16. Sept.

## Verzeichniss

der bei den **Königl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwaltenden **Privatbahnen** im Monat December 1871 überzähligen Transportgüter.

2 Sack Korn von Kescemet } lagern in der Güt.-Exped. Dresden-
1 Sack Bohnen von Bodenbach } Altstadt.
Görlitz 462. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) von Görlitz lagert in der Gep.- u. Eilg.-Exped. Dresden-Neustadt.
3 Rollen Strohpapier (132 Pfd.) }
3 Rollen Strohpappe (143 Pfd.) } lagern in Reichenbach i/V.
1 Sack Hadern (140 Pfd.) }
1 Stab Flacheisen (10 Pfd.) lagert in Oberlichtenau.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Thüringischen Eisenbahn** überzähligen Güter pro Monat December 1871.

A. 1 Ofenthür (4 Pfd.) lagert in Eisenach Eilg.-Exped. seit 27. Decbr.
A B 5674. 1 Kiste lagert in Gera seit 27. November.
A Z 1496. 1 Ballot baumw. Waare (86 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 2. December.
A G 4799. 1 Fass Wein (106 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 2. Decbr.
A D C 4688. 1 leere Kiste lagert in Leipzig seit 31. December.
B S 10. 1 leere Kiste lagert in Leipzig seit 22. December.
B P 1423. 1 leere Kiste lagert in Leipzig seit 22. December.
B P 1424. 1 leere Kiste lagert in Leipzig seit 22. December.
B P 6513. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 22. December.
B P 1422. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 22. December.
B C 84932. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Apolda seit December.
B. 2 Colli □förm. Ofenroste lagern in Apolda seit 15. December.
B 1523. 1 Ballen Horn (103 Pfd.) lagert in Eisenach seit 20. Decemb.
2446. } 2 leere Fässer lagern in Leipzig seit 22. December.
2447. }
1640. 1 gefüllte Kiste (86 Pfd.) lagert in Eisenach seit 21. Dec.
C Laue b/A 1211. 1 leeres Fass (34 Pfd.) lagert in Eisenach seit 29. December.
C W 6. 1 Kiste Porzellanfiguren und Spiegel (56 Pfd.) von Braunschweig lagert in Arnstadt.
B F B 3503. 1 Korb (unbezettelt) lagert in Leipzig seit 12. December.
C H C 2685. 1 Korb lagert in Leipzig seit 22. December.
C W 3. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 22 December.
D K 1. 1 Fass Wein lagert in Leipzig seit 31. December.
D 883. 1 Korb Farbw. (62 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 31. Decbr.
E B 7469. 1 Ballen, Berlin-Zeitz bez., lagert in Naumburg seit 2. Januar 1872.
E K 8830. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 31. December.
E C 2438. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 22. December.
E R 4. 1 Kiste (57 Pfd.) von Mühlheim a/Rh. lagert in Leipzig seit 17. December.

F M 1322. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 31. December.
M 5125. 1 Kiste, Neuss-Dresden bez., lagert in Leipzig seit 22. Dec.
„ 5033. 1 Kiste, Neuss-Dresden bez., lagert in Leipzig seit 22. Dec.
„ 5083. 1 Kiste, unbez., lagert in Leipzig seit 22. December.
„ 5054. 1 Kiste, unbez., lagert in Leipzig seit 22. December.
„ 5062. 1 Kiste, unbez., lagert in Leipzig seit 22. December.
F W R 62. 1 Fass lagert in Leipzig seit 22. December.
F F 1328. 3329. 3330/33. } 6 Ballen Papier.
F./R. 1 Kiste Blech (117 Pfd.) lagert in Zeitz seit December.
F 1/7. 7 Pack Säcke (388 Pfd.) lagern in Weimar seit 10. November.
F W 4526. 1 Kiste, Gepäckstück bez. 91 Oberlahnstein / Eisenach (50 Pfd.) lag. in Eisenach Eilg.-Exped. seit December.
G 1. 1 Sack getragene Kleider, Schuhe und Handwerkszeug (71 Pfd.) lagert in Herleshausen.
G 17. 1 Transmissionsstange lagert in Gera seit 4. December.
G H 2795. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 22. December.
G K 1081. 1 Ballot, Neuss-Dresden bez., lagert in Leipzig seit 22. December.
G N 30. 1 Ballot.
H S 355 82. 1 Kiste, Dresden beschr., lagert in Leipzig seit 22. Dec.
H B 30. 1 1 Kiste, Mühlheim a/Rh.-Leipzig bez., lagert in Leipzig seit 31. December.
H S 219. 1 Ballot lagert in Leipzig seit 31. December.
H S 218. 1 Ballen (307 Pfd.) lagert in Leipzig seit 27. December.
H C 134. 1 Korb Eisenwaaren (86 Pfd.) lagern in Leipzig Eilg.-E. seit 26. December.
H S 109. 1 Kiste Holzspielwaaren (59 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 2. December.
H W 31/32. 2 Sack Leim lagern in Gera seit 27. December.
H. 1 Bund Eisen (150 Pfd.) von Wurzen lagert in Naumburg seit 21. December.
HP 2134. 1 Ballen (369 Pfd.) von Leipzig lagert in Apolda seit 28. December.
H K 393. 1 Kiste Lederabfälle (68 Pfd.) lagert in Eisenach Eilg.-Exp. seit 29. November.
J G W 542. 1 Stab Stahl lagert in Leipzig seit 12. December.
J B K 1228. 1 Kiste, Neuss-Höxter bez., lagert in Leipzig seit 22. December.
J F 5012. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 22. December.
J C 41. 1 Kiste, Mühlheim a/Rh.-Leipzig bez., lagert in Leipzig seit 22. December.
J P 4850. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 22. December.
J. C. Bauer, Halle. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.) von Kösen lagert in Halle seit 15. December.
L D 9893. 1 Sack Pflaumen (101 Pfd.) lagert in Erfurt seit 31. Decbr.
M 475. 1 Ballen (67 Pfd.) lagert in Zeitz.
M. Gerhard. 1 Decke von Göttingen lagert in Mühlhausen seit 22. December.
M P 1227. 1 Korb von Halle lagert in Leipzig seit 2. December.
Mr. Chapelle, Capitaine 28. 1 schwarzer Holzkoffer (42 Pfd.) lagert in Halle Eilg.-Exped.
P K 80. 1 Koffer Kleider (62 Pfd.) von Sangerhausen lagert in Köstritz seit 10. April.
R 125. 1 leeres Fass lagert in Apolda seit December.
R B 1. 1 Kiste (115 Pfd.) lagert in Saalfeld seit 31. December.
3477. 1 Kiste lagert in Gera seit 16. December.
R S 7268. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 22. December.
S T 2136. 1 Ballen unbez. lagert in Leipzig seit 3. December.
1 Pack Handblasebälge lagert in Leipzig seit 12. December.
S L. 1 Kiste Weissblech lagert in Leipzig seit 22. December.
S & G 15018. 1 leere Kiste lagert in Leipzig seit 2. November.
S 3. 1 Koffer (Berlin / Halle) lagert in Leipzig seit 12. December.
S S C D D 7949. 1 Ballen Kipse von Hamburg lagert in Gera seit 16. Dec.
S 584. 1 Kiste Puppenbälge (46 Pfd.) von Frankfurt lagert in Arnstadt seit December.
S 556. 1 Ballen Garn (208 Pfd.) von Lennep lagert in Mühlhausen seit 29. December.
Schulze & Sohn. 1 Packet Säcke (47 Pfd.) lagert in Merseburg seit 21. November.
T V 465 oder bis J H* 473 } 9 Pack leere Säcke lagern in Leipzig seit 22. December.
„ Ohne Nrn. 1 Pack leere Säcke.
Ungar. Bank. 2 Pack leere Säcke lagern in Leipzig seit 22. Decemb.
W. 4 rohe Pufferscheiben lagern in Leipzig seit 22. December.
W Th 220/2. 3 Packet Kohlenschaufeln (78 Pfd.) lagern in Leipzig Eilg.-Exped. seit 29. November.
W L 586. 1 Kiste Compoten (52 Pfd.) lagert in Weissenfels s. Decbr.
W G 1733. 1 Kiste Leinewand (170 Pfd.) lagert in Apolda seit Nov.
W. 3 Colli Ofenhauben (24 Pfd.) von Erfurt lagern in Apolda Eilg.-Exped. seit 15. December.
W D 356. 1 Sack getrocknetes Obst (26 Pfd.) lagert in Eisenach seit 28. December.
Z 3. 1 Pack anscheinend Papier lagert in Leipzig seit 31. December.
1 Ofenthür lagert in Weimar.
9764. 1 Kiste leere Gefässe (40 Pfd.) lagert in Gotha seit 12. Dec.
Ein weisser Strich. 2 Stangen Eisen (41 Pfd.) lagern in Sulza seit 20. November.
3092. 1 gefüllte Kiste (94 Pfd.) lagert in Eisenach seit 21. Dec.
1 gelber Lederkoffer mit Wolldecke (18 Pfd.) lagert in Halle Eilg.-E.
1 Sack alte Kleidungsstücke (27 Pfd.) lagert in Halle Eilg.-Exped.
1 eiserne Feder mit Rolle lagert in Leipzig seit 2. December.
1 Stück Reifeisen lagert in Leipzig seit 2. December.
1 hölz. Wagschale mit 4. eis. Ketten lagert in Leipzig seit 31. Dec.
204 Bund Rundeisen von Rittershausen lagern in Leipzig seit 1. Dec.
1 Ofentheil (2 Pfd.) lagert in Leipzig Eilg.-Exped. seit December.
v K. M B. 1 Kiste Barometer (9 Pfd.) lagert in Halle seit August 1870.
1 Collo Futterklingen (15 Pfd.) von Deutz lagert in Weissenfels seit December.
2 Puppenwagengestelle (10 Pfd.) lagern in Zeitz seit December.
1 compl. Puppenwagen (10 Pfd.) lagert in Zeitz seit December.
1 Kinderwagen (25 Pfd.) lagert in Zeitz seit December.

Wegen der früher überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

## b) Fehlende.

### Nachweisung

der am 5. Jannar 1872 auf Stationen der Kaiserlichen Eisenbahnen in **Elsass-Lothringen** fehlenden Güter.

A K 44. 1 sckwarzer Koffer von Hagenau fehlt in Weissenburg.
Artillerie-Depot Dresden. 265 leere Pulverkasten von Vitry le français fehlen in Weissenburg seit 30. December 1870.
A B 3. 1 Kiste Montur und Armatur (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
A 1. 1 Kiste Armatur von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
A 1. 1 Koffer Kleidungsstücke von Strassburg fehlt in Lützelburg seit 20. Juli.
Aron Bloch. 1 Kiste Effecten (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Barr seit 19. September.
A L 42. 1 Ballen Leder (28 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 18. August.
A 1. 1 Korb Nägel (58 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Günspach seit 30. August.
A C B 1. 1 Collo Effecten (4 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 8. Sept.
A S 10. 1 Kiste Effecten (32 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 4. September.
A 5/6. 2 Pack div. Waaren von Belfort fehlen in Münster seit 23. Sept.
A R 403. 1 Kiste Schuhwichse (86 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Benfeld seit 3. August.
Anvers Bassin 2703. 1 Leine von Gebweiler fehlt in Weissenburg seit 6. October.
A B 8324/33. 10 Kisten Cichorien (470 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 4. September.
Adler. 1 Kiste Papiermaché (25 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 19. Juli.
A C 312. 1 Kiste Chocolade von Forbach fehlt in Metz seit 27. Sept.
A S T C 425. 1 Kiste Kassenschrank (270 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 26. September.
A 4. 1 Ballen alte Kleider (112 Pfd.) von Strassburg [Eilgut] fehlt in Saarburg seit 3. August.
Ansen Strassburg. 10 leere Fässer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 19. October.
A J 1269. 1 Ballen Papier (176 Pfd.) von Münster fehlt in Markirch seit 14. October.
A G 647. 1 Kiste Lederwaaren (91 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 21. October.
A L. 1 Sack Kleider (57 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 30. October.
A N B 159/160. 1 Korb Pflanzen (332 Pfd.) und 1 Ballen Pflanzen (116 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Strassburg seit 13. September.
A L F 540. 1 Kiste Seidenwaaren von Metz fehlt in Homburg seit 7. Sept.
A D 111/112. 2 leere Vogelkäfige (490 Pfd.) von Basel fehlen in Belfort seit 25. August.
A R 16. 1 leerer Harass (70 Pfd.) } von Basel fehlen in Sulz u. W.
A W 2. 1 leerer Harass (150 Pfd.) } seit 6. October.
A B 1/4. 4 Colli Effecten von Nürnberg fehlen in Hagenau.
Aubert. 1 Kiste Filzhüte (85 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz [Eilgut] seit 31. August.
A R 1/4. 4 Säcke Erbsen (800 Pfd.) } von Strassburg fehlen in Hagenau
„ 5. 1 Sack Reis (200 Pfd.) } seit 3. November.
A R C 8751. 1 Ballen Wollwaaren (108 Pfd.) von Erstein fehlt in Markirch seit 6. November.

A. 20 Colli grobe Stahlwaaren (580 Pfd.) von Homburg fehlen in Forbach seit 31. October.
A E 1. 1 Sack Hefe (6 Pfd.) von Strassburg fehlt in Ostheim seit 9. November.
A W 700. 1 Korbflasche Liqueur (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Mühlhausen seit 26. October.
A G 4. 1 Ballen Wollwaaren (107 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit November.
A 114 1208. 1 Stück Packtuch (59 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 19. Juli.
A L 7. 1 Kiste Glas (810 Pfd.) von Colmar fehlt in Mühlhausen seit 14. November.
A C 4461/62. 2 Kisten Möbel und Kleider (775 Pfd.) von Forbach fehlen in Metz seit 21. November.
A B 4305. 1 Ballen Leinen (57 Pfd.) von Cöln fehlt in Strassburg seit 23. November.
A M F 732, 736. 2 Ballen Wollenwaaren (274 Pfd.) von Brumath fehlen in Avricourt seit 3. November.
A M 52. 1 Collo Glaswaaren (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 9. August.
A R 109. 1 Sack getrocknetes Obst (170 Pfd.) von St. Louis fehlt in Gebweiler seit 29. November.
A 1. 1 Sack Kunstschlösser von Strassburg fehlt in Avricourt seit 6. December.
A F C 1413. 1 Ballen Wollenwaaren (92 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Avricourt seit 3. December.
A WF 12440/41, 1368. 3 Kisten Schiefertafeln (869 Pfd.) von Forbach fehlen in Pagny seit 30. November.
A S 2. 1 Kiste Wein (262 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit December.
A F 910. 1 Ballen Flanell (43 Pfd.) von Metz fehlt in Mühlhausen [Eilg.-Exp.] seit 8. December.
A J 2360. 1 Fass Oel (436 Pfd.) von Strassburg fehlt in Kestenholz seit 10. December.
A C 6. 1 Koffer Wäsche (32 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Colmar seit 3. December.
A K 2365. 1 Kiste Maschinentheile (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in C Weissenburg seit 18. December.
A B 7. 1 Kommode (Inhalt unbekannt) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit December.
AMB 1. 1 Kiste Glaswaaren von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 27. December.
A R 12. 1 leerer Harass (130 Pfd.) von Remilly fehlt in Sulz u. W. seit 11. November.
Bundesfestung Ulm 62. 3 Bündel leere Säcke (150 Pfd.) von Nanzig fehlen in Weissenburg seit 27. November.
B 1. 1 Ballen Waffen (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
B M 51. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
Büchsenschütz au Collège à Boucks willer. 1 Packet Kleider (8 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hochfelden seit 8. August.
Borchmann Berlin. 1 Kiste Effecten von Avricourt fehlt in Strassburg seit 6. Juli.
B B 3338. 1 Ballen Gewebe (260 Pfd.) von Metz fehlt in Longwy seit 21. September.
Bonnet. 1 Koffer Effecten (77 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 20. Sept.
B K C 1. 1 Ballot Callicots (48 Pfd.) von Wesserling fehlt in Strassburg seit 5. September.
B L 526. 1 Harass Hohlglas von Strassburg fehlt in St. Louis seit 23. August.
Bernheim Mühlhausen. 8 leere Koffer (184 Pfd.) fehlen in Strassburg.
B 1. 1 Pack Bettzeug (37 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 31. September.
B L. 10 Tafeln Blech von Metz fehlen in Strassburg seit 7. September.
B S III. 1 Koffer Wäsche (50 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.
B & H 24712. 1 Kiste Schwefel (79½ Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 3. September.
B C 1915. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (144 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 19. August.
B 2011. 1 Fass Farberde von Trier fehlt in Metz seit 16. September.
A BB 27. 1 Sack Federn (20 Pfd.) von Hagenau fehlt in Strassburg seit 9. August.
Bloch David. 1 Kiste Leinen (19 Pfd.) von Sennheim fehlt in Strassburg seit 24. August.
H v. Blouay. 1 Korb Wein 100 Pfd.) von Reichshofen fehlt in Strassburg seit 18. August.
B C 5. 1 Kiste Maschinentheile von Avricourt fehlt in Strassburg seit 26. August.
Bezettelung: Belfort-Colmar 460. 2 Ballen Kleider und Bettzeug (198 Pfd.) von Altmünsterol fehlen in Colmar seit 7. October.
B 1/22. 22 Pack Stühle von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 21. Juli.
B F 55367. 1 Kiste Kleider (257 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 21. September.
B. 14 Colli Eisenwaaren (1400 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 14. September.
B 41. 1 Ballen Obst- und Zierbäume (174 Pfd.) von Bollweiler fehlt in Belfort seit 23. October.
B L 3280. 1 Harass Steingut (420 Pfd.) von Hagenau fehlt in Strassburg seit 31. Juli.
Mme. Brocard réligieuse du sacré coeur Bennweier. 2 Ballot getrag. Effecten (120 Pfd.) von Belfort fehlen in Bennweier seit 4. Octbr.
B B 1. 1 Ballot Kaffee (149 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 13. October.
B F Schuppert 500, 1149. 2 Fass Wein (200, 254 Pfd.) von Colmar fehlen in Strassburg seit 29. October.
Bodase Sazollo. 1 Fass gesalzene Gedärme (146 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altmünsterol seit 6. October.
J. Burger 3307. 1 leeres Fass von Avricourt fehlt in Schiltigheim seit 23. October.
B u. Adr. 1/5. 5 Bund leere Säcke (300 Pfd.) von Benfeld fehlen in Kehl seit 26. September.
Blum. 1 Pack Wollentuch (27 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altkirch seit 4. November.
B S 263. 1 Ballen Bettzeug (214 Pfd.) } von Colmar fehlen in Mühl-
„ 5 Ballen Papier (300 Pfd.) } hausen seit 31. October.
Braunschweig. 1 Bank von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 14. September.
B Z 273. 1 Kiste Streichhölzer (132 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Falkenberg seit 27. October.
Bourgel Carlingen. 1 Ballen Baumwolle (46 Pfd.) von Strassburg fehlt in Benningen seit 6. October.
B 1/2. 2 Koffer Kleider (138 Pfd.) von Basel fehlen in Zabern seit 20. Oct.
B & S. 1 Ballot Webervögel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch 5. November.
B H A. A. Kosler, Landau. 1 Kiste Wein (22 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 5. November.
B T 159. 1 Kiste Wachs (62 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Barr seit 5. November.
B 460. 1 Kiste Trüffeln fehlt in Strassburg seit 12. November.
B M 153/55. 3 Harasse Glas (2400 Pfd.) von Forbach fehlen in Mühlhausen seit 12 November.
Bourgon Schwerer et Cie. Lemberg. 1 Kiste Eisenform (240 Pfd.) von Pagny fehlt in Lemberg seit 6. November.
B & C 2684. 1 Ballen Wollwaaren (59 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Diedenhofen seit 22. October.
Burgund, Scherer Cie. 1 Tonne Sodasalz (1040 Pfd.) von Metz fehlt in Lemberg seit 6. September.
Bucherer. 1 leeres Fass (165 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 8. November.
B 1. 1 Ballot leere Säcke (75 Pfd.) von Colmar fehlt in Avricourt seit 7. November.
B L C Adr. Berger-Lenault. 1 Ballot Papiere (438 Pfd.) von Münster fehlt in Strassburg seit 11. November.
Bte. Bailly, Weingarten bei Durlach. 1 Koffer Effecten (292 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl seit 21. November.
B C 7041. 1 Kiste Bandwaaren (60 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 20. November.
B S 1835. 1 Ballot Zeuge (160 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 17. November.
B 6. 1 Korbflasche Petroleum (31 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Niederbronn seit 14. November.
Braunschweig. 1 Ballen Gewebe (36 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 21. November.
B S C 182. 1 Kiste Oelbehälter (166 Pfd.) von Pagny fehlt in Lemberg seit 1. November.
B K. 1 Bund (105 Pfd.) von Strassburg fehlt in Kestenholz s. 28. Nov.
B C 7292. 1 Ballen Rahmen (28 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 27. November.
B D. 1 leeres Fass von Basel fehlt in Belfort seit 8. November.
B 37913/5, 6385/6. 5 Kisten Kerzen (417 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Barr seit 25. November.
B 52/53. 2 Fässer Petroleum (637 Pfd.) von Basel fehlen in St. Louis seit 17. November.
Börsch. 5 Sack Weizen von Belfort fehlen in Strassburg seit 16. Nov.
Brauer, Rappolsweiler. 3 leere Fässer (426 Pfd.) von Wasselnheim fehlen in Rappolsweiler seit 28. November.
Bollach frères 5. 1 Ballen Säcke (68 Pfd.) von Strassburg fehlt in St. Dizier seit 5. December.
Bayer. 1 Kiste Parfümerie (46 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 26. September.
B P 1071. 1 Fass Eisenwaaren (208 Kil.) von Wesserling fehlt in Bassel seit 29. November.
B R 3. 1 Collo Pflaumen (180 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 7. December.
Blasius. 1 Collo Honigkuchen von Weissenburg fehlt in Zabern seit 13. December.
B H. 10 Kisten Kitt (220 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Metz seit 15. December.
Bach, Bergheim. 1 Ofen (80 Pfd.) von Strassburg fehlt in Rappoltsweiler seit 10. December.
B 3. 1 Ballot Leder (42 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim seit 23. December.
Commandantur Leipzig. 1 Kiste, 3 Koffer und 2 Ballen Effecten (380 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 17. October 1870.

IV. Chevauxlèger Regiment 505, 507. 2 Fässer Montur von Lagny fehlen in Weissenburg seit 5. November.
4. Comp. Landw.-Regt. No. 84 1. 1 Collo Bekleidungs-Gegenstände von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 28. Januar.
C K 2. 1 Ballen Kaffee von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
A/G 3603/4. 2 Kisten Baumwollen-Waaren (400, 205 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 14. Mai.
C 3569. 1 Ballot Baumwollen-Tuch (28 Pfd.) von Belfort fehlt in Mariakirch seit 29. Juli.
C E 534. 1 Ballot Leder (26 Pfd.) von Strassburg fehlt in St. Louis seit 21. August.
C F F 709. 1 Fass grobe Eisenwaaren (435 Pfd.) von Forbach fehlt in Remilly seit 21. Juli.
C H C 6 Sack Weizen (230 Pfd.) von Dammerkirch fehlen in Wesserling seit 19. August.
D.
C M 12. 1 leeres Fass von Zabern fehlt in St. Louis seit 7. September.
C. 26 Stäbe und 5 Bund Eisen (2118 Pfd.) von Reichshofen fehlen in Hagenau seit 22. September.
C V 1. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg s. 3. Sept.
Mr. Claise à Brulange. 1 Koffer Kleider von Pagny fehlt in Herny seit 9. September.
Cayotte. 1 Ballen Leder (14 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz s. 2. Aug.
Claude. 1 Collo Pharmacie (8 Pfd.) von Reims fehlt in Metz s. 21. Juli.
Claude 572. 1 Kiste Droguen (34 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 17. August.
C A G 41. 1 eiserne Stange von Maximiliansau fehlt in Metz seit 7. Sept.
Collet Eugenie. 1 Packet Effecten (6 Pfd.) von Rosheim fehlt in Strassburg seit 5. August.
Compie. Houillière. 4 Colli Eisen (392 Pfd.) von Ars sur Moselle fehlen in Forbach seit 28. September.
Coblentz frères négs. Saargemünd. 1 Ballot Baumwollen-Waaren (50 Pfd.) von St. Avold fehlt in Benningen seit 29. Juli.
C C & C 1744. 1 Kiste Feuerzeug (136 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Homburg seit 11. October.
C T W 425. 1 Pack Wachstuch von Weissenburg fehlt in Dornach seit 28. Juni.
C M 1268. 1 Ballot Papier (80 Pfd.) von Münster fehlt in Markirch seit 14. October.
C 2475, 1384, 2454, 2594, 2463. 5 Kisten Baumwollen-Garn (1374 Pfd.) von Dornach fehlen in Markirch seit 19. October.
C M 1. 1 Kiste Effecten (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl s. 19. Aug.
C P 789. 1 Kiste Appareils (210 Pfd.) von Belfort fehlt in Basel seit 9. October.
Coblentz Felix Saargemünd. 8 Ballen Seegras (518 Pfd.) und 1 Sack Caffee von Strassburg fehlen in Hagenau seit 3. August.
Champsaur. 1 Kiste Hausrath (410 Pfd.) von Colmar fehlt in Belfort 18. August.
C W G 884. 1 Ballen Garn (115 Pfd.) von Homburg fehlt in Saargemünd seit 1. November.
Chevalier. 1 Kiste Hüte (38 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 5. November.
Collet in Mettnich. 1 Pack Effecten (14 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 5. November.
C K 4133. 1 Kiste Zwirn (288 Pfd.) von Belfort fehlt in Basel seit 1. Nov.
C L 1224. 1 Sack Caffee (68 Pfd.) von Berlin fehlt in Metz seit 3. Nov.
C J P. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1174 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 28. October.
C. 2 leere alte Kisten von Oberehnheim fehlen in Strassburg seit Nov.
C P E 9 Bündel Calicot von Colmar fehlen in Lutterbach seit 13. Nov.
Charlot. 3 Pack leere Säcke (287 Pfd.) von Benfeld fehlen in Avricourt seit 26. September.
Cordé-Gérardin. 1 Kiste Parfümerie (110 Pfd.) fehlt in Metz, Eilg.
C N 7225. 1 Kiste Cigarren (49 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Zabern seit 29. September.
Charles Louis. 1 Packet Kleider von Avricourt fehlt in Dettweiler seit 26. October.
A Courtois. 4 leere Fässer (970 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 15. August.
Vict. Camaille, Blamont. 1 Fass Wein von Sulz-Bad fehlt in Avricourt seit 4. December.
C F. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 13. December.
C N 6190. 1 Kiste Steingut (160 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 19. December.
C C C 2127. 1 Kiste Epicerie (236 Pfd.) von Strassburg fehlt in Niederbronn seit 13. December.
Claude. 1 Kiste Tabak von Mühlhausen fehlt in Altmünsterol seit 20. December.
C F 54. 1 Kiste Tabak von Altmünsterol fehlt in Weissenburg seit December.
C F B 6118. 1 Wagen-Leine von Strassburg fehlt in Hettingen seit 14. December.
C T 272. 1 Ballot Baumwollen-Waaren von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 22. December.
C M N 33. 1 Kiste hölzerne Stühle (80 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 20. December.
C R M 155. 1 Ballot Baumwolle (164 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 20. December.
Aug. Clemenz. 1 leerer Sack (3 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 20. December.
C G 3801. 1 Kiste Kleider (104 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 16. December.
C F B 166. 1 Wagendecke von Strassburg fehlt in Diedenhofen seit 24. December.
C T 1061. 1 Collo Eisenwaaren (47 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 2. Januar.
Chantelier. 1 Koffer Effecten (30 Pfd.) von Noveant fehlt in Diedenhofen seit 30. December.
C R S 19224. 1 Kiste Absinth (100 Pfd.) von Basel fehlt in Saarburg seit 2 September.
Cahn Dieuze. 1 Kiste Trauben (30 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dieuze seit 23. December.
C R S 8413. 1 Kiste Hohlglas (7 Pfd.) fehlt in Niederbronn seit 5. Jan.
Carnass V. 1 Pack Matratzen (84 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 17. December.
Directeur des Verreries à Valerigsthal. 1 Kiste Droguen (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saarburg seit 1. September.
D M L 90. 1 Kiste Gusseisen (20 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 8. September.
Debré. 2 Koffer Effecten (181 Pfd.) von Avricourt fehlen in Wasselnheim seit 14. August.
David, rue des 3 couronnes, Paris. 1 Koffer Effecten (20 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Avricourt seit 1. September.
Deiminger. 1 Ballen Effecten (20 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.
Dreyfuss Weissenburg. 1 Pack Waaren von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 2. November.
D 160. 1 Ballen Leder von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 21. Juli.
Dettweiler. 1 Koffer Kleider von Altmünsterol fehlt in Wesserling seit 7. September.
D V 4755. 1 Kiste Cichorien von Benfeld fehlt in Diedenhofen s. 8. Oct.
D F 153. 1 Fass Senf (67 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 4. October.
D R 13. 1 Ballen Bücher (97 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 19. October.
D M C 1094. 1 Pack Bücher (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dornach seit 5. November.
Jac. Diemer. 1 Koffer Kleider (96 Pfd.) v. Colmar fehlt in Wasselnheim seit 5. November.
Debiche Luxembourg. 1 Packet Seide (8 Pfd.) von Pagny fehlt in Hettingen seit 6. November.
D W 8. 1 Ballot Leder (132 Pfd.) von Metz fehlt in Styringen s. 28. Oct.
D. 41 Coll Eisen (1868 Pfd.) von Metz fehlen in Lemberg seit 13. Oct.
Degermann. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 4. November.
D C 480/81. 2 Kistchen Proben von Mühlhausen fehlen in Strassburg seit 7. November.
Durlach 12214. 1 Kiste Feilen (182 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Thionville seit 9. November.
D L. 4 Sack Mehl (800 Pfd.) v. Belfort fehlen in Mühlhausen s. 10. Nov.
Domball. 1 Pack Kleider (14 Pfd.) von Rappolsweiler fehlt in Avricourt seit 29. August.
Desonbuts. 1 Kiste Carmelitergeist (2 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz seit 7. October.
D E M 5924. 1 Kiste Mineralwasser (15 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen seit 1. December.
D. 3 Broden Zucker von Metz fehlen in Saargemünd seit 21. Novbr.
D 60/62. 3 Colli Papierwaaren (98 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 13. November.
D F 1317/18. 2 Kistchen Tabak (264 Pfd.) von Strassburg fehlen in bach seit 24. November.
D W 7149. 1 Kiste Farbe (29 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 5. December.
D. 1 Collo Maschinentheil (30 Pfd.) von Belfort fehlt in St. Louis seit 9. October.
Dietsch. 1 Packet Eisenwaaren (4 Pfd.) von Belfort fehlt in Leberau seit 29. November.
E. Dreyfuss, Niederbronn. 2 Ballen Säcke (146 Pfd.) fehlen in Niederbronn seit November.
D 65. 1 Fass Terpentinöl (382 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Colmar seit 15. December.
D 7024. 1 Ballot Manufacturwaaren (24 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Saarburg seit 4. December.
Etappen-Commando Dresden. 1 Kiste Gewehre (2000 Pfd.) v. Epernay fehlt in Weissenburg seit 23. December.
E B 59 Glogau 1/3, 1/4, E B 1/3. 10 Tonnen Montur (8000 Pfd.) von Epernay fehlen in Weissenburg seit 28. December.
Ersatz-Bat. Inf.-Reg. 31 Strassburg. 1 Kiste Montur und Ausrüstungsgegenstände (83 Pfd.) von Chaumont fehlt in Strassburg s. 9. Febr.
Ers.-Bat. Regt. 46. 1 Sack Monturstücke (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
Etapp.-Comm. Strassburg. 1 Kiste Effecten (120 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April.
Egly in Mühlbach. 1 Ballen Leder (110 Pfd.) von Sennheim fehlt in Münster seit 8. August.

E F 2379. 1 Korbflasche Lorbeerwasser (134 Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 7. August.
Ersatz-Bat. Nr. 31 1. 1 Kiste Monturstücke (100 Pfd.) von Goussainville fehlt in Strassburg seit 12. Februar.
E M C 3607. 1 Kiste Glaswaaren (84 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 19. August.
E. 56 Stück Gusswaaren (360 Pfd.) von Gundershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
E V 3. 1 Ballen Tapeten von Montigny fehlt in Saargemünd s. 19. Oct.
E P B 1/2. 2 Ballen Baumwolle (420 Pfd.) von Colmar fehlen in Markirch seit 17. October.
E B 180. 1 Fass Talg (360 Pfd.) von Markirch fehlt in Bennweier seit 16. October.
Entz. 1 Pack Fussdecken (60 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 9. October.
Eau minérale Sulzbach 1319, 1372. } 2 Kisten leere Flaschen (150 Pfd.) v. Metz fehlen in Weier im Thal seit 2. November.
E B R 18. 1 Pack Monturstücke von Nogent fehlt in Weissenburg seit 9. November.
E B 1042. 1 Kiste Bläue (50 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 2. October.
Eckenstein. 2 Sack Gerste von Colmar fehlen in Basel seit 8. Novbr.
E P. 1 Fass gesalzene Fische (18 Pfd.) von Rotterdam fehlt in Basel seit 1. November.
8774. 1 Kiste Papier (139 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 10. November.
E 585. 1 Kiste Möbel (336 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort s. Nov.
E F 3329. 1 Sack Leinmehl (101 Pfd.) von Colmar fehlt in Sennheim seit 22. November.
Ebel. 6 Korb Wildprett (278 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 18. September.
1039. 1 Kiste Carton (100 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 21. November.
E. 1 Crucifix von Bronze (24 Pfd.) von Mühlbausen fehlt in Markirch seit 25. November.
E K 831. 1 Kiste Uhren (28 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau s. 8. Oct.
E G 39, 13. 2 Fässer Petroleum (266 und 316 Pfd.) von Metz fehlt in Saarburg seit 2. December.
Est L L 272. 1 Wagendecke von Kehl fehlt in Colmar seit 19. Decbr.
Eau minérale Sulzbach 192. 1 Kiste Mineralwasser von Weier im Thal fehlt in Strassburg seit 25. September.
Est S 488, 191, 905. 3 Wagendecken von Forbach fehlen in Pagny seit 18. December.
F. v. G., Blenitz Neustadt a./D. 1 Kiste Wäsche und Militäreffecten (45 Pfd.) von Châlons s./M. fehlt in Weissenburg seit 17. Oct. 1870.
F. v. Heusser, Sprottau (Schlesien). 1 Kiste Wäsche (48 Pfd.) von Châlons s./M. fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.
1786. 1 Ballen Wolle (260 Pfd.) von Basel fehlt in Erstein seit 20. October.
F B 6328. 1 Collo Baumwollwaaren von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 1. September.
Fürstenberger 1/4. 4 Colli Möbel (540 Pfd.) von Thann fehlt in Belfort seit 11. August.
F M 428. 1 Kiste Kurzwaaren (75 Pfd.) von Kehl fehlt in Avricourt seit 23. August.
F K. 2 Stäbe Eisen (368 Pfd.) von Hagenau fehlen in Bennweier seit 11. August.
F W & C 1414. 1 Kiste Champagner (72 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 30. September.
F H 5727. 1 Kiste Liqueur (120 Pfd.) von Thann fehlt in Rappoltsweiler seit 4. October.
Fritz Strassburg. 1 Kiste Effecten von Hagenau fehlt in Strassburg seit 3. August.
„ „ 1 Kiste Kurzwaaren (104 Pfd.) von Colmar fehlt in Strassburg seit 13. September.
F R. 1 Fass Wagenschmiere von Hagenau fehlt in Metz seit 31. Aug.
Frank & Cie. Schlettstadt. 1 Collo Reignes & tissages (27 Pfd.) von Basel fehlt in Schlettstadt seit 29. August.
F B 312/21. 10 Sack Weinstein (2320 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 9. August.
F C 400. 1 Sack Gemüsesaamen (35 Pfd.) von Metz fehlt in Basel seit 15. Juli.
Feder Felicie. 2 Körbe, 1 Pack u. 1 Kiste Hausgeräth (692 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Belfort seit 28. October.
F R 2841/3. 7 Colli Eisenwaaren (420 Pfd.) v. Metz fehlen in Rappoltsweiler seit 23. October.
F E 158. 1 Kiste Maschinentheile (60 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Strassburg seit 14. September.
F. 4 Stangen Eisen (220 Pfd.) von Metz fehlen in Oberehnheim.
F L 1. 1 Korb Werkzeug (104 Pfd.) v. Avricourt fehlt in Barr s. 25. Oct.
8678. 1 Pack Papier von Kehl fehlt in Dornach seit 10. Novbr.
F R 42. 1 Kiste Seife (208 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 4. November.
Fath. 1 Koffer Effecten (42 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach s. 2. Nov.
F B 5536. 1 Ballot Leinen (88 Pfd.) v. Dresden fehlt in Metz s. 27. Oct.
F C 7332. 1 Kiste Metalltuch von Schlettstadt fehlt in Kehl s. 15. Nov.
F O 790. 1 Wagendecke von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 19. Juli.
F E 3325. 1 Ballot Baumwollen-Waaren von Basel fehlt in Belfort seit 25. November.
F L 1. 1 Pack Eschen von Avricourt fehlt in Zabern seit 17. Nov.
F C 1091. 1 Kiste Krystall (234 Pfd.) von Lemberg fehlt in Zabern seit 2. December.
Ferrier Bertrand, Metz. 1 Kiste Kurzwaaren (70 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 6. December.
F B 1195. 1 Rolle Papier (72 Pfd.) } von Kaiserslautern fehlt in
1196/97. 1 Pack Düten (118 Pfd.) } Metz seit 13. December.
F D 4784. 1 Kiste Papier (578 Pfd.) von Metz fehlt in Diedenhofen seit 27. December.
Fink. 1 Kiste Kleider von Weissenburg fehlt in Sennheim s. 9. Dec.
Fürderer, Jäger & Cie. 1 Kiste Weinhähne von Colmar fehlt in Belfort seit 21. December.
F L 4596. 1 leere Kiste von Weissenburg fehlt in Gebweiler s. 23. Dec.
F W 1745. 1 Kiste Weisswaaren (150 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 23. December.
Grossherzog v. Sachsen-Weimar 14. 1 Kiste Kleider von Lagny fehlt in Weissenburg seit 22. Januar.
General-Gouvern. Strassburg. 2 Ballen wollene Decken (120 Pfd.) von Blesmes fehlen in Strassburg seit 15. März.
G B F A. 1 Kiste Hufeisen von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
G S 5778. 1 Ballen Leder (39 Pfd.) von Kehl fehlt in Wesserling seit 12. August.
Gérard employé à Saarunion. 1 leere weisse Holzkiste von Avricourt fehlt in Saarburg seit 29. September.
G A 13. 1 Pack Teppiche (45 Pfd.) v. Basel fehlt in Belfort s. 17. Sept.
G. 1 Kiste Strickwaaren (75 Pfd.) von Zabern fehlt in St. Louis seit 11. August.
G W 1. 1 Harras Töpferwaaren (500 Pfd.) von Sulz u. W. fehlt in St. Louis seit 28. August.
G 239. 1 Ballen Riemen (78 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 11. August.
G R U 660. 1 Korb Eisenwaaren (226 Pfd.) von Thionville fehlt in Rohrbach seit 31. August.
G R 1055. 1 Ballen Haare (102 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 5. August.
Mr. Guyénot Gray. 1 Pack Bücher (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 27. August.
G F 721. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 2. August.
G R 6. 1 Fass Pumpentheile von Forbach fehlt in St. Avold s. 3. Oct.
div. Nrn. 16 leere Fässer (800 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 25. October.
Garnis.-Verw. Hagenau. 1 Fass Bettzeug (956 Pfd.) von Metz fehlt in Hagenau seit 31. October.
G. 1 Sack Kartoffeln von Hettange fehlt in Pagny seit 31. October.
G G. 4 Brode Zucker (74 Pfd.) v. Metz fehlen in Saargemünd s. 5. Nov.
G 158/59. 2 Harasse Glas (1300 Pfd.) von Forbach fehlen in Hochfelden seit 12. November.
Gueber. 1 Ballen Baumwolle (186 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altkirch seit 4. November.
Geber. 1 Ballen Baumwolle (50 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Altkirch seit 8. November.
G H 104. 1 Ballen Baumwollen-Waaren von Thann fehlt in Benfeld seit 9. November.
G F 2689. 1 Kiste Eisenwaaren von Avricourt fehlt in Strassburg seit 13. November.
G R C 16861. 1 Ballen Tuch (120 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 14. November.
Grande Vitesse. 25 Colli Eisen (596 Pfd.) von Ars s. M. fehlen in Forbach seit 17. November.
G B 366. 1 Kiste Lederwaaren (26 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 27. November.
G S 7826. 1 Ballen Baumwollenwaaren (78 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Bitsch seit 22. November
G G 4574/75. 2 Kisten Chocolade (245 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 23. November.
G 101. 1 Fass Ketten (440 Pfd.) von Metz fehlt in Diedenhofen seit 2. December.
Gaudiot & Dreyfuss. 1 Ballot baumw. Zeuge (40 Pfd.) von Benfeld fehlt in Belfort seit 19. December.
Ed. Gebhardt. 1 Kiste Nähmaschine (30 Pfd.) von Strassburg fehlt in Schlettstadt seit 2. December.
Garnison-Verwaltung St. Avold. 2 Pack Rohrstühle von Saarbrücken fehlen in St. Avold seit 8. December.
G W 4. 1 Kiste Saamen (26 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Strassburg seit 11. December.
G J 1. 1 Sack leere Säcke (42 Pfd.) von Basel fehlt in Benfeld seit 14. December.
G F 2. 1 Korb Wurst (151 Pfd.) von Kehl fehlt in Colmar s. 31. Dec.
Geraldini Albert. 1 Kiste Säbel (14 Pfd.) von Kehl fehlt in Avricourt seit 31. December.
G D 2642. 1 Ballen Feldsaamen von Quedlinburg fehlt in Metz seit 14. December.

G B 433. 1 Ballen Papier von Colmar fehlt in Dornach seit 30. Dec.
G A I, II, III. 3 Ballen Papier (396 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 23. December.
L. Gerst, Farbereibesitzer, Wörth. 1 Fässchen Indigo (61 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Walburg seit 27. December.
H v. B. 1 Kistchen Porcellan und Glas (150 Pfd.) von Chalons s./M. fehlt in Weissenburg seit 13. October 1870.
H B 326. 1 Fass Wein (381 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg.
Hofmarschall-Amt Lauenburg, Jäger-Bataillon 9. { 13 Fässer Montur, 10 Kisten Porcellan (7500 Pfd.) } v. Lagny fehlen in Weissenburg seit 26. December 1870.
H 28. 1 Ballen Baumwolle von Hagenau fehlt in Weissenburg seit 31. August.
H K 87/88. 2 Colli leere Flaschen (1200 Pfd.) von Hagenau fehlen in Zabern seit 31. Juli.
H 4594. 1 Fass Farbe (277 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 5. August.

1695, 1703, 1705, 1713, 1497. 5 Ballot Wolle (1300 Pfd.) von Basel fehlen in Erstein seit 18. August.
Herzog Emil, Limatshof (Schweiz). 1 Packet Kleider (1½ Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 7. August.
H S 137. 1 Ballen Leinwand (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 13. September.
H 1/2. 2 Körbe Dosen (316 Pfd.) von St. Avold fehlen in Strassburg seit 31. August.
H G 332. { 1 Kiste Wein (185 Pfd.) } von Saargemünd fehlen in Strass-
H G 596. { 1 Fass „ (185 Pfd.) } burg seit 21. September.
H 226. 1 Ballen Seide (99 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 25. August.
Haag brasseur. 1 Sack Korke (64 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 11. August.
H A 1. 1 Packet Leinwand von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 26. August.
H K 35. 1 Kiste Holzwaaren von Basel fehlt in Mühlhausen s. 9. Aug.
H. 36 Stück Gusswaaren (354 Pfd.) von Gundershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
H 1551. 1 Ballot Baumwollwaaren (126 Pfd.) von Benfeld fehlt in Hagenau seit 12. October.
H 1552, 1557. 2 Ballen Wollgarn (à 208 Pfd.) von Benfeld fehlen in Metz seit 12. October.
H B M. 1 Ballot Bücher (97 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.
Wilh. Hatt Strassburg. 2 Pack Holzreifen von Avricourt fehlen in Strassburg seit 10. October.
Herrenschmidt Strassburg 315. 1 Wagendecke von Hagenau fehlt in Strassburg seit 17. October.
H W 6. 1 Kiste Butter (186 Pfd.) von Basel fehlt in Gebweiler s. 18. Oct.
C. Hoffmann. 1 Kiste Lampen (42 Pfd) von Weissenburg fehlt in Türkheim seit 27. October.
Himmelspach. 1 Korb Leinenwaaren (50 Pfd.) von Saargemünd fehlt in St. Amarin seit 15. October.
H S 2845. 1 Korb Eisen von Thionville fehlt in Mariakirch seit 26. Aug.
H M 4045/46. 2 Körbe Steingut (1320 Pfd.) von Hagenau fehlen in Wasselnheim seit 31. Juli.
H M F 732, 736. 2 Ballen Wollwaaren (11 u. 16 Pfd.) von Brumath fehlen in Avricourt seit 3. Norember.

6896. 1 Kiste Tabak (232 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 28. August.
H F 20832, 20830. 2 Kisten Cichorien von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 23. September.
Hanhart 66, 324. 2 Fass Wein
Esser Sohn. 9254. 1 leeres Fass (600 Pfd.) } von Bennweier fehlen in Thann seit 18. August.
H 628. 1 Kiste Baumwollen-Waaren (146 Pfd.) von Hagenau fehlt in Mutzig seit 27. October.
H K 165. 1 Harasse Hohlglas (700 Pfd.) von Forbach fehlt in Baar seit 24. October.
H S 221. 1 Collo Parfümerie von Avricourt fehlt in Zabern s. 7. Oct.
Hickel. 1 Collo Nähtische von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 27. October.
Hochstetter. 2 Kisten Hausgeräthe von Colmar fehlen in Münster seit 28. September.
Houssel Colligmer Metz. 1 Sack Nägel (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 10. October.
H 467. 1 Ballot Wolle (27 Pfd.) von Kehl fehlt in Markirch s. 21. Oct.
H B 1905. 1 Ofen (291 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Lemberg seit 10. October.
H F M 95. 1 Ballot Baumwollenwaaren (160 Pfd.) von Münster fehlt in Strassburg seit 14. September.
H M 789. 1 Fass Theer (278 Pfd.) von Thionville fehlt in Carlingen seit 28. October.
H D. 1 Kiste Bettzeug (96 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 7. November.
E. Fritz Hardenteufel. 2 Kisten Maschinensteine (1070 Pfd.) von Pagny fehlen in Forbach seit 2 November.
E. Hämig. 1 Kiste Lederschuhe (108 Pfd.) von Hagenau fehlt in Gebweiler seit 11. November.
H 285. 1 Fass Petroleum (300 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Reichshofen seit 8. November.
H K. 1 Collo Schwinge von Avricourt fehlt in Strassburg seit 7. Nov.
(HB) Hemard Chalons. 2 Pack leere Säcke von Strassburg fehlen in Avricourt seit 10. November.
HV 1815. 1 Ballot Bücher (150 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau.
H K 6. 1 Kiste Bücher (130 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 24. November.
H V W 1707. 1 Kiste Kurzwaaren (240 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 20. November.
Herrenschmidt 395. 1 Wagendecke von Schlettstadt fehlt in Strassburg seit 26. November.
H v W 1707. 1 Kiste Kurzwaaren (64 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 2. December.
H H 1/2. 2 Kisten Kleider (130 Pfd.) von Trier fehlen in Metz seit 2. December.
H N 11. 1 Ballen Saamen (100 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 19. November.
Hummel. 1 Pack Bücher (3 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit November.
H F W 264. 1 Ballot Baumwolle (96 Pfd.) von Münster fehlt in Kehl seit 29. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke von Münster fehlt in Strassburg seit 30. November.
H. 1 Fässchen Häringe (70 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 30. November.
H T 966. 1 Korb Schuhwaaren (116 Pfd.) von Metz fehlt in Zabern seit 3. December.
H F M 276. 1 Ballot baumw. Waaren (286 Pfd.) von Münster fehlt in Weissenburg seit 7. December.
Heming, Est 1/11. 2 leere zerlegte Lattenkörbe (580 Pfd.) v. Weissenburg fehlen in Hemmingen seit 29. November.
Hurot, Strassburg. 1 Packet Journale (6 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 3. December.
H V W 1626. 1 Kiste Kurzwaaren (260 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 27. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke von Avricourt fehlt in Strassburg seit 18. December.
H R C 3/5. 3 Kisten Indigo von Avricourt fehlen in Strassburg seit 6. December.
Haas. 6 Sack Kaffee (1200 Pfd.) von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 9. December.
HF 7662/63. 2 Ballen Schwefelblüthe (516 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Bischweiler seit 24. December.
HL 2581. 1 Ballen Bücher (44 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 20. December.
H W 2799. 1 Kiste Eisenwaaren (188 Pfd.) von Ars s./M. fehlt in Colmar seit 9. December.
DH 28432. 1 Kiste Säure von Hannover fehlt in Metz seit 26. Nov.
Herbst. 1 leeres Fass von Mühlhausen fehlt in Rappoltsweiler seit 20. September.
H H 130/4. 1 Ballot Seide (155 Pfd.) von St. Louis fehlt in Gebweiler seit 3. Januar.
Heiler, Stat.-Vorst. in St. Louis. 2 Kisten und 1 Pack Hausrath von Bannstein fehlt in St. Louis seit 1. Januar.
W H 2425, 2271, 2457. 3 Kisten Kammgarn (196, 196 und 190 Pfd.)
H R C von Erstein fehlen in Strassburg seit 30. December.
H S C 33. 1 Ballot Wollenwaaren (213 Pfd.) von St. Amarin fehlt in Belfort seit 29. December.
H A 3309. } 2 Kisten Kleider
F K II. } Sattel (434 Pfd.) von Strassburg fehlen in Belfort seit 3. Januar.
Hemedinger. 1 Bündel leere Säcke (110 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Strassburg seit 30. December.
H L C 460. 1 Kiste Sammet (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit September.
H K 1/2. 2 Pack Bücher (200 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 2. Januar.
H. 1 Tönnchen Häringe von Strassburg fehlt in Hagenau s. 29. Oct.
J F A 1. 1 Fass Stiefel (429 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 15. März 71.
1. Jäger-Bat. 9. Armee-Corps 25 Div. 1 Kiste alte Montur von Amboise fehlt in Strassburg seit 4. März.
J L 11. 1 Harras (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) von Basel fehlt in Hochfelden seit 2. September.
J G 3. 1 Kiste Bleisalz (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 8. October.
J R 7005. 1 Ballot Papier von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 10. September.
Jaquant. 1 Kiste Papier (40 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg s. Aug.
J A C 1647. 1 Packet Handschuhe (4 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 10. September.
Imbach Maréchal. 1 Ballen Garn (106 Pfd.) von Dornach fehlt in Strassburg seit 25. August.
J D 5607. 1 Fass Lampenöl von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 16. September.
J F. 4 Colli Gusswaaren von Gundershofen fehlen in Erstein s. 17. Oct.
J A R 105. 2 leere Harasse (232 Pfd.) von Basel fehlen in Hagenau seit 12. October.

J B 345. 1 Kiste Kurzwaaren (152 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 16. October.
J P 112. 1 Kiste Filzhüte (21 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in St. Louis seit 16. October.
J S 1250/51, 1267. 3 Kisten Fournit. de Bureau (251 Pfd.) von Mainz fehlen in Basel seit 27. Juli.
J 432. 1 Ballen Bäume von Bollweiler fehlt in Basel seit 30. October.
J G 1107. 1 Kiste Liqueur (107 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 18. Juli.
Imbach & Maréchal 1/5. 5 Ballen Wollwaaren (580 Pfd.) von Metz fehlen in Dornach seit 8. September.
J Z L 1357. 1 Kiste Strumpfwaaren (184 Pfd.) von Kehl fehlt in Sennheim seit 1. October.
J B M 462. 1 Kiste Tabak (69 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 28. August.
J S. 4 Mistgabeln u. 1 Spaten von Homburg fehlen in Oberehnheim seit 20. September.
J B F F 1647. 1 Ballen Tuch (134 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 5. November.
Jourdon. 1 Ballen Hutwaaren (50 Pfd.) von Novéant fehlt in Metz Eilg. seit 26. October.
J H. 1 Collo Bretter (257 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 9. November.
J F R 8525. 1 Kiste Dochte (116 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Colmar seit 3. November.
J M S 3. 1 Kiste Marmor (94 Pfd.) von Hagenau fehlt in Altkirch seit 9. November.
Joliot à St. Michel. 1 Pack leere Säcke von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. November.
J B 917/18. 2 Kisten Kurzwaaren (220 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 17. November.
J D 1. 1 Ballen Kammgarn (20 Pfd.) von Erstein fehlt in Markirch seit 25. November.
J E 102. 1 Kiste Hemden (286 Pfd.) von Hagenau fehlt in Nürnberg seit 24. October.
J H 601. 1 Kiste Cigarren (78 Pfd.) von Kehl fehlt in Avricourt seit 22. August.
J W 216, Adr. 215. 2 Ballot Garn (338 u. 62 Pfd.) von Markirch fehlt in Gebweiler seit 27. November.
J E. 2 hölzerne Modelle (16 Pfd.) von Guntershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
J N. 1 Ballen Halbseide (63 Pfd.), 1 Ballen Wolle (70 Pfd.), 1 Ballen Pelzwaaren (57 Pfd.) } von Altmünsterol fehlen in Mühlhausen seit 1. December.
Rosalie Israel. 1 Ballen Wollenwaaren (44 Pfd.) von Strassburg fehlt in Kestenholz seit 3. December.
J W & C 3585. 1 Kiste Schnupftabak (135 Pfd.) von Landau fehlt in Saargemünd seit 26. November.
J R 523. 1 Ballen Garn von Diedenhofen fehlt in Strassburg s. 20. Nov.
J P 216. 1 Kiste Filzhüte (36 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Avricourt seit 3. December.
J R 194. 1 Ballot Wollengarn (113 Pfd.) von Barr fehlt in Lutterbach seit 28. October.
J B. 1 Ballot leere Säcke (52 Pfd.) von Strassburg fehlt in Schlettstadt seit 12. December.
J L E 6. 1 Fass Kaffee (1004 Pfd.) von Basel fehlt in Altkirch s. 4. Dec.
J E 325. 1 Kiste Fensterglas (360 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit December.
J B 11275. 1 Ballot Papier von Kehl fehlt in Mühlhausen s. 17. Dec.
J K 7828. 1 Kiste getr. Kirschen von Basel fehlt in Rotterdam s. 11. Dec.
J R M. 1 Stab Eisen (714 Pfd.) von Bannstein fehlt in Metz s. 12. Dec.
J M. 1 Stück Gusswaare von Guntershofen fehlt in Metz seit 20. Dec.
J B M 1976. 1 Kiste Tabak (135 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Senntheim seit 12. December.
Jung in Schiltigheim. 1 Sack leere Säcke von Metz fehlt in Strassburg seit 29. December.
J C 517. 1 Kiste Hohlglas von Novéant fehlt in Saargemünd s. 23. Oct.
K 5. 1 Ballen Effecten von Nancy fehlt in Weissenburg.
K M 2. 1 Collo Montur von Nogent fehlt in Weissenburg seit 6. Dec. 70.
Königl. Bayer. Fest.-Abtheilung Ingolstadt. 1 Kiste Bekleidungs-Gegenstände (300 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 29. Januar 1871.
K K Z D 1167. 1 Packet Gewehre, K M F D 167. 1 Packet Gewehre } von Meaux fehlen in Weissenburg seit 15. März.
Kellermann — Strassburg. 1 Kiste Corsetten (24 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
K G 3852. 1 Kiste Farben (59 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Markirch seit 31. Juli.
K. 60 Feuerschippen von Saargemünd fehlen in Bitsch seit 30. Sept.
K C 2182. 1 Kiste Strohhüte (96 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 9. September.
K F 4851. 1 Kübel Butter (40 Pfd.) von Colmar fehlt in Lebereau seit 22. September.
Klein. 1 Kiste Zündhütchen von Avricourt fehlt in Saarburg s. 1. Oct.
Krantz. 1 Kiste Mehlfabricate (64 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 5. October.
Kolb frères. 1 Ballot Kautschuck (24 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 31. September.
K 58. 1 leere Kiste von Benfeld fehlt in Strassburg seit 7. October.
K S E 18. 1 lederne Decke von Avricourt fehlt in Saarbrücken s. 25. Sept.
Kaufmann. 1 Fass und 1 Kiste Schusterwerkzeug (200 Pfd.) von Metz fehlen in Weissenburg seit 17. October.
K B 708. 1 Kiste Kammgarn von Ludwigshafen fehlt in Zürich seit 27. Juli.
K H 3. 1 Kiste Möbel von Belfort fehlt in Basel seit 21. August.
Mme. Krempp Banstein. 1 Kiste Kleidungsstücke (110 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 22 August.
Königl. Preuss. Nebenzollamt zu Elten. 1 Kiste Schlösser (45 Pfd.) von St. Louis fehlt in Hagenau seit 21. August.
Kienzy-Griener. 2 leere Harasse (370 Pfd) von Gebweiler fehlen in Wesserling seit 13. October.
Kunemann Wolff. 3 Ballen Wollwaaren (84, 26 und 88 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Dammerkirch seit 5. October.
Wilhelmine Kürthen. 1 Koffer Kleidungstücke von Neuwied fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 5. November.
K 200. 1 Ballen Garn (60 Pfd.) von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 18. September.
K. 2 Colli Eisenfedern (100 Pfd.) von Strassburg fehlen in Altkirch seit 7. November.
K. 14 Colli Eisenwaaren von Metz fehlen in Colmar seit 11. Novbr.
K & P 4. 1 Kiste Drucksachen (620 Pfd.) von Wesserling fehlt in Mühlhausen seit 16. November.
Jean Klein beim Nebenzollamt Novéant. 2 Sack Gemüse (215 Pfd.) von Metz fehlen in Novéant seit 10. November.
Kontrole Saarbrücken. 1 Collo Drucksachen (17 Pfd.) von Metz fehlt in Saarbrücken seit 2. November.
Kolle frères. 1 Fass Wein (260 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 4. December.
Klär. 1 Kiste [6 Laternen] von Montigny fehlt in Saargemünd seit 10. November.
Keller & Guérin. 1 leere Cadre (345 Pfd.) von Colmar fehlt in Lüneville seit 15. December.
K T D 430. 1 Kiste [20 complette Elemente] (152 Pfd.) von Strassburg fehlt in Bennweier seit 16. December.
Kullemann. 3 Ballot Baumwoll-Zeuge (168 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 20. December.
Klein Pradhomme. 1 Korb Eisenwaaren (8 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 30. December.
Kaiserliches Haupt-Zollamt in St. Louis. 1 Gebund Zolltaschen von Hettingen fehlt in St. Louis seit 5. December.
K 961. 1 Kiste Eisenwaaren (120 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Saarburg seit 16. December.
Klose, Stallmeister in Diedenhofen. 1 Kiste Wäsche und Kleider von Weissenburg fehlt in Diedenhofen.
Latouré artiste Bruxelles. 2 Koffer Effecten (50 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 14. October 1870.
Landw.-Regt. 71. 2 Fässer wollene Hemden (500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 12. Februar.
L B C S 1. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L B C A. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L P 506. 1 Kiste baumw. Garn (78 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Belfort seit 23. August.
L K 712/14. 3 Colli Kleider und Betten (166 Pfd.) von Kehl fehlen in Altkirch seit 16. August.
L W 1. 1 Kiste Garderobestücke (220 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 13. August.
Lambin & Lefevre. 1 Ballen Gurten (11 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Steinburg seit 20. September.
L P 7418. 1 Kiste Cigarren (83 Pfd.) von Kehl fehlt in Altkirch seit 30. September.
L W 15096. 7 Fass Stärke von Zabern fehlen in Belfort s. 3. Septbr.
L L 1/2. 2 Kisten Streichfeuerzeug (381 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Rohrbach seit 7. August.
L B 4274/5. 4 Kisten Käse (314, 146 u. 992 Pfd.) von Basel fehlen L B 4272/3. in Metz seit 2. September.
L 1/2. 2 Packete Manuf.-Waaren (110 u. 144 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Saarburg seit 14. August.
L A 19/39. 15 Fass leer (2189 Pfd.) von St. Louis fehlen in Colmar seit 14. October.
L B 20201. 1 Kiste Schiefer (228 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Colmar seit 16. October.
L L 3/4. 2 Pack Betten von Forbach fehlen in Metz seit 23. Oct.
L B 5903. 1 Fass Theer von Sulz u. W. fehlt in Wasselnheim.
Gbr. Loeb. 1 Sack 50 leere Säcke (92 Pfd.) von Brebach fehlt in Falkenberg seit 10. October.
L T 22. 1 Fass leer (170 Pfd.) von Basel fehlt in Bennweier seit 24. October.
Charles Louis. 2 Packet Kleider und Betten von Avricourt fehlen in Dettweiler seit 23. October.
Lehmann. 1 Kiste altes Eisen (240 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 18. September.
L'huilier fils. 2 Fass leer (90 Pfd.) von St. Avold fehlen in Pagny seit 7. October.

L W M. 1 Musterkistchen mit Mustern von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 8. November.
L M. 1 Tafel Blech (20 Pfd.) von Metz fehlt in Mühlhausen seit 16. November.
Heinr. Conrad Lohr 1. 1 Kiste Bücher (109 Pfd.) von Weissenburg fehlt in St. Amarin seit 18. November.
L B 150. 1 Kiste Schwefelsäure (298 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 25. November.
L M 4548. 1 Decke von Weissenburg fehlt in Belfort seit 23. Nov.
L V 110. 1 Fass Schmiere (320 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Ruffach seit 27. November.
L W O 4212. 1 Fass Sprit (615 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in St. Avold seit 25. November.
Levy, Nancy. 6 Pack leere Säcke (466 Pfd.) von Carlingen fehlt in Pagny seit 28. November.
L D 6705. 1 Fass Leinöl (1030 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit December.
L 6274. 1 Kübel Butter (33 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 14. December.
L L H 370/1. 2 Fässer Wein (928 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 20. December.
Militär-Apotheke Landau. 1 Kiste Medicamente (13 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 1. April.
L. 8 Colli Eisenreifen (660 Pfd.) von Metz fehlen in Colmar s. 17. Dec.
L F 14/18. 5 Ballot Wollabfall (996 Pfd.) von Belfort fehlen in Wasselnheim seit 15. December.
L S 9/10. 2 leere Fässer (110 Pfd.) von Lützelburg fehlen in Rappoltsweiler seit 3. December.
L 469. 1 Kiste Bronce von Mainz fehlt in Bordeaux seit Dec.
L 1. 1 Fass Caviar von Metz fehlt in Diedenhofen seit 18. Dec.
L F 1. 1 Kiste Glaswaaren (72 Pfd.) von Strassburg fehlt in Lemberg seit 21. December.
L K B 1. 1 leere Harasse (260 Pfd.) von St. Louis fehlt in Sulz u. W. seit 4. November.
Moritz St. 1 Korb Mineralwasser (50 Pfd.) von Basel fehlt in Thann seit 14. August.
M 52. 1 Pack Papier von Kehl fehlt in Hagenau seit 17. August.
M 2. 1 Schraubstock (6 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Brumath seit 31. August.
M F 889, 897, 898. 3 Ballen Garn (678 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Farschweiler seit 3. September.
M 7958. 1 Kistchen Colonial-Waaren (43 Pfd.) von Landau fehlt in Rohrbach seit 17. Juli.
M S C 911/14, 869. 5 Colli Eisenwaaren (562 u. 66 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Metz seit 12. September.
E Müller. 1 Fass leer (38 Pfd.) von St. Pilt fehlt in Strassburg seit 14. August.
M E & C 750. 1 Kiste Liqueur (85 Pfd.) von Pagny fehlt in Montigny seit 19. August.
M 50094. 7 Ballen Abfall von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 29. Aug.
M S & C 965. 1 Kiste Eisenwaaren (94 Pfd.) von Bollwiller fehlt in St. Avold seit 12. September.
Magdeb. Train Bat. No. 4 Magdeburg. 3 Tonnen Militärgut (600 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 6. Sept.
M D I, II, III, 3 Kisten / IV, V, VI. 3 Tonnen Militär-Effecten (456 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 15. Juli.
Frau Maillard Paris. 1 Kiste Mineralwasser (60 Pfd.) von Hagenau fehlt in Avricourt seit 31. August.
M B 562/64. 3 Kisten Hohlglas (1146 Pfd.) von Hagenau fehlen in St. Louis.
Marschall Trier. 1 Kiste Posamentir-Waaren (4 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 24. September.
M B 16102. 1 Kiste Käse von Basel fehlt in Colmar seit 24. October
M A B div. Nrn. 6 leere Fässer (226 Pfd.) von Remilly fehlen in Neunkirchen seit 29. September.
M 1. 1 Ballen Betten (48 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Schlettstadt seit 19. October.
M H. 2 Bund Fenstereisen (196 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Markirch seit 30. October.
Muhr. 2 leere Fässer von Saargemünd fehlen in Schlettstadt seit 4. October.
M 160/61. 2 Harasse Glas (1300 Pfd.) von Forbach fehlen in Benfeld seit 12. November.
M B 80. 1 Ballen Hopfen (206 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 28. October.
Maillard. 1 Pack Papeterie (16 Pfd.) von Pagny fehlt in Novéant seit 18. August.
M T 678. 1 Tönnchen Eisenwaaren (220 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Mertzweiler seit 19. November.
Mahlinger. 1 Kiste Gewehre (48 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Forbach seit 7. November.
M F 951. 1 Ballen Seide von Ludwigshafen fehlt in Zürich s. 25. Juli.
D. Müller 1012/13, 1144/45. 4 leere Fässer (120 Pfd.) von Schlettstadt fehlen in Wasselnheim seit 16. November.
M. 32 Stück Gusswaaren (180 Pfd.) von Mertzweiler fehlen in Molsheim seit 22. November.
M 877/78. 3 Ballen Droguen (470 Pfd.) von Hettange fehlen in Metz seit 31. October.
M. 13 Platten Eisenblech von Metz fehlen in Farschweiler s. 13. Nov.
M G 752. 1 Kiste Wein (90 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Bennweier seit 25. November.
M 10. 1 Kiste Tuch / M L 755. 1 Ballen Tuch (177 Pfd.) von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 26. November.
M W 8. 1 Collo Matratzen (128 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit December.
Martin Holzhändler in Retzwiller. 1 Collo Wagendecke (52 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dammerkirch seit 5. Dec.
M T 1339. 1 Ballot Kaffee (68 Pfd.) von Strassburg fehlt in Diedenhofen seit 24. November.
Meyer in Ebenisse. 1 Collo Fournier von Hückingen fehlt in Strassburg seit 8. August.
Moulin de la manntention civile. 1 Bund leere Säcke von Strassburg fehlt in Paris seit 9. December.
Mergler. 1 Korb Blechwaaren (22 Pfd.) von St. Amarin fehlt in Mühlhausen seit 12. December.
M M 11406. 1 Kiste Käse von Colmar fehlt in Belfort seit 10. Dec.
M C 19107. 1 Kiste Conditorwaaren (30 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Zabern seit 13. December.
M L 173. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) von Basel fehlt in Dornach seit D 14. December.
Mayer l'abbé. 1 Pack Stiefel (2 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 14. October.
Mühlenbeck, Colmar. 1 Ballot Manufacturwaare (86 Pfd.) von Wesserling fehlt in Colmar seit 3. December.
M S. 2 Pack grobe Stahlwaaren (120 Pfd.) von Homburg fehlen in Sulz u. W. seit 17. November.
M F S. 2 Pack, 13 eiserne Schaufeln (34 Pfd.) von Homburg fehlen in Zabern seit 11. December.
M B. 4 Colli Stahlstangen (125 Pfd.) von Guntershausen fehlen in Belfort seit 20. December.
MB 51. 1 Ballot Baumwolle (190 Pfd.) von Colmar fehlt in Markirch seit 26. November.
M M 1421. 1 Ballot Leinen (97 Pfd.) von Montigny fehlt in Metz seit 22. November.
M L 8657. 1 Ballot Manufacturwaaren von Avricourt fehlt in Hagenau seit 3. December.
N 10. 1 Kiste Montur (300 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 10. Januar 71.
N B C 22. 1 Kiste Wichse (150 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 27. August.
Niclas. 1 Packet Kurzwaaren (13 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 30. August.
N 18. 1 Kiste Kleider / 1 Koffer Kleider (287 Pfd.) von Belfort fehlen in Basel seit 8. September.
Sergeant Nabert 4. 1 Collo Wäsche von Kehl fehlt in Zabern.
N 103. 1 Collo Waffen (22 Pfd.) von Hettange fehlt in Basel seit 9. November.
Nord 551. 1 Decke von Bischweiler fehlt in Avricourt seit 19. Novbr.
N S 2489. 1 Ballen Flaschenhalter (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit November.
N Z A 823. 1 Pack Zollschlösser von Weissenburg fehlt in Avricourt seit 29. November.
N 9768/69, 9791. 3 Nähmaschinen von Saargemünd fehlen in Metz seit 22. November.
N G S 6814. 1 Kiste Tabak von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 30. November.
Nord 3901. 1 Decke von Carlingen fehlt in Pagny seit 29. Nov.
N. 36 Colli Gusswaaren (366 Pfd.) von Mertzweiler fehlt in Falkenberg seit 8. November.
N. 2 Fässer Sardinen von Metz fehlt in Diedenhofen seit 15. Dec.
Orth Philipp Weissenburg. 1 Collo Filz (32 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.
O H 889/90. 2 Kassenschränke (590 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 7. September.
O F 1. 1 Pack Eisenwaaren (200 Pfd.) von Hagenau fehlt in Basel seit 31. August.
O. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz s. 24. Oct.
O L 1/2. 2 Pack Säcke (317 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Barr seit 25. November.
O. 1 Korb Specerei (16 Pfd.) von Metz fehlt in Lemberg seit 8. Dec.
O E 895. 1 Fass Farbewaaren (278 Pfd.) von Oberehnheim fehlt in Colmar seit December.
Obrecht Jean, Belfort. 1 Kiste Effecten von Gebweiler fehlt in Belfort seit 14. October.
3. Pomm. Inf.-Reg. 14. 13 Fässer / 1 Kiste Montur (2500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 14. Dec. 70.
P 5. 1 Packet Cigarren (10 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Remilly seit 9. August.
Paris-Basel 1. 1 Kiste Hüte (44 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in St. Louis seit 11. September.
P L 55. 1 Harasse Steingut (540 Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 15. August.

P 112. 1 Kiste Glaswaaren (15 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 1. September.
P F 63/70. 8 Kisten Eisentheile (1498 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 14. September.
P S 1400/2. 2 Kisten Nadeln von Altmünsterol fehlen in Strassburg seit 8. September.
Pierretz. 1 Kiste Hüte (14 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 21. Juli.
Poisson. 1 Kiste Weisswaaren (12 Pfd.) von Saarburg fehlt in Strassburg seit 30. August.
Pierot. 1 Packet Gummiwaaren (54 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Strassburg seit 19. August.
P G Adr. Schuster Burghard Basel. 1 Kiste Ornament (102 Pfd.) von Colmar fehlt in Basel seit 3. October.
P B. 1 Kiste Wagentheile von Montigny fehlt in Avricourt s. 27. Oct.
Pagelet. 1 Pack Packtuch (76 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 5. November.
Père et fils. 1 Ballen Tuch (204 Pfd.) von Markirch fehlt in Rosheim seit 5. November.
Potain 68. 1 Kiste Eisenwaaren von Benningen fehlt in Metz seit 30. August.
P R 753. 1 Kiste Uhrengläser (152 Pfd.) von Lemberg fehlt in Hettingen seit 25. October.
⚠ 1039. 1 Kiste Carton (100 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 21. November.
P F 612/32. 21 Ballen Baumw.-Abfall von Colmar fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
P I. 1 leeres Fass (28 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mutzig s. 18. Nov.
Paris. 6 Pack Kleider von Strassburg fehlen in Avricourt s. 14. Oct.
P J. 16 Colli Gusswaaren (668 Pfd.) von Niederbronn fehlen in Falkenberg seit 21. November.
P 1. 1 Ballen Wolle von Belfort fehlt in Wasselnheim seit Nov.
P S 5839. 1 Kiste Chocolade (30 Pfd.) von Basel fehlt in Markirch seit 11. December.
P B 124, 137. 2 Decken von Colmar fehlt in Weissenburg seit 8. Dec.
P F 31. 1 Kiste Chromath (302 Pfd.), 33. 1 Fass Litharge (414 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Obernheim seit 10. September.
P L M 1410. 1 Decke von Belfort fehlt in Bollweiler seit 22. Dec.
R B C 1. 1 Kiste Monturstücke von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
R E 487. 1 Fass Oel (490 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 7. August.
R P 3224. 1 Korb Hufnägel (50 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Markirch seit 30. September.
R S. 4 Kisten Oefen (544 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg s. 14. Sept.
R 24. 1 Kübel Schmalz (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Colmar s. 10. Oct.
Roehl in Cassel. 1 Fass Branntwein (120 Pfd.) von Aricourt fehlt in Kehl seit 2. October.
R R 2841. 1 Korb Eisenwaaren (144 Pfd.) von Metz fehlt in Rappoltsweiler seit 23. October.
A. Rihn, Zabern. 1 Kiste (Inhalt unbek.) von Colmar fehlt in Zabern seit 5. November.
R 8542. 1 Ballen Bettfedern (89 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 4. October.
R M 153/55. 3 Harasse Hohlglas (2400 Pfd.) von Forbach fehlen in Mühlhausen seit 24. October.
R S 1438. 1 Ballen Webvogel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch seit 13. November.
Roesner. 1 Kiste Maschinentheile (454 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. August.
Riehl. 1 Fass Wein (380 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 4. December.
R E. 3 Stäbe Stahl (120 Pfd.) von Bannstein fehlt in Belfort s. 23. Dec.
R. 1 Buchbinderpresse (16 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Metz seit 11. December.
R 145, 147, 150. 3 Ballen (Inhalt unbekannt, 460 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 23. December.
R F 5910. 1 Korb Eisenwaaren (460 Pfd.) von Falkenberg fehlt in Saarburg seit 15. December.
Sanit. Corps III. 1 Kiste Armatur (28 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.
Stockenius Berlin. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg seit 6. December 1870.
Spätholz Wolfsheim. 1 Packet Effecten (1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April 1871.
Sucken Georg in Berlin. 1 Kistchen Musterwaaren (16 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.
Saxel Strassburg. 1 Kiste Effecten (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 6. Juli.
S C 208. 1 eiserne Platte (934 Pfd.) von Bitschweiler Thann fehlt in Bischweiler seit 23. August.
S T 82. 1 Fass Wein von Rappoltsweiler fehlt in Hochfelden s. 2. Sept.
Schmidt. 1 Packet Effecten (18 Pfd.) von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 24. September.
Scherer & Cie. 1 Packet Bronze (10 Pfd.) von Hagenau fehlt in Belfort seit 16. August.
S F. 3 Fässchen Häringe von Strassburg fehlen in Schlettstadt seit 3. October.
S M 516. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) von Forbach fehlt in Bischweiler seit 2. September.
Schroeder & Schmitten Strassburg. 1 Bund leere Säcke (500 Pfd.) von Sentheim fehlt in Srassburg seit 7. August.
S. 30 Kisten Blech (3000 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 8. September.
Serot. 1 Hacke (12 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 5. Aug.
Stenger. 1 Ballen Manufacturwaaren (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 12. August.
Sée. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 12. September.
S F 402, 404. 2 Ballen Tuch von Mühlhausen fehlen in Metz seit 3. September.
S & C. 1298. 1 Kiste Eisenwaaren (380 Pfd.) von Zabern fehlt in Gebweiler seit 20. August.
Schwind, Chef de Station à Soulz les Bains. 1 Ballen Betten (4 Pfd.) fehlt in Strassburg, E. seit 15. August.
S. W. 2630/31. 2 Kisten Bänder (237 Pfd.) fehlen in Strassburg, E. für Avricourt seit 1. August.
Spies & Sohn. 1 Packet Eisenwaaren (10 Pfd.) fehlt in Strassburg, E. für Markirch seit 14. August.
Schalsberg. 1 Fass Wein (186 Pfd.) fehlt in Strassburg, E. für Kehl seit 4. August.
S. R. 1052. 1 leeres Fass (60 Pfd.) fehlt in Strassburg, E. für Weissenburg seit 10. August.
S. F. 1 Collo Maschinentheile (36 Pfd.), 1 Bund eiserne Ringe (12 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 26. September.
Stoufflet in Boussange. 10 Sack Weizen von Mainz fehlen in Hagendingen.
S. G. 1 Collo Leder von Forbach fehlt in St. Avold seit 27. August.
Siegel Strassburg. 1 Kochofen (90 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 18. September.
S. G. 1270/72. 3 Ballen Papier (348 Pfd.) von Münster fehlen in Markirch seit 14. October.
Schuster Burkhard, Basel. 2 Colli weisse Holzstecken (128 Pfd.) von Metz fehlen in St. Louis seit 17. October.
Schützenberger Strassburg. 1 Partie Holzwaaren und Möbel (500 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. October.
S. L. 2 Pack Eisenblech (200 Pfd.) von Metz fehlen in Lützelburg seit 18. October.
Schneider Saarburg. 1 Pack Effecten (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Sulz u. W. seit 1. October.
S. I. 1 Kiste Bücher (88 Pfd.) von Dornach fehlt in Rappoltsweiler seit 13. October.
Société houilliere. 1 Fass Theer von Diedenhofen fehlt in Carlingen seit 28. October.
Staehling & Cie. 4 Packete Uhrenfournituren (9 Pfd.) fehlen in Strassburg seit 2. Oct.
Stehelin et Cie. Bitschweiler. 1 Wagendecke (30 Pfd.) von Colmar fehlt in Bitschweiler seit 9. October.
Schott. 6 leere Kannen (140 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Altkirch seit 8. November.
S. K. M. 5 Körbe Stahlwaaren (988 Pfd.) von Homburg fehlen in Forbach seit 31. October.
S. D. 1 Kiste baumw. Garn von Mutzig fehlt in Mühlhausen seit 21. November.
S. W. 6 Tafeln Kupfer, 3 Säcke Löthe (371 Pfd.) von Avricourt fehlen in Wasselnheim seit 7. November.
S. R. S. 8413. 1 Kistchen Glaswaaren (7 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Niederbronn seit 14. November.
S. G. A 1024, 1028. 2 Kübel Butter (32 u. 32 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 9 November.
Staub. 2 Kisten Kleider (148 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlen in Avricourt seit 2. August.
S. F. 7172, 7168/71. 5 Kisten Kartoffelzucker (1840 Pfd.) von Logelbach fehlen in Metz seit 21. October.
Schmidt Falkenberg. 1 Packet Peitschen (12 Pfd.) von Pagny fehlt in Falkenberg seit 30. September.
Simonis Epicier Kaysersberg 1/4. 4 Fass Häringe (288 Pfd.) von Strassburg fehlen in Bennweier seit 28. November.
Seiffert. 1 leeres Fass (24 Pfd.) von Hochfelden fehlt in Bennweier seit 28. November.
Schlumberger & Beckel. 1 Collo Guss von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. November.
S M 4178. 1 Kiste Wolle (272 Pfd.) von Kehl fehlt in Markirch seit 2. December.
S F G. 12 leere Kisten von Avricourt fehlen in Strassburg seit 6. Dec.
Schmid. 1 Korb Hühner von Belfort fehlt in Strassburg seit 12. Dec.
S A. 2 Stäbe Eisen von Reichshofen fehlen in Altkirch seit 30. Dec.
S 2950. 1 Decke von Hückingen fehlt in Pagny seit 12. December.
C. Schaek, Kaiserslautern. 1 leeres Fass retour (44 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 8. December.
Simon Louis frères, Metz. 2 Säcke Sämereien (438 Pfd.) von Pagny fehlt in Metz seit 18. December.
S L C 8903. 1 Kiste Garnituren (108 Pfd.) von Basel fehlt in Dornach seit 18. December.
S B 1. 1 Bund Stahl (210 Pfd.) von Bannstein fehlt in Thann s. 14. Dec.

S K F 109. 1 Ballot Mandeln (125 Pfd.) von Genf fehlt in Ludwigshafen seit 16. December.

* 189. 1 Sack Saamen (16 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 23. December.

S S 104. 1 Sack Holzwaaren (30 Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 19. December.

Stoeklin Geb., Negt. 1 Bund leere Säcke (9 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Mühlhausen seit 23. December.

S 1. 1 Kiste Bücher (88 Pfd.) von Dornach fehlt in Rappoltsweiler seit 13. October.

S P 5839. 1 Kiste Chocolade (30 Pfd.) von Basel fehlt in Markirch seit 5. December.

S C 5054. 1 Kiste Gewebe (484 Pfd.) von Belfort fehlt in Gebweiler seit 18. November.

S. 19 Ofentheile (141 Pfd.) von Saarbrücken fehlen in Bitsch s. 5. Dec.

Seligmann. 3 Koffer Effecten von Metz fehlen in Lüneville s. 27. Dec.

St. 10. 1 Kiste Uhren (192 Pfd.) von Kehl fehlt in Saargemünd seit 31. December.

T St 1/4. 4 Kisten Telegrahengeräthe (1200 Pfd.) von Orléans fehlen in Strassburg seit 1. März.

Tesché Mühlhausen. 1 Kiste Blattmetall (50 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 28. Juli.

Tuliffe. 1 Korb Effecten (140 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz seit 29. Juli.

T 144. 1 Harasse Arzneigläser (50 Pfd.) fehlt in Forbach seit 17. Oct.

℄ 2781. 1 Kiste Stearinlichte von Strassburg fehlt in Metz seit 17. October.

T H 62. 1 Bund Eisenblech (103 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hochfelden seit 23. November

T W 2176. 1 Collo Farbe (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 9. August.

Thirion. 1 Packet Papeterie von Pagny fehlt in Novéant seit 18. August.

Jules Tesché. 10 Pack Baumwoll-Waaren (704 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 24. December.

J. Tesché. 1 Koffer Effecten (68 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit December.

T 7. 1 Kiste Wäsche von Weissenburg fehlt in Strassburg s. 23. Dec.

Tesché. 1 Pack Weisswaaren (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 20. December.

Unger Homburg. 1 leerer Koffer (20 Pfd.) von Lemberg fehlt in Homburg seit 21. October.

Uloth Oberförster. 1 Korb Kleider (64 Pfd.) von Colmar fehlt in Obersulz seit 15. November.

U H. 1 Koffer Bücher (89 Pfd.) von Forbach fehlt in Falkenberg seit 3. August.

U & F 99. 1 Kiste Citronen (54 Pfd.) von Strassburg fehlt in Bennweier seit 7. December.

Ullmann fils, Mühlhausen. 1 Ballot Gewebe (183 Pfd.) von Colmar fehlt in Mühlhausen seit 29. December.

Venz Münster. 2 Colli Bettstelltheile von Kehl fehlen in Münster seit 6. August.

V 15. 1 Kiste Gummi (175 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz seit 12. September.

V B 5, 11, 12. 3 Ballen Seidenabfall von Basel fehlen in Mühlhausen seit 2. August.

V. 1 Collo Eisen (8 Pfd.) von Metz fehlt in St. Avold seit 2. October.

V U 1648. 1 Ballen Rosshaare (152 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 20. October.

V V { 2556. 1 Kiste Eisenwaaren / 2557/9. 3 Körbe } von Thionville fehlen in Wasselnheim seit 16. September.

V S 187. 1 Kiste Metall (71 Pfd.) von Basel fehlt in Gebweiler seit 19. October.

Vatrin. 1 Pack Mercerin (14 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 19. October.

V 1660. 1 Kiste Blechwaaren (180 Pfd.) von Avricourt fehlt in Lemberg seit 5. November.

V P 1. 1 Kiste Glas (70 Pfd.) von Saarburg fehlt in Metz seit 7. Nov.

Eugène Voerth. 1 Collo Mobilien (72 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Avricourt seit 14. November.

Vogel Petit Rederdingen. 1 Kiste Streichfeuer (164 Pfd.) von Metz fehlt in Rohrbach seit 31. October.

Vandrin. 1 Korb Häringe (42 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz seit 10. November.

V G 19. 1 Kiste Oeldruck (30 Pfd.) von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 26. November.

V B 19. 1 Ballot Zeuge (96 Pfd.) von Metz fehlt in Lützelburg seit 11. December.

V D 210. 1 Fass Fett (1180 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Bollweiler seit 27. November.

Verreries Valerysthal. 1 Topf Zwirn (112 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saarburg seit 1. October.

V D B 133. 1 Kiste Seidenband (71 Pfd.) von Basel fehlt in Gent seit 1. December.

V K. 1 Ballot Pflaumen (136 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 7. December.

V F 3141. 1 Kiste Kurzwaaren (18 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen, Eilg.-Exp., seit 10. December.

Vögele. 1 Sack Wäsche von Strassburg fehlt in Obersulz seit 25. Nov.

Vertu 3. 1 Decke von Forbach fehlt in Pagny seit 16. December.

W S 4978. 1 Ballen Stuhlwaaren (32 Pfd.) von Nancy fehlt in Weissenburg.

W S A 1784. 1 Kiste Cigarren (85 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 14. August.

Woog David. 1 Bund leere Säcke (98 Pfd.) von Brumath fehlt in Rappoltsweiler seit 14. August.

Woog David. 1 Sack Raps von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 13. September.

W 3671. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 10. September.

W F 104. 1 Ballen Wollwaaren (130 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 11. August.

Weber. 1 Kiste Weisswaaren (15 Pfd.) fehlt in Strassburg, Eilg.-Exp., seit 30. August.

W E. 5 Colli Gusswaren (2390 Pfd.) von Mutzig fehlen in Bennweier seit 13. October.

W 20901. 1 Kübel Käse (500 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.

Wolflin Lotz. 1 Ballen Tuch (37 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 26. October.

Wolflin Königshofen. 3 Pack Säcke (200 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 5. October.

W G 4. 1 Kiste Baumwollwaaren (44 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 3. November.

W. 1 Kiste Blech von Metz fehlt in Strassburg seit 1. November.

Weill. 1 Collo Crepinerie (70 Pfd.) von Metz fehlt in Hagenau seit 31. October.

W P 529. 1 Korb (Inhalt unbekannt) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.

W. 1 Kiste Lichte von Weissenburg fehlt in Sentheim seit 9. Novbr.

W. 9 Colli Hufstabeisen (956 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Hagenau seit 11. November.

W K 946/47. 2 Kisten Eisenwaaren (162 Pfd.) von Forbach fehlen in Diedenhofen seit 14. November.

Christ. Weiser in Strassburg. 1 Pack Kupferfedern fehlt in Strassburg seit 22. November.

Dr. Wendler Lüneburg Hannover. 1 Kiste Militairsachen (110 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 17. November.

W J 28. 1 Ballen Strumpfwaaren (20 Pfd.) von Barr fehlt in Mühlhausen seit 8. August.

W 1015. 1 Pack Cigarren (169 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Metz seit 27. November.

Welterwald Gebweiler. 1 Collo Placage von Hückingen fehlt in Gebweiler.

Lucas Wenzel 7833. 1 Kiste Steingut (1066 Pfd.) von Saarburg fehlt in Altkirch seit 30. November.

W C 304. 1 leeres Fass (54 Pfd.) von Thann fehlt in Rappoltsweiler seit 6. December.

W B { 19205. / 19219. } 2 Fässchen Gewürze von Kehl fehlen in Colmar s. 20. Dec.

Wenzel Grenzaufseher 126. 1 Kiste Kleider (29 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Wesserling seit 7. November.

W 306. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Sulz u./W. seit 22. November.

W D 41/43. 3 Fass Oel (2856 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Styringen 15. November.

W 5654. { 1 Kiste Lampentheile (31 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 24. December.

W G. 3 Bürden Stahl (366 Pfd.) von Homburg fehlen in Colmar seit 23. December.

Weil. 1 Körbchen Esswaaren (18½ Pfd.) von Neunkirchen fehlt in Metz E. seit 25. December.

W. 2 Bund Eisen (154 Pfd.) von Reichshofen fehlt in Hagenau seit 10. November.

Z G 1. 1 Kistchen Vorstrecker (20 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Nancy.

Zahlmeister Nische { 12 Tonnen / 64 Regt. Prenzlau. { 3 Kisten } Montur (3000 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 5. Dec. 1870.

Zippmann Schneidemühl, R 2. 2 Kisten Grabkreuze (322 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Belfort seit 31. Juli.

X C 103. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) von Hagenau fehlt in Zabern seit 31. August.

X 356. 1 Fässchen Bier (69 Pfd.) von Neunkirchen fehlt in St. Avold seit 7. September.

X 48. 1 Ballot Caffee (127 Pfd.) von Hagenau fehlt in Farschweiler seit 27. September.

Z W A. 1 Ballot Baumwolle von Belfort fehlt in Basel seit 30. Nov.

106 Bündel leere Säcke von Nancy fehlen in Weissenburg.

9 Koffer / 8 Packete { Militär-Effecten von Ars s. Mos. fehlen in Weissenburg seit 19. September 1870.

71 Pack 703 wollene Decken von Strassburg fehlen in Banstein seit 3. December 1870.

4 Wagendecken von Epinal fehlen in Weissenburg seit 29. März 1871.

2 Colli Haardecken von Avricourt fehlen in Weisenburg.
1 Sack. 4 Maschin.-Theile von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 6. August.
1 Kiste Ziegelstein-Modelle von Strassburg fehlt in Hagenau seit 16. August.
10 Sack Weizen von Mainz fehlen in Hagendingen seit 23. August.
2 Kummet, 1 Kummetleib (Pferdegeschirrtheile) von Hagenau fehlen in Weissenburg seit 21. Juli.
20 Colli Sprungfedern, 2 Colli Eisenguss von Mühlhausen fehlen in Markirch seit 1. September.
1 Packet 5 Fächer (8 Pfd.) von Metz fehlt in Remilly seit 23. Juli.
1 Kiste Kleider (34 Pfd.) fehlt in Remilly seit 23. Juli.
2 Fässer Farbholz (2192 Pfd.) von Oberehnheim fehlen in Wesserling seit 18. August.
1 Kiste Metalltuch von Schlettstadt fehlt in Rixheim.
2 Kisten Wäsche, Kleider etc. von Kehl fehlen in Habsheim s.9. Sept.
2 Sägen, 2 Kisten Kleider (70 Pfd.) fehlen in Strassburg [Eilg.-Exp.] seit 18. Aug.
1 leeres Oelfass fehlt in Strassburg [Eilg.-Exp.] seit 11. August.
1 Puffer Dienstgut von Pagny fehlt in Forbach seit 26. September.
8 Stangen Eisen (492 Pfd.) von Metz fehlen in Lemberg seit 14. Sept.
1 leerer Holzverschlag (312 Pfd.) fehlt in Montigny seit 8. September.
1 Ballen rohe Wolle von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 16. Sept.
1 Kiste Eisen (30 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.
Debac Md. 1 Kiste Confect von Metz fehlt in Mühlhausen seit 27 Sept.
4 Bündel Hanf von Markirch fehlen in Mühlhausen seit 27. Septbr.
4 Bündel Stränge von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 28. Sept.
1 Spaten von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 25. September.
1 Sack Kleie von Benfeld fehlt in Mühlhausen s. 3. October.
6 Kisten Käse von Basel fehlen in Mühlhausen.
17 Pack Calicot (700 Pfd.) von Münster fehlen in Dornach s. 29. Aug.
4 leere Bierfässer von Diedenhofen fehlen in Strassburg s. 17. Oct.
2 Hüte Zucker von Strassburg fehlen in Markirch seit 27. October.
1 Ballen (Inhalt unbekannt) (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 30. October.
1 Fass Oel, 1 Fass Essig (480 Pfd.) von Colmar fehlen in Altkirch s. 26. Oct.
1 Bündel leere Säcke von Mertzweiler fehlt in Weissenburg seit 30. October.
1 Kiste Modelle (8 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen, E.
1 Wagendecke (30 Pfd.) von Colmar fehlt in Bitschweiler-Thann seit 9. Octobor.
1 Kiste Holzschrauben (81 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saargemünd seit 21. August.
5 Pack leere Säcke (490 Pfd.) von Hochfelden fehlen in Basel seit 7. October.
1 Sack Weizen (200 Pfd) von Belfort fehlt in Mühlhausen.
1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern s. 22. Oct.
2 Sack Kleie von Basel fehlen in Sennheim seit 24. Sept.
9 Colli Eisenwaaren (900 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Barr seit 15. September.
1 Remington-Gewehr von Hagenau fehlt in Strassburg s. 6. Nov.
1 Rolle Frachtbriefe (3 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Metz s. 4. Oct.
6 Colli Schwefelsäure von Dornach fehlen in Basel s. 3. Nov.
1 Sack Mais von Belfort fehlt in Basel s. 7. Nov.
2 Stück neue Ketten (62 Pfd.) von Hettingen fehlen in Styringen seit 14. October.
15 Sack Weizen von Sennheim fehlen in Mühlhausen seit 14. Novbr.
6 Sack Weizen von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 13. November.
1 neues Fässchen (10 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 4. November.
2 Colli Schleifsteine (40 Pfd.) von Avricourt fehlen in Hagenau seit 16. November.
20 Sack Nitrat (3800 Pfd.) von Avricourt fehlen in Dieuze s. 28. Oct.
1 Stück Rundeisen (7 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen s. 23. Oct.
1 Gemälde von Mertzweiler fehlt in Thann seit 1. November.
4 leere Fässer von Schlettstedt fehlen in Wasselnheim seit November.
20 Colli Calicot von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
2 Sack Weizen (500 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 20. Nov.
7 Sack Weizen (1400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
4 Sack Weizen (800 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 8. Nov.
4 Sack Weizen (800 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 9. Nov.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Collo Eisen (170 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz seit 16. November.
1 Pack Effecten (3 Pfd.) von Avricourt fehlt in Colmar seit 27. Nov.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 14. November.
1 Sack Gerste (202 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. Nov.
24 Colli Körbe (446 Pfd.), 9 Bund Weiden (332 Pfd.) von Rixingen fehlen in Mühlhausen seit 27. November.
3 Hüte Zucker von Avricourt fehlen in Strassburg seit 28. November.
D. Jouve. 20 leere Fässer (720 Pfd.) von Saarburg fehlen in Avricourt seit 5. September.
1 Stuhl von Kehl fehlt in Avricourt seit 6. October.
1 Sack Kleider (15 Pfd.) von Dieuze fehlt in Avricourt s. 2. September.
10 leere Fässer (600 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 4. Sept.
11 Käse (299 Pfd.) von St. Louis fehlen in Mühlhausen seit November.
2 Kisten, 1 Fass, 1 Korb leer (40 Pfd.) von Avricourt fehlen in Saarburg seit 25. November.
1 Collo Kupferwaaren (163 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Zabern seit 12. November.
2 Sack Gerste (400 Pfd.) von Strassburg fehlen in Königshofen seit 3. December.
4 Sack Hafer von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 29. November.
1 Fass Wein (218 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Reichshofen seit 26. November.
2 Sack Hafer von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 25. November.
2 Ballot Besen (26 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 4. Dec.
1 Decke von Belfort fehlt in Strassburg.
4 Stück Schliessen von Colmar fehlen in Weissenburg seit 9. December.
1 Sack Bohnen von Wasselnheim fehlt in Basel seit 2. December.
7 Sack Mehl (1400 Pfd.) von Colmar fehlen in Strassburg seit 30. Nov.
2 leere Bierfässer von Belfort fehlen in Strassburg seit 23. November.
2 Sack Hafer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 1. December.
19 Sack Caffee von Metz fehlen in Strassburg seit December.
3 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit December.
3 Sack Hafer (345 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 12. Decbr.
1 Wagendecke von Belfort fehlt in Strassburg.
10 Pack Nägel von Ars s/M fehlen in Strassburg seit 19. December.
1 Sack Gerste von Avricourt fehlt in Strassburg seit 16. December.
12 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 16. December.
2 Sack Weizen (400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit Dec.
23 Sack Mehl von Avricourt fehlen in Strassburg seit 18. December.
18 Brode Melis von Hettingen fehlen in Diedenhofen seit 26. Dec.
2 Sack Weizen von Altkirch fehlen in Sennheim 15. December.
5 Sack Weizen von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 20. December.
4 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 22. December.
1 Collo Bindfaden (10 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 16. Dec.
1 Sack Weizen von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 27. December.
1 Sack Gerste von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. December.
10 Sack Hafer (1400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 21. Dec.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 21. Dec.
1 Ballot Säcke von Sennheim fehlt in Belfort seit 3. December.
1 Sack Gerste von Avricourt fehlt in Strassburg seit 31. December.
3 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 25. December.
2 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 25. December.
2 Stück Schaufeln von Lemberg fehlen in Strassburg seit 22. Dec.
1 Kürass von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 31. December.
1 leeres Fass (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 4. Januar.
2 leere Kisten (100 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Hagenau s. 23. Nov.
1 Pack Filzstiefeln (4 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau s. 20. Nov.
Adresse. 2 Kisten Stärke (224 Pfd.) von Strassburg fehlen in Lützelburg seit 3. September.
Adr. 1 Korb Cylinder von Weissenburg fehlt in Sierentz.
9. 1 Koffer Effecten von Strassburg fehlt in St. Louis seit 25. Juli.
5. 4 Wagenleinen von Barr fehlen in Sennheim seit 18. August.
Riesler. 1 Ballen Baumwollenzeug (48 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 3. September.

2 leere Fässer von Zabern fehlen in St. Louis seit 7. September.

8. 1 Fass Rüböl (366 Pfd.) von Weissenburg fehlt in St. Louis seit 17. August.
450. 1 Ballen Lederwaaren von Strassburg fehlt in St. Louis seit 23. August.

595. 1 Kiste Zündhölzer (148 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 31. August.

3/6. 3 Sack Perlgerste (250 Pfd.) von Benfeld fehlen in Metz seit 12. September.
62988, 6340. 2 Ringe Bleiohr von Kehl fehlen in Mühlhausen seit 18. September.

524. 1 Fass Amonium (222 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 21. September.

Wiellerin Kruth 56. 1 Fass Wein (730 Pfd.) von Bennweier fehlt in Thann seit 18. August.
9417½. 1 Korbflasche Schwefelsäure von Thann fehlt in Gebweiler seit 26. October.
295. 2 Colli Eisenwaaren (100 Pfd.) von Metz fehlen in Barr seit 23. October.
Adr. 1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern seit 22. October.
898. 1 lederner Handkoffer (10 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Strassburg seit 10. September.
Adr. 1/3. 3 leere Fässer (200 Pfd.) von Carlingen fehlen in Forbach seit 29. September.
C. Vernier. 78. 1 Collo Flaschen (392 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 21. August.
40. 5 Theile Harasse (312 Pfd.) von Pagny fehlen in Hückingen seit 8. September.
15542/44. 3 Kisten Kerzen von Weissenburg fehlen in Strassburg seit 2. November.
I. 1 Bund Stangeneisen (100 Pfd.) von Benningen fehlt in Mertzweiler seit 22. August.

2155. 1 Kiste Eisenwaaren (170 Pfd.) von Belfort fehlt in Kehl seit 27. October.

div. Nrn. 2 Ballen Bettfedern (136 Pfd.) von Ludwigshafen fehlen in Metz seit 7. November.

6854. 1 Wagendecke von Metz fehlt in Strassburg seit 18. November.

40. 1 eiserner Ofen von Diedenhofen fehlt in St. Avold seit 10. Nov.

Unleserliche Marke. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 7. November.

113. 1 Kiste Kleider (63 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dieuze seit 20. August.

284, 292, 330, 404. 4 Kisten leere Flaschen von Benningen fehlen in Ruffach seit 27. August.

Adr. 1 Fass Wein (270 Pfd.) von Forbach fehlt in Farschweiler seit 19. September.

6. 1 Ballen Effecten von Hettingen fehlt in Pagny seit 21. November.

C L F M 28. 1 Sack Gemüsesaamen von Diedenhofen fehlt in Metz seit 30. November.

19, 20, 60. 3 leere Harasse (720 Pfd.) von Pagny fehlen in Hagendingen seit 4. December.

499, 1280. 2 Fässer Petrole (330 Pfd.) Naffta (280 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Mühlhausen seit 23. November.

3801. 1 Kiste (380 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen s. 5. Dec.

Schwester Marie Elise in Oberbetschdorf Station Sulz u./W. } 1 Fass Wein (14 Pfd.) von Weilerthal fehlt in Sulz u./W. s. 6. Dec.

307. 1 Ballen Leder (34 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 18 December.

3, 19, 20, 23, 24, 25, 26. 7 Ballen Wollabfälle (1922 Pfd.) von Hettingen fehlen in Wasselnheim seit 3. December.

18. 7 Stück grobe Holzwaaren von Bingerbrück fehlen in Metz seit 29. December.

1039. 1 Kiste Carton (100 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 5 December.

4234. 4948. 2 Wagendecken von Benfeld fehlen in Weissenburg s. 27. Dec.

3928. 3948. 2 Wagenleinen von Benfeld fehlen in Weissenburg s. 27. Dec.

## Verzeichniss

der bei der **Königlichen Saarbrücker Eisenbahn** fehlenden Güter bis 15. Januar 1872.

### I. Kisten.

H 5189. 1 Kiste Seife und Obst (38 Pfund) von Bliescastel (Bingerbrück) fehlt in Bingerbrück s. 9. März 1871.

C & C 281. 1 Kiste Strohwaaren (32 Pfd.) von Staudernheim (Landau) fehlt in Bingerbrück s. 15. August.

Arimont. 1 Kiste Effecten (50 Pfd.) von Saarbrücken (Aachen) fehlt in Bingerbrück s. 5. April.

A E 1384. 1 Kiste Dosen (232 Pfd.) von Forbach (Cöln) fehlt in Bingerbrück s. 24. November.

AE 624. 1 Kiste Fleisch (79½ Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Bingerbrück s. 29. Nov.

Adr. Wintels. 1 Kiste Wäsche von Forbach fehlt in Bingerbrück seit 3. Juni 1871.

P S 2 und 3779. 2 Kisten Effecten (6 und 39 Pfd.) von Bremen fehlen in Creuznach s. 29. Mai 1871.

C K. 2519. 1 Kiste Brustzucker (29½ Pfd.) von Hamburg fehlt in Creuznach s. 26. Nov. 1870.

S W 3312. 1 Kiste Wollwaaren (45 Pfd.) von Berlin fehlt in Creuznach s. 31. Dec. 1870.

L 3273. 1 Kiste Kleider (14 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Creuznach s. 12. März 1871.

C M 150. 1 Kiste Eisenwaaren (30½ Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Creuznach s. 25. März 1871.

F A 155. 1 Kiste Nudeln (35 Pfd.) von Püttlingen fehlt in Münster a. H. seit 17. Nov. 1870.

H A 585. 1 Kiste Nudeln von Bingen fehlt in Waldböckelheim seit 28. October.

N U 1986. 1 Kiste Colonialwaaren von Mainz, resp. Neustadt fehlt in Staudernheim s. 12. Febr. 1871.

M K W 2879. 1 Kiste Nudeln (25 Pfd.) von Mainz fehlt in Oberstein seit 10. Januar 1871.

M K W 2903. 1 Kiste Nudeln (25 Pfd.) von Mainz fehlt in Oberstein seit 10. Januar 1871.

H 1783. 1 Kiste Seife (79 Pfd.) von Birkenfeld fehlt in Oberstein s. 7. Dec.

J L 5054. 1 leere Kiste (39 Pfund) von Forbach fehlt in St. Wendel seit 20. Oct. 1871.

R F 4789. 1 Kiste Manufacturwaaren (250 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in St. Wendel s. 26. Nov.

J W B 5059/60. 2 Kisten Seife (284 Pfd.) von Bingerbrück fehlen in St. Wendel s. 16. Dec.

B 93. 1 Kiste Nudeln von Mainz fehlt in St. Wendel s. 16. Dec.

M P 1712. 1 Kiste Cigarren (28 Pfd.) von Luxemburg fehlt in St. Wendel s. 2. Nov. 1870.

K O 527. 1 Kiste Wein (80 Pfd.) von Forbach fehlt in Neunkirchen seit 20. Nov. 1871.

M P 1689. 1 Kiste Cigarren (470 Pfd.) von Luxemburg fehlt in Dudweiler seit 18. Dec. 1870.

G P 8120. 1 Kiste Cigarren (144 Pfd.) von Aachen fehlt in Saarbrücken seit 20. Juli.

H D 649. 1 Kiste Leinen (72 Pfund) von Cöln fehlt in Saarbrücken seit 18. September.

K L 1314. 1 Kiste Baumwollwaaren (58 Pfd.) von Mannheim fehlt in Saarbrücken s. 30. Sept.

C B H 6234. 1 Kiste Manufacturwaaren (215 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Saarbrücken s. 20. Oct.

J S B 21. 1 Kiste Rosinen (29 Pfd.) von Mannheim fehlt in Saarbrücken seit 11. Nov.

J B 400. 1 leere Kiste (60 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Saarbrücken seit 27. November.

L B 18. 1 Kiste Reis (56 Pfd.) von Cöln fehlt in Saarbrücken seit 28. Nov.

FK 2253. 1 Kiste Fleischwaaren (31 Pfd.) Eilg. von Lichtenfels fehlt in Saarbrücken seit 17. August.

C L 4054. 1 Kiste Stärke (58 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Saarlouis seit 18. September.

M. 3 Kisten Medicamente (277 Pfd.) von Bingerbrück fehlen in Saarlouis seit 25. Sept.

H T 714. 1 Kiste Eisenwaaren (164 Pfd.) von Belfort fehlt in Saarlouis seit 15. Juli.

K R 5945. 1 Kiste Nudeln (31¼ Pfd.) von Mainz fehlt in Saarlouis seit 3. November.

C 528. 1 Kiste Essenz (16 Pfd.) von Neuss fehlt in Saarlouis seit 7. November.

C G 353. 1 Kiste Holzwaaren (25 Pfd.) von Mainz fehlt in Saarlouis seit 7. November.

C S 85. 1 Kiste Lichter (42 Pfd.) von Bingen fehlt in Saarlouis s. 24. Nov.

B H 1242. 1 Kiste Nudeln (36 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Saarlouis seit 25. November.

A E 71910. 1 Kiste Tabak von Cassel fehlt in Saarlouis s. 23. October.

F M M 13514. 1 Kiste Tabak von Cassel fehlt in Saarlouis s. 23. Oct.

C D 4654. 1 Kiste Leinewand, Schinken (200 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Saarlouis s. 21. Sept.

E K 479. 1 Kiste Wein und Spiritus (533 Pfd.) von Berlin fehlt in Saarlouis s. 28. Sept. 1870.

E K 482. 1 Kiste Cigarren (14 Pfd.) von Berlin fehlt in Saarlouis seit 28. Sept. 1870.

D L 1640/41. 2 Kisten Cigarren (110 und 109 Pfd.) von Giessen fehlen in Saarlouis s. 28. Sept. 1870.

E L 8675. 1 Kiste Leinewand (84 Pfund) von Cöln fehlt in Saarlouis seit 19. August.

F. 1 Kiste Seife (27 Pfd.) von Neuwied fehlt in Saarlouis s. 24. Dec,

J W S 5137. 1 Kiste Seife (34 Pfund) von Neuwied fehlt in Saarlouis seit 10. October.

M 6063. 1 Kiste Lichter (36 Pfd.) von Trier fehlt in Saarlouis s. 22. Febr,

G V. 1 Kiste Bettlaken (310 Pfd.) von Cöln fehlt in Saarlouis s. 19. Aug.

N B 4010. 1 Kiste Bettzeug (60 Pfund) von Metz fehlt in Saarlouis seit 24. November.

W A 13073. 1 Kiste Schuhwaaren (113 Pfund) von Bingen fehlt in Merzig seit 2. Dec. 1870.

W R 4. 1 Kiste Bücher (70 Pfd.) von Halle fehlt in Beurig s. 22. Nov.

C L. 1 Kiste Cigarren (16 Pfd.) von Cöln fehlt in Trier s. 13. Sept.

J G C 9765. 1 Kiste Seife (64 Pfund) von Frankfurt fehlt in Trier seit 30. October.

A A 34. 1 Kiste Kleider (55 Pfd.) von Erfurt fehlt in Trier s. 7. Nov.

H 91/92. 2 Kisten Lichter von Coblenz fehlen in Trier s. 13. Dec.

J M S 1721. 1 Kiste Hornwaaren (42 Pfd.) von Giessen fehlt in Trier seit 3. Januar.

P D 5836. 1 Kiste Parfümerie (32 Pfd.) von Cöln fehlt in Trier s. 3. Jan.

V 512. 1 Kiste Droguen (26½ Pfd.) von Leipzig fehlt in Trier seit 16. April.

1927.
L E B 8112.
T L 54.
P S 33.
B & C 109.
L E B 3694.
L W 1634.
B C 4675.
P W 13864.
O B 731.
} 10 Kisten Cigarren (2258 Pfd.) von Berlin fehlen in Forbach s. 30. Dec. 1870.

G H 1268. 1 Kiste Cigarren (250 Pfd.) von Aachen fehlt in Forbach seit 20. Juli 1871.

H C 4860. 1 Kiste Wollenwaaren (34 Pfd.) von Luxemburg fehlt in Conz seit 16. Sept 1870.

M 4662. 1 Kiste Wollenwaaren (34 Pfd.) von Mainz fehlt in Conz seit 7. November 1869.

S S 245. 1 Kiste Cigarren (30 Pfd.) von Sebaldsbrück fehlt in Conz seit 17. Mai 1871.

J & J 11406. 1 Kiste Zuckerwaaren (30 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Conz seit 30. Nov. 1871.

M 3586. 1 Kiste Baumwollenwaaren (78 Pfund) von Bingen fehlt in Creuznach s. 18 Dec. 1870.

II. Koffer.

Adr. Rohmüller. 1 Koffer Effecten (73 Pfd.) von Hamburg fehlt in Creuznach s. 25. Nov. 1870.

Adr. Bandel Mainz. 2 Koffer Kleider (147 Pfd.) von Forbach fehlen in Saarbrücken s. 9. Nov.

III. Ballen.

1 Ballot Eisenwaaren (40 Pfd.) von Metz (Bingerbrück) fehlt in Bingerbrück s. 9 Dec. 1870.

R W 1067. 1 Ballen Wollenwaaren (64 Pfd.) von Conz (Cöln) fehlt in Bingerbrück s. 2 Dec.

W 5. 1 Ballen Saamen (642 Pfd.) von Forbach (Frankfurt) fehlt in Bingerbrück s. 5. Dec.

C A J 195. 1 Ballen Manufacturwaaren (55 Pfd.) von Neuss fehlt in Creuznach s. 22. October.

L H 107. 1 Ballen Watte (30 Pfund) von Berlin fehlt in Creuznach seit 31. October 1871.

O S 7455. 1 Ballen Bücher (56 Pfd.) von Berlin fehlt in Creuznach seit 31. December 1870.

G St. C 1227. 1 Ballen Wollenwaaren (139 Pfd.) von Brandenburg fehlt in Creuznach s. 31. Dec. 1870.

S 1669. 1 Ballen Wollenwaaren (28 Pfd.) von Apolda fehlt in Creuznach seit 31. Dec. 1870.

B N 458. 1 Ballen Weisswaaren (54 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Creuznach s. 2. Dec. 1871.

S & C 1175. 1 Ballen Wollenwaaren (24 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Münster a. St. s. 22. Nov. 1871.

J O 944. 1 Ballen Baumwollenwaaren (59 Pfd.) von Creuznach-Giessen-fehlt in Staudernheim s. 23. Febr. 1871.

B R J 1938. 1 Ballen Baumwollenwaaren (45 Pfd.) von Cöln fehlt in Sobernheim s. 9 Juli 1870.

N S 10910. 1 Ballen Baumwollenwaaren (44 Pfd.) von Mainz fehlt in Sobernheim s. 11. Dec. 1870.

J K 2072. 1 Ballen Baumwollenwaaren (17 Pfd.) von Ravensberg fehlt in Sobernheim s. 28. Februar 1871.

M B C 2636. 1 Ballen Woll- und Baumwollenwaaren (54 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Kirn s. 17. Nov. 1871.

M S. 2 Ballen (Inhalt unbek., 16 u. 6¼ Pfd.) von Frankfurt a. M. fehlen in Fischbach s. 12. Sept.

G R 3111. 1 Ballen Wollwaaren (32 Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in Oberstein s. 12. Dec.

B C 2916. 1 Ballen Halb-Wollenwaaren (35 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Birkenfeld s. 5. Dec.

R G 41/46. 2 Ballen Reis (402 Pfd.) von Mainz fehlen in Türkismühle seit 24. Januar.

M B & Cie. 2631. 1 Ballen Woll- und Baumwollenwaaren (34 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in St. Wendel s. 28. Nov.

H K 12. 1 Ballen Bücher (64 Pfd.) von Kehl fehlt in Neunkirchen seit 17. December 1871.

2252. 1 Ballen Leinen (28 Pfd.) von Cöln fehlt in Neunkirchen seit 24. November.

337. 1 Ballen Caffee (131 Pfd.) von Mainz fehlt in Neunkirchen seit 16. December.

M D 2363. 1 Ballen Woll- und Baumwollenwaaren (80 Pfd.) von Crefeld fehlt in Friedrichsthal s. 1. Nov. 1871.

L S 33. 1 Ballen Manufacturwaaren (20 Pfd.) von Leipzig fehlt in Sulzbach s. 9. October 1871.

E S 4122. 1 Ballen Halbw. Kleiderstoffe (34 Pfd.) von Chemnitz fehlt in Sulzbach s. 20. Nov. 1871.

4324. 1 Ballen Wollenwaaren (66 Pfd.) von Mainz fehlt in Dudweiler s. 20. October 1871.

R V 28. 1 Ballen Schinken (28 Pfd.) von Cöln fehlt in Saarbrücken seit 23. September.

L M C 668. 1 Ballen Baumwollenwaaren (64 Pfd.) von Cöln fehlt in Saarbrücken s. 27. Sept.

C 4851. 1 Ballen Wollenwaaren (47 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Saarbrücken s. 5. Nov.

W 454. 1 Ballen Kaffee (179 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Saarlouis seit 24. September.

A 1414. 1 Ballen Wollengarn (30 Pfd.) von Cöln fehlt in Saarlouis seit 7. December.

F V 160. 1 Ballen Schinken (16 Pfd.) von Trier fehlt in Saarlouis seit 21. October.

R S 1472. 1 Ballen Nessel (141 Pfd.) von Cöln fehlt in Saarlouis s. 20. Oct.

G D 1640. 1 Ballen Wollenwaaren (36 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Saarlouis seit 29. October.

L M 892. 1 Ballen Wollenwaaren (60 Pfd.) von Mannheim fehlt in Saarlouis s. 3. December.

A H C 2302. 1 Ballen Wollenwaaren (65 Pfd.) von Frankfurt a M. fehlt in Mettlach s. 26. Sept. 1870.

S H C 3288. 1 Ballen Fett (100 Pfund) von Mainz fehlt in Mettlach seit 9. Mai.

C M 6140. 1 Ballen gemischte Waare (74 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Beurig s. 24. October 1870.

V S 1604. 1 Ballen Wollengarn (105 Pfd.) von Merzig fehlt in Beurig seit 27. Sept. 1871.

J C 1259. 1 Ballen Leinen (8 Pfund) von Frankfurt fehlt in Trier seit 24. Sept. 1869.

M A 746. 1 Ballen Wollenwaaren (30 Pfd.) von Aachen fehlt in Trier seit 19. September.

T 3256. 1 Ballen (in Leinen) Leder (55 Pfd.) von Speyer fehlt in Trier seit 1. November.

G F 474. 1 Ballen Triest (95 Pfund) von Louisenthal fehlt in Trier seit 7. November.

932. 1 Ballen Wollenwaaren (121 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Trier seit 1. November.

C H 1045. 1 Ballen Wurzeln (102 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Trier seit 30. November.

G 110. 1 Ballen Hanf (100 Pfd.) von Coblenz fehlt in Trier seit 13. Dec.

H 16. 1 Ballen Manufacturwaaren (41 Pfd.) von Köln fehlt in Trier seit 15. Februar.

39/76. 2 Ballen Caffee von Köln fehlen in Trier seit 2. November.

H L 7705. 1 Ballen Leinewande von Frankfurt fehlt in Trier seit 16. April.

T C 587. 1 Ballen Baumwollenwaaren (53 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Trier seit 24. Juli.

F B 28. 1 Ballen Caffee (149 Pfd.) fehlt in Trier seit 15. August

S S 663. 1 Ballen Baumwollenwaaren (40 Pfd.) von Mainz fehlt in Trier seit 8. November.

K 357. 1 Ballen Wollenwaaren (10 Pfd.) von Reuschen fehlt in Creuznach seit 9. November 71.

H C 388. 1 Balllen Hopfen (250 Pfd.) von Mainz fehlt in Conz seit 18. October 70.

G C 237. 1 Ballen Baumwollenwaaren (37 Pfd.) von Bingen fehlt in Conz seit 18. März 71.

K G D 3. 1 Ballen Bleischnur (22 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Conz seit 12. April.

G W 18494. 1 Ballen Manufacturwaaren (14 Pfd.) von Neustadt fehlt in Conz seit 16. Mai 71.

G W 18511. 1 Ballen Manufacturwaaren von Neustadt fehlt in Conz seit 16. Mai.

M G 636. 1 Ballen Wollenwaaren (39 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Conz seit 17. Mai.

H 82. 1 Ballen Bücher (36 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Conz s. 9. Juni 71.

P S. 1 Ballen Leinewand (40 Pfd.) von Oppenheim fehlt in Bous seit 13. December.

A F 62. 1 Ballen Bücher (56 Pfd.) von Leipzig fehlt in Creuznach seit 19. December.

IV. Körbe.

N S 7. 1 leerer Korb von Rh B. fehlt in Bingerbrück seit 6. October 71.

W G 6. 1 Korb Colonialwaaren von Mainz resp. Neustadt fehlt in Staudernheim seit 12. Februar 1871.

L H 585. 1 Korb Hohlglas (120 Pfd.) von Köln fehlt in Oberstein seit 24. September.

R G 180. 1 Korb Melis (162 Pfd.) von Mainz fehlt in Türkismühle seit 24. Januar.

K. 1 Korb Trauben (25 Pfd.) von Maxau fehlt in Neunkirchen s. 19. Oct. 71.

P A. 1 Korb Liqueur von Köln fehlt in Neunkirchen seit 22. April.

F 2976. 1 Korb Candis von Köln fehlt in Saarlouis seit 31. December.

G 314. 1 Korb Candis (38 Pfd.) von Köln fehlt in Saarlouis seit 18. Mai.

A. K. & C. 2149. 1 Korb Branntwein (135 Pfd.) von Bingen fehlt in Saarlouis seit 10. October.

L C 35. 1 Korb Leinewand (110 Pfd.) von Köln fehlt in Saarlouis seit 19. August.

J R 861. 1 Korb Magenbitter (60 Pfd.) von Trier fehlt in Merzig seit 2. October 70.

H K 4140. 1 Korb Sago von Köln fehlt in Mettlach.

B C 306½. 1 Korb Tabak (125 Pfd.) von Köln fehlt in Trier seit 23. Sept.

J R 1255. 1 Korb Bitter (52 Pfd.) von Köln fehlt in Trier seit 7. Decbr.

V. Säcke und Packete.

H 1. 1 Pack leere Säcke (88 Pfd.) von Cassel fehlt in Bingerbrück seit 18. October 70.

A H 97. 1 Sack Militär-Effecten (66 Pfd.) von Metz fehlt in Bingerbrück seit 24. März.

K E R 1871. 1 Sack Militär-Effecten (50 Pfd.) von Gonesse fehlt in Bingerbrück.

G A 11/17. 7 Säcke Militär-Effecten (2000 Pfd.) von Gonesse fehlen in Bingerbrück.

J 1/4. 4 Säcke Saamen von Forbach-Frankfurt fehlen in Bingerbrück seit 5. December.

E 929. 1 Sack Horn (82 Pfd.) von Köln fehlt in Creuznach s. 26. Juni 71.

2. 1 Pack Schiefertafeln (16 Pfd.) von Mainz fehlt in Creuznach seit 16. September 71.

B 112. 1 Pack leere Körbe (110 Pfd.) von Aachen fehlt in Creuznach seit 3. November 71.

F 2. 1 Sack Kartoffeln (120 Pfd.) von Monzingen fehlt in Creuznach seit 31. October 71.

Stern Ad. 1 Bündel leere Säcke (77 Pfd.) von Köln fehlt in Creuznach seit 29. November 71.

P 1621. 1 Pack Drahtwaaren (40 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Creuznach seit 30. November 71.

S F C. 1 Sack Merrettig (65 Pfd.) von Aschaffenburg fehlt in Creuznach seit 2. Februar 71.

T O 20. 1 Bündel leere Säcke (100 Pfd.) von Neuss fehlt in Oreuznach seit 11. December 71.

L. 1 Pack neue Körbe (23 Pfd.) von Leipzig fehlt in Creuznach seit 14. December 71.
H A 587. 1 Sack Gries von Bingen fehlt in Waldbökelheim seit 28. Oct. 70.
G P. 1 Sack Kartoffeln von Frankenthal fehlt in Staudernheim seit 19. November 71.
J. A. Mayer. 1 Pack leere Säcke (70 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Monzingen seit 15 October 1870.
G V 136, 137, 139. 3 Säcke Erbsen und Bohnen (150 Pfd.) von Mainz fehlen in Oberstein seit 10. Januar.
W 4359, 4360, 4361, 4363. 4 Säcke Erbsen, Bohnen u. Zwetschen (250 Pfd.) von Mainz fehlen in Oberstein seit 10. Januar.
M K W 4. 1 Sack Linsen (100 Pfd.) von Mainz fehlt in Oberstein seit 10 Januar.
M K W 2882, 2884. 2 Säcke Mehl und Gries (100 Pfd.) von Mainz fehlen in Oberstein seit 10. Januar.
G V 128. 1 Sack Erbsen (100 Pfd.) von Mainz fehlt in Oberstein s. 10. Jan.
G V 104. 1 Sack Mehl (25 Pfd.) von Mainz fehlt in Oberstein s. 10. Jan.
B 65, 67, 68, 70, 71, 74, 78. 7 Säcke Mehl (190 Pfd.) von Mainz fehlen in Oberstein seit 10. Januar.
„ 276 279. 3 Säcke Mehl (180 Pfd.) von Mainz fehlen in Oberstein 278, seit 10. Januar.
P 23, 24, 27, 29, 31. 5 Säcke Mehl (250 Pfd.) von Mainz fehlen in Oberstein seit 10. Januar.
K. 1 Pack Kleider (20 Pfd.) von Herbesthal fehlt in Heimbach s. 20. Oct. 71.
R 50. 1 Sack Weissmehl (100 Pfd.) von Mainz fehlt in Türkismühle seit 10. Januar 70.
R 51. 1 Sack Griesmehl (25 Pfd.) von Mainz fehlt in Türkismühle seit 10. Januar 70.
R 53. 1 Sack Linsen (100 Pfd.) von Mainz fehlt in Türkismühle seit 10. Januar 70.
R 54. 1 Sack gelbe Erbsen (50 Pfd.) von Mainz fehlt in Türkismühle seit 10. Januar 70.
H A 709½, 1 Sack Griesmehl (50 Pfd.) von Mainz fehlt in Türkismühle seit 10. Januar 70.
J F 3. 1 Pack Tafeln (19 Pfd.) von Mainz fehlt in St. Wendel s. 15. Nov.
B 82. 1 Säckchen Haferkorn von Mainz fehlt in St. Wendel seit 16. December 70.
„ 91. 1 Säckchen Haferkorn von Mainz fehlt in St. Wendel seit 16. December 70.
C N J 442. 1 Sack Kaffee (50½ Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in St. Wendel seit 18. Juni 71.
J M 78. 1 Pack Peitschenstöcke (32 Pfd.) von Schiffenstadt fehlt in Ottweiler seit 6. Juli 71.
R. 1 Sack Rüben (120 Pfd.) von Hassloch fehlt in Ottweiler seit 2. Nox. 71.
B 1. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) von Neustadt fehlt in Ottweiler seit 13. Dec.
K 1. 1 Sack Mehlis (122 Pfd.) von Mainz fehlt in Neunkirchen s. 16. Dec. 70.
S 108. 1 Pack 2 Rohrstühle von Cusel fehlt in Dudweiler seit 20. Oct. 71.
N C 7836. 1 Sack Taback (200 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Saarbrücken seit 8. December.
1 Sack Graupen-Gerste (200 Pfd.) von Dillingen fehlt in Saarbrücken seit 16. December.
F 2948. 1 Sack Kaffee von Köln fehlt in Saarlouis seit 31. December.
P W 3289. 1 Sack Blaukugeln (8 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Saarlouis seit 11. December.
B R 317. 1 Pack Eisenwaaren (51 Pfd.) von Bingen fehlt in Saarlouis seit 22. August.
N U 212. 1 Pack Tabak (21 Pfd.) von Merzig fehlt in Saarlouis s. 21. Oct.
K R 5944. 1 Sack Bohnen (100 Pfd.) von Mainz fehlt in Saarlouis seit 3. November.
D B 16. 1 Pack Papier (5 Pfd.) von Coblenz fehlt in Saarlouis s. 30. Oct.
T 40. 1 Sack Kleesaamen (200 Pfd.) von Mannheim fehlt in Merzig seit 20. December.
K. 1 Pack Salzhaut (43½ Pfd.) von Trier fehlt in Beurig s. 25. Aug. 71.
1 Sack Korn von Luxemburg fehlt in Trier seit 17. August.
B 9. 1 Pack Blechwaaren (15 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Forbach seit 9. September.
W 1171. 1 Pack Cigarren (15 Pfd.) von Köln fehlt in Conz seit 27. Nov.
W B 706. 1 Pack Messingblech von Berlin fehlt in Conz seit 15. Novemb.
K R 4952. 1 Sack Gries (50 Pfd.) von Mainz fehlt in Malstatt s. 11. Aug.
K R 4953. 1 Sack Zwetschen (50 Pfd.) von Mainz fehlt in Malstatt seit 11. August.
L. Baum & Comp. 44 Säcke Roggen (8400 Pfd.) von Pagny fehlen in Malstatt seit 5. December.
50 Säcke Roggen (10000 Pfd.) von Pagny fehlen in Malstatt seit 15. Decbr.

## VI. Fässer und Tonnen.

J A W 213. 1 Fass Wein (180 Pfd.) von Saarbrücken-Frankfurt fehlt in Bingerbrück seit 24. April.
W C 10282. 1 leeres Fass von Sulzbach-Köln fehlt in Bingerbrück seit 28. November.
A S 1. 1 leeres Fass (10 Pfd.) von Mettlach-Brohl fehlt in Bingerbrück seit 24. November.
R H. 1 leeres Fass (25 Pfd.) von Köln fehlt in Creuznach seit 4. Dec. 70.
A B 11, 111, 114, 11. 4 leere Fässer (160 Pfd.) von Neuwied fehlen in Creuznach seit 5. December 71.
G S 2188. 1 Fass Branntwein (44 Pfd.) von Coblenz fehlt in Creuznach seit 26. Mai.
S 3877. 1 leeres Fass (30 Pfd.) von Halle fehlt in Creuznach s. 31. Oct. 70.
P S 7492, M P 247. 2 leere Fässer (32 Pfd.), (27 Pfd.) von Louisenthal fehlen in Creuznach seit 7. November 71.
F D H 8084. 1 leeres Fass (25 Pfd.) von Köln fehlt in Creuznach seit 23. November 71.
P B 106. 1 leeres Fass (60 Pfd.) von Leipzig fehlt in Creuznach seit 30. November 71.
K S. 1 Fass Hefe von Mainz fehlt in Staudernheim seit 9. August 71.
A B C. 2 leere Fässer (25 Pfd.) von Türkismühle fehlen in Staudernheim seit 1. September 71.
G D 3248. 1 leeres Fass von Siegen fehlt in Sobernheim seit 2. Juli 70.
S 313. 1 Fass Krautsyrup (254 Pfd.) von Köln fehlt in Sobernheim seit 18. December 71.
J A M. 1 leeres Fass (18 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Monzigen seit 28. October 71.
C S 5041. 1 Fass Essig (195 Pfd.) von Creuznach fehlt in Kirn s. 19. Nov. 71.
F 1091. ½ Ohm Krautsyrup von Coblenz fehlt in Oberstein seit 28. Juni.
H H 48. 1 Fässchen marinirte Fische (11 Pfd.) von Berlin fehlt in Oberstein seit 21. October.
H H 48. 1 Fässchen (12 Pfd.) ven Oberstein fehlt in Birkenfeld seit 21. October 71.
L G 233. 1 Fass Branntwein (96 Pfd.) fehlt in Birkenfeld seit 11. Novbr.
S H. 1 Tonne Häringe (37 Pfd.) von Mainz fehlt in Türkismühle seit 10. Januar 71.
R & G 4023. 1 Fass Cichorien (299 Pfd.) von Bingerbrück-Mainz fehlt in St. Wendel seit 28. October.
S 2618. 1 Fass Melis (640 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in St. Wendel seit 11. October 70.
C S 5367. 1 Fass Oliette (60 Pfd.) fehlt in St. Wendel seit 11. October 70.
J B M 241. 1 Fass Schmalz (40¼ Pfd.) von Saarbrücken fehlt in St. Wendel seit 19. December 70.
W G 9539. ¼ Ohm Liqueur (82 Pfd.) von Köln fehlt in Neunkirchen seit 22. April.
H B 300. 1 Fass eingemachte Früchte von Bingen fehlt in Friedrichsthal seit 26. October 71.
G 6/8. 3 Fässer à ⅛ Ohm Wein von Bingerbrück fehlen in Dudweiler seit 9. September 70.
G & Co 7786. 1 Fass Zucker (64½ Pfd.) von Mainz fehlt in Dudweiler seit 8. August 71.
B H. 2 Fässchen Sardellen (21 Pfd.) von Forbach fehlen in Saarbrücken seit 20. November.
C R. 4 div. leere Fässer von Forbach fehlen in Saarbrücken seit 11. Dec.
Pabst. div. leere Fässer von Saarlouis fehlen in Saarbrücken s. 15. Dec.
P C 11076. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) von Köln fehlt in Saarlouis seit 31. October.
G. 8 Tonnen Seife (224 Pfd.) von Neuwied fehlen in Saarlouis s. 10. Oct.
K S, H K. ¾ Anker Sardellen (25, 35, 25 Pfd.) von Luxemburg fehlen in Saarlouis seit 10. October.
S S 5687. 1 Fass Essenz (25 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Trier seit 3. Januar 71.
G M 6787. 1 Fass Holzstifte (150 Pfd.) von Köln fehlt in Trier s. 24. Febr.
A 511. 1 Fass Droguen (54½ Pfd.) von Leipzig fehlt in Trier seit 16. April.
F B 3486. 1 Fass Natron (109 Pfd.) von Berlin fehlt in Trier.
H L H, A F. 1/11 u. 3288. 12 Fässer Cigarren von Berlin fehlen in Forbach seit 30. December 70.
B M. 1 Tonne Thran (320 Pfd.) von Anvers fehlt in Saarlouis s. 7. Nov.
H G I. 1 Fass (Inhalt unbekannt) von Metz fehlt in Forbach seit 9. Dec.
L M 1432. 1 Fass Branntwein (99 Pfd.) von Creuznach fehlt in Conz seit 10. November 70.
Drucker 483. 1 Fass Branntwein (50 Pfd.) von Coblenz fehlt in Conz seit 5. November 71.
K A C. 1 Fass Surrogat (26 Pfd.) von Nordhausen fehlt in Bous s. 20. Aug.

## VII. Diverse Güter.

Leipzig 364. 1 Decke von Friedrichsthal fehlt in Bingerbrück s. 15. Febr.
K. K. Etappen-Commando Hannover. 2 Colli Militär-Effecten (100 Pfd.) von Metz fehlen in Bingerbrück seit 22. Februar.
R E G. 1 Unterlagerkasten (40 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Bingerbrück seit 4. April.
Kegel. 1 Collo Hutwaare (53 )Pfd.) von Saarbrücken nach Leipzig fehlt in Bingerbrück seit 25. Juni.
R E G 538. 1 Decke von Staudernheim fehlt in Bingerbrück seit 1. Juli.
Bremen 353, 263. 2 Decken von Metz fehlen in Bingerbrück seit 6. Aug.
Hannover 968. 1 Decke von Metz fehlt in Bingerbrück seit 6. August.
A 55. 1 Collo Gusswaaren (678 Pfd.) von Türkismühle fehlt in Bingerbrück seit 7. September.
N 17. 1 Decke fehlt in Bingerbrück.
V. 2 Colli Guss von Birkenfeld fehlen in Bingerbrück seit 3. November.
J E 1962. 1 Collo Eisenwaaren (690 Pfd.) von Forbach fehlt in Bingerbrück seit 12. November.
B P M. 2 Wagengitter für Vieh von Falkenberg fehlen in Bingerbrück seit 12. November.
M 1 leerer Kohlenkasten (12½ Pfd.) von Creuznach fehlt in Langenlonsheim seit 25. October 70.
S. 2 Colli Böttcherwaaren (18 Pfd.) von Bingen fehlen in Creuznach seit 25. März 71.
R 2. 1 Hutschachtel (1½ Pfd.) von Hamburg fehlt seit 14. April 71.

P B 952, 973. 2 Wagen eiserne Balken von Trier fehlen seit 8. Juli 71.
K E 2492. 1 Gestell zu einer Nähmaschine (55 Pfd.) von Carlsruhe fehlt seit 26. November 71.
H. 1 Collo Böttcherwaaren (33 Pfd.) von Darmstadt fehlt in Creuznach seit 11. December 71.
256 Stück Thonsteine (900 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Türkismühle seit 24. September.
R N 143. 1 Wagen Kopftheile, Kuppelungen und Tragfedern von Neunkirchen fehlt in St. Wendel seit 25. März 71.
St. Wendel. 1 Tau von Metz fehlt in St. Wendel seit 20. October.
H 2168. 1 Colli Leder von Frankfurt fehlt in Neunkirchen s. 13. Sept. 71.
M W B 1083. 1 Wagen Erze (200 Ctr.) von Giessen fehlt in Neunkirchen seit 15. November 71.
2 eiserne 40′ lange Bindeketten von Mannheim fehlen in Neunkirchen seit 21. Januar 68.
4 Bindestricke von Worms fehlen in Friedrichsthal seit 3. October 71.
23. 1 Deckenholz mit einem Strick von Ludwigshafen fehlen in Friedrichsthal seit 27. September.
R U R Z 83. 1 eiserne Stange (6 Pfd.) von Cöln fehlt in Dudweiler seit 9. September 70.
1 Ober-Lagerkasten (42½ Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Saarbrücken seit 21. September.
Z. 2 Colli Kleiderständer (22½ Pfd.) von Berlin fehlen in Saarbrücken seit 12. November.
K S E. Drei Sitzbänke.
Saarlouis 5298. 2 Leitern zusammengebunden auf Wagen (60 Pfd.) von Saarburg fehlen in Saarlouis seit 31. October.
30 Bindestricke fehlen in Saarlouis seit 26. December.
E D S 1359. 1 Bürde Stahl (166 Pfd.) von Cöln fehlt in Saarlouis s. 26. Dec.
B 2. 2 Beutel Schrot (50 Pfd.) } v. Cöln fehlen in Saar-
B 0000, 2, 3, 4, 10, 2. 5 Beutel Schrot (180 Pfd.) } louis seit 4. September.
3113, 425. 2 Leinen von Anvers fehlen in Saarlouis seit 24. Juni.
78 Brode Melis von Magdeburg fehlen in Trier seit 17. März.
C H. 3 Pflugschaaren von Saarbrücken fehlen in Trier seit 16. April.
B 10. 1 Ring Eisendraht (10 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Forbach seit 9. September.
W 3. 1 Rolle Leder von Metz fehlt in Forbach seit 2. September 71.
H K 6. 1 Collo Kleider und Bücher von Cöln fehlt in Forbach seit 24. Nov.
Elsass-Lothringen 9581. 1 Wagen leere Fässer (30 Ctr.) von Metz fehlt in Forbach seit 17. November.
„ 5544, 5539. 2 Wagen Langholz (190 Ctr.) von Carling fehlen in Forbach seit 21. November.
Z O 1. 1 Collo Maschinentheile (12 Pfd.) v. Cöln fehlt in Conz s. 5. Dec. 70.
L M 7825. 1 Kübel Pech (315 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Conz seit 25. November.

## Nachtrag.

### Verzeichniss

der aus dem Monate December 1871 auf Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter.

A B. 1 Kiste Stahlwaaren (16 Pfd.) lagert in Emmerich seit 29. Dec.
B 3833. 1 Kiste Reinigungssalz (54 Pfd.) lagert in Minden seit 6. Dec.
B D 4333. 10 } 1 Kiste Steingut (210 Pfd.) lagert in Emmerich seit 13. Dec.
B. 1 Koffer Bücher und Schriftstücke mit dem Namen: Selbst in Kapfenberg (97 Pfd.) lagert in Deutz seit 30. Dec.
607. 1 Kiste Materialwaaren (76 Pfd.) lagert in Deutz seit 29. December.
C S S 6030. 1 Kiste Briefpapier (43 Pfd.) lagert in Duisburg seit 14. December.
C D 6469. 1 Kiste Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Minden seit 16. December.
C K 1181. 1 Kiste Cigarren (71 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 23. December.
C H 637. 1 Kiste Schuhwaaren (38 Pfd.) lagert in Emmerich seit 29. December.
E H 11390. 1 Kiste Tabak (57 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 13. Decbr.
WB 2478. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.) lagert in Siegen seit 8. December.
G 295. 1 Kiste Twist (317 Pfd.) lagert in Wesel seit 17. December.
G 7461. 1 Kiste Twist (260 Pfd.) lagert in Wesel seit 17. December.
G 2577. 1 Kiste Twist (265 Pfd.) lagert in Wesel seit 17. December.
G & K 985. 1 Kiste Cigarren (167 Pfd.) lagert in Rehme seit 15. Dec.
G & C 1452. 1 leere Kiste (90 Pfd.) lagert in Rehme seit 15. Decbr.
G G 6048. 1 Kiste Nudeln (63 Pfd.) lagert in Emmerich seit 29. Dec.
H B 664. 1 Kiste eingemachte Früchte (85 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 6. December.
HR C 3438. 1 Kiste Griffel (410 Pfd.) lagert in Deutz seit 19. Decbr.
J W 868. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 13. December.
J M 216. 1 Kiste Maschinentheile (93 Pfd.) lagert in Emmerich seit 28. December.
K 11282. 1 leere Kiste (166 Pfd.) lagert in Wissen seit 23. December.
O S G 1256. 1 Kiste Cigarren (337 Pfd.) lagert in Emmerich seit 30. December.
W V. 1 Kiste und 1 Packet Gewichtsstücke (756 Pfd.) lagern in Minden seit 25. December.
Peter Wilh. Giese in Stalacke bei Wattenscheidt. 1 Kiste Butter (20 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 27. December.
D 919. 1 Kiste Cigarren (51 Pfd.) lagert in Minden seit 6. Dec.
D 2476. 1 Kiste Lakritz (72 Pfd). lagert in Duisburg seit 14. December.
B 488. 1 Kiste Cigarren (138 Pfd.) lagert in Bielefeld seit 14. December.
E 31435. 1 Ballen Kräuter (443 Pfd.) lagert in Deutz seit 28. Decbr.
A R 4143. 1 Ballen Federn (65 Pfd.) lagert in Deutz seit 11. Decbr.
B 7521, 7524, 7552, 7539, 7557. 5 Ballen Wolle (1000 Pfd.) lagern in Duisburg seit 29. December.
B E 8590. 1 Ballen Leinen (228 Pfd.) lagert in St. B. Essen seit 30. December.
B L } 661. 1 Ballen Caffee (124 Pfd.) lagert in Giessen seit 22. Decbr.
R M }
E A W } 33, 35, 39/43. 6 Ballen Tabak (146, 131, 144, 146, 180, 142 Pfd.)
B S C } lagern in Deutzerfeld seit 27. December.
H S 756. 1 Ballen Leinen (95 Pfd.) lagert in Deutz seit 12. December.
H 1651. 1 Ballen Wollwaaren (233 Pfd.) lagert in Deutz seit 25. Dec.
H 2. 1 Ballen Manufacturwaaren (64 Pfd.) lagert in Minden seit 25. December.
J T 10. 5 Pack Papier (200 Pfd.) lagern in Dortmund seit 22. Decbr.
J W Z 3673. 1 Pack Papier (120 Pfd.) lagert in St. B. Essen seit 30. December.
M 27400. 1 Ballen Caffee (133 Pfd.) lagert in Duisburg seit 14. Dec.
S 580. 1 Ballen Caffee (1047 Pfd.) lagert in Siegen seit 9. December.
T C R 60. 1 Ballen Speck (52 Pfd.) lagert in Giessen seit 22. Dec.
W G 62/64. 3 Ballen Leder (505 Pfd.) lagert in Deutz seit 31. Decbr.
W 6. 1 Ballen Hausgeräth (34 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 28 December.
1237. 1 Ballen Leinenwaaren (40 Pfd.) lagert in Deutz seit 20. December.
A W sen. 1593. 1 Fass Cichorien (144 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 6. December.
A 401. 1 Fass Petroleum (301 Pfd.) lagert in Emmerich seit 30. Dec.
B 2. 1 Fass Bleizucker (474 Pfd.) lagert in Deutz seit 20. December.
B B 586/7. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 23. Dec.
C H 392. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Deutz seit 12. December.
E O 9611/16. 6 Fässer Oel (2800 Pfd.) lagern in Deutz seit 15. Decbr.
G O 731. 1 Fass Wein (2165 Pfd.) lagert in Giessen seit 29. Decbr.
H 7869. 1 Fass Wein (455 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 26. Decbr.
H G 105. 1 leeres Fass (19. Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 26. Dec.
HF 5/7. 3 leere Fässer (58 Pfd.) lagern in Rheda seit 27. December.
H R 263/66, 371. 5 Fässer Petroleum (1660 Pfd.) lagern in Oberhausen seit 27. December.
J B 14. 1 Fass Wein (98 Pfd.) lagert in St. B. Essen seit 30. Decbr.
L S 2590. 1 Fass Oel (180 Pfd.) lagert in Giessen seit 10. December.
H G L R 46. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Altenessen seit 29. Decbr.
M 4. 1 Fass Wein (100 Pfd.) lagert in Emmerich seit 13. December.
T H 2142. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Altenessen seit 24. Decbr.
V O 3379. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 26. Dec.
W O 4644, 5276. 2 leere Fässer (334 und 178 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 1. December.
Z M. 3 Tonnen Häringe (910 Pfd.) lagern in Dortmund seit 11. Decbr.
1 leeres Oelfass (36 Pfd.) lagert in Castrop seit 28. December.
6991/2. 2 leere Fässer (45 Pfd.) lagern in Deutz seit 31. Decbr.
ML 3. 1 Fass Syrup (610 Pfd.) lagert in Dortmund seit 21. Decbr
B 3. 1 leerer Kübel (28 Pfd.) lagert in Castrop seit 28. December.
B 2. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) lagert in Giessen seit 22. December.
S O I. 1 leerer Kübel (16 Pfd.) lagert in Rehme seit 27. December.
H 1. 1 Sack Kartoffeln (78 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 6. Decbr.
L W 4. 1 Sack Kartoffeln (150 Pfd.) lagert in Löhne seit 16. Decbr.
R J 2. 1 Sack Gerste (152 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 1. Dec.
Gebr. Heller, Dresden. 1 Sack Säcke (36 Pfd.) lagert in Münster seit 1. December.
Halkamp & Co., Amsterdam. 1 Sack Roggen (140 Pfd.) lagert in Borbeck seit 5 December.
Gebr. Muneck, Halle a. d. Saale. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Giessen seit 7. December.
1 Sack Säcke (8 Pfd.) lagert in Minden seit 8. December.
4 Säcke Rüben (459 Pfd.) lagern in Hätern seit 18. December.
B N. 1 Korb Schellfische (102 Pfd.) lagert in Deutz seit 24. December.
E H 701. 2 leere Körbe (13 Pfd.) lagern in Hamm seit 4. December.
F S. Wiesbaden. 1 Korb Gemüse (80 Pfd.) lagert in Deutz seit 23. December.
H S 2905. 1 Korb Tabak (112 Pfd.) lagert in Siegen seit 9. Decbr.
HK 324. 1 Korb leere Säcke und Körbe (37 Pfd.) lagert in Duisburg seit 14. December.
H 1. 1 Korb Bückinge (50 Pfd.) lagert in Altenessen seit 20. Decbr.
J P S 165. 1 Korb Eisenwaaren (92 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 26. December.
L C M 6505. 1 Korb Chemicalien (92 Pfd.) lagert in Emmerich seit 30. December.

L K 781. 1 Korb Gewichte (31 Pfd.) lagert in Deutz seit 28. Decbr.
V 8232. 1 Korb Tabak (75 Pfd.) lagert in Dortmund seit 11. Decbr.
1 Korb fr. Fische (135 Pfd.) lagert in Wesel seit 22. December.
1 Korb Schellfische (113 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 22. December.
1 Korb Blumen (10 Pfd.) lagert in Deutz seit 28. December.
W K 549. 4 leere Körbe (36 Pfd.) lagern in Minden seit 18. December.
A Z. 3 Steine (zus. mit G Z 3 Steine, 1230 Pfd.) lagern in Hamm seit 24. December.
Velociped C F W 75 P T Kurz Rippberg. 16 Maschinen-Strohmesser (30 Pfd.) lagern in Deutz seit 17. December.
E B. 2 Colli Ofentheile (18 Pfd.) lagern in Minden seit 30 December.
F. 1 Pufferhülse (20 Pfd.) lagert in Siegen seit 9. December.
G Z. 3 Steine (siehe A Z) lagern in Hamm seit 24. December.
G M 428. 1 1" Eisenplatte □ (42 Pfd.) lagert in Minden seit 28. Decbr.
H 3/4. 1 Bettstelle und 1 Matratzenrahmen (63 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 6. December.
H A 4. 5 Pack Holzschuhe (144 Pfd.) lagern in Deutz seit 12. Decbr.
H S 1057/60. 4 Colli Lochmaschinen (1000 Pfd.) lagern in Gelsenkirchen seit 17. December.
L 1. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.) lagert in Deutz seit 29. Dec.
P. 5 Colli Gusswaaren lagern in Münster seit 1. December.
P B. 1 Collo Gusswaaren (140 Pfd.) lagert in Siegen seit 18. Decbr.
W 15. 3 Pack Bretter (59 Pfd.) lagern in Emmerich seit 1. December.
Z T. 1 Gebund Bandeisen (83 Pfd.) lagert in Deutz seit 29. Decbr.
Kön. Neben-Zollamt I Elten. 1 Tasche Zollschlösser (bez. Deutz) lagert in Deutz seit 30. December.
1 Partie Roheisen (ca. 1600 Pfd.) lagert in Borbech seit 4. December.
1 hölzernes Rad (23 Pfd.) lagert in Siegen seit 8. December.
3 Stäbe Flacheisen (110 Pfd.) lagern in Deutz seit 15. December.
1 eiserne Platte (10 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 17. December.
12 Eisenbahn-Wagenfedern (1600 Pfd.) lagern in Haltern seit 18. Dec.
1 kleiner Beutel Steuerschlösser (3 Pfd.) lagert in Dortmund seit 19. December.
1 Nothkette mit Haken (10 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 20. December
1 Gebund Flacheisen (102 Pfd.) lagert in Deutz seit 29. November.
1 Topf eingemachte Bohnen (70 Pfd.) lagert in Deutz seit 28. Decbr.
2368. 1 Rolle Zinkgewebe (7 Pfd.) lagert in Wesel seit 19. December.

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft auf

**Mittwoch den 14. Februar Vormittags 10 Uhr**

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Actionäre werden hierzu unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass die Hauptrechnung mit 3 Nebenrechnungen über das Betriebsjahr 1871, im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegt.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalactien ist am 13. Februar Termin angesetzt und zwar:

Vormittags im Wartezimmer zu Fürth, Nachmittags im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Nürnberg, am 26. Januar 1872.

**Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.**

Ley.

## Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

**Mit dem 1. Februar cr. wird auf unserer Haltestelle Mochbern der Personen- und Gepäck-Verkehr eröffnet.**

Wir bringen dies mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntniss, dass Billets sämmtlicher Wagenclassen für den um **6 Uhr 30 Minuten Morgens** daselbst abgehenden Personenzug zur Reise nach den Stationen Breslau (Oderthorbahnhof) bis einschliesslich Namslau bei der Billet-Expedition auf Haltestelle Mochbern zu den aus dem Tarif ersichtlichen Preisen gelöst werden können.

Breslau, den 24. Januar 1872.

**Die Direction.**

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 9. Januar c. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der am 24. d. M. vorschriftsmässig erfolgten Ausloosung

a) der vom 1. Juli cr. ab zur Tilgung gelangenden 25 200 Thlr. in 252 Stück der von uns übernommenen und abgestempelten Magdeburg-Wittenbergeschen $4^1/_2$ procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen,

b) von $^1/_2$ Procent des Stamm-Kapitals der in ein dreiprocentiges Rentenpapier verwandelten Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Aktien folgende Nummern gezogen worden sind.

a) **$4^1/_2$ % Magdeburg-Wittenberg. Prioritäts-Obligationen:**

No. 42. 48. 54. 58. 64. 197. 405. 567. 620. 853. 880. 903. 1047. 1217. 1242. 1331. 1346. 1416. 1747. 1805. 1876. 1994. 2023. 2200. 2291. 2630. 2654. 2663. 2683. 2717. 2718. 2797. 2813. 2922. 2923. 2993. 3061. 3093. 3172. 3196. 3211. 3322. 3431. 3506. 3536. 3660. 3677. 3780. 3812. 3856. 3886. 4009. 4048. 4111. 4182. 4216. 4223. 4287. 4338. 4343. 4375. 4398. 4412. 4568. 4649. 4698. 4952. 5040. 5102. 5207. 5221. 5362. 5541. 5602. 5647. 5653. 5740. 5771. 5823. 5901. 5951. 5981. 6057. 6321. 6503. 6550. 6580. 6588. 6654. 7027. 7056. 7144. 7190. 7213. 7229. 7265. 7268. 7280. 7342. 7345. 7524. 7730. 7737. 7835. 7933. 7963. 7987. 8014. 8075. 8123. 8135. 8219. 8312. 8364. 8507. 8586. 8652. 8705. 8710. 8723. 8750. 8871. 9084. 9133. 9278. 9830. 9836. 9905. 9908. 10030. 10159. 10238. 10245. 10400. 10475. 10479. 10520. 10551. 10585. 10677. 10687. 10692. 10857. 10965. 10982. 11022. 11157. 11172. 11359. 11401. 11411. 11565. 11566. 11691. 11627. 11761. 11763. 11922. 12223. 12247. 12306. 12352. 12386. 12440. 12476. 12653. 12781. 12952. 12970. 12994. 13007. 13082. 13091. 13253. 13293. 13298. 13360. 13399. 13462. 13540. 13624. 13642. 13652. 13701. 13863. 14098. 14218. 14351. 14472. 14518. 14552. 14559. 14642. 14648. 14710. 14947. 15010. 15197. 15249. 15361. 15563. 15764. 15893. 15896. 15912. 15940. 15964. 16085. 16117. 16364. 16494. 16644. 16855. 16973. 16977. 16908. 16962. 17114. 17141. 17163. 17271. 17291. 17315. 17354. 17572. 17697. 17833. 17842. 17898. 17939. 17951. 17983. 17992. 18146. 18295. 18376. 18442. 18553. 18577. 18692. 18726. 18838. 18840. 19241. 19352. 19346. 19448. 19492. 19525. 19535. 19873. 19925.

b) **3% Rentenpapiere** (früher Magdeburg-Wittenbergesche Stamm-Aktien):

No. 192. 209. 1147. 1567. 1588. 1662. 1790. 1838. 2040. 2188. 2267. 2349. 2369. 2813. 2873. 3392. 3534. 3631. 3868. 3877. 3897. 4208. 4435. 4526. 4793. 5310. 5356. 5944. 6251. 6531. 6845. 7241. 7481. 7635. 7677. 7943. 7975. 8456. 8564. 8663. 8785. 9155. 9241. 9403. 9495. 9523. 9779. 10090. 10278. 10341. 10516. 10755. 11119. 11321. 11398. 11802. 11840. 11884. 11945. 12478. 12502. 12584. 12604. 12663. 12766. 12834. 13100. 13177. 13846. 13872. 13933. 14037. 14060. 14087. 14353. 14442. 14773. 14890. 15021. 15064. 15443. 15629. 16006. 16453. 16817. 17155. 17261. 17734. 17941. 18094. 18392. 18430. 18731. 18921. 18949. 19063. 19088. 19092. 19191. 19390. 19501. 19695. 19754. 20080. 20905. 20915. 20939. 21638. 21652. 21889. 21981. 22358. 22452.

Der Betrag dieser Obligationen resp. Rentenpapiere ist nach dem Nennwerthe vom **1. Juli d. J. ab Vormittags 9—12 Uhr** in unserer Hauptkasse hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 16 — zu erheben, mit welchem Tage auch die Verzinsung jener Obligationen resp. Rentenpapiere aufhört.

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass:

a) von den Prioritäts-Obligationen
aus der Verloosung per 1. Juli 1863
No. 8174,
aus der Verloosung per 1. Juli 1868
No. 5403. 6735. 12408. 13044. 19712,
aus der Verloosung per 1. Juli 1869
No. 1218. 2955. 5220. 6075. 6691. 6786. 7201. 8743. 9180. 9515. 9887. 10419. 10826. 11372. 12488. 14455. 18647,
aus der Verloosung per 1. Juli 1870
No. 172. 665. 1378. 1986. 2420. 2421. 3068. 4528. 5087. 5522. 6320. 6415. 7179. 10745. 14489. 15079. 16756. 18131. 18293. 19597,
aus der Verloosung per 1. Juli 1871.
No. 49. 508. 2667. 3687. 3753. 4327. 5185. 5237. 5948. 6176. 6734. 7401. 7541. 8516. 9624. 10295. 10363. 11410. 12125. 12511. 12636. 14390. 14391. 14477. 14792. 15127. 15208. 15507. 15520. 16519. 16690. 18758. 19285. 19635.

b) von den 3% Rentenpapieren:
aus der Verloosung per 1. Juli 1869
No. 7280. 15068,
aus der Verloosung per 1. Juli 1870
No. 779. 2212. 5376. 6104. 12474. 17713,
aus der Verloosung per 1. Juli 1871
No. 1383. 2353. 2584. 3158. 3402. 4324. 5521. 5929. 7537. 8528. 8530. 9009. 9868. 10435. 10460. 10496. 12836. 14382. 14383. 16216. 16656. 17200. 17572,

noch nicht zur Zahlung präsentirt sind.

Für fehlende Dividenden-Scheine wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück vom Kapitale in Abzug gebracht.

Schliesslich machen wir bekannt, dass die bis jetzt eingelösten Obligationen resp. Rentenpapiere in obigem Termine in Gegenwart eines Notars verbrannt sind und bringen gleichzeitig in Erinnerung, dass diejenigen Magdeburg-Wittenbergeschen $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen, welche bis jetzt in Folge Bekanntmachung vom 26. Oktober 1863 noch nicht zur Abstempelung eingereicht sind, zum 1. Juli 1864 gekündigt und seitdem zinslos sind.

Magdeburg, 25. Januar 1872.

Directorium.

## Niederschlesische Zweigbahn.

Zum Verkaufe nachstehend verzeichneter auf dem Bahnhofe hierselbst lagernder, alter Eisen- und Metall-Materialien, als:

Loos 1) circa 390 Ctr. alte ausrangirte Locomotiv- und Wagen-Achsen, theils mit theils ohne Räder und Bandagen,
„ 2) „ 15 „ altes Eisenblech in Röhren, Weichenplatten und Abfällen,
„ 3) „ 50 „ schmiedeeiserne Drehspähne,
„ 4) „ 167 „ altes Gusseisen in Weichenschuhen, Herzstücken, Röhren und Bruchstücken,
„ 5) „ 40 „ desgleichen in Roststäben,
„ 6) „ 287 „ altes Schmiedeeisen in Krempelplatten, Nägeln, Bolzen u. Schmiedeabfällen,
„ 7) „ 25 „ desgleichen in Ankern und Schraubenbolzen,
„ 8) „ 4 „ altes Kupfer in Stehbolzen, Rohr- und Bruchstücken,
„ 9) „ 171 „ alte Eisenbahnschienen, $5{,}_{652}$ M. lang, 130 auch 115 M.-M. hoch,
„ 10) „ 158 „ dergleichen $6{,}_{594}$ M. lang, 130 M.-M. hoch,
„ 11) „ 356 „ dergleichen $5{,}_{652}$ M. lang, 85 M.-M. hoch,

setzen wir einen Submissions-Termin auf

**Montag den 12. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr**

im Verwaltungs-Gebäude der hiesigen Vorstadt an, zu welchem Offerten portofrei mit der Aufschrift „Submission auf altes Eisen und Metall“ angenommen werden.

Ebendaselbst liegen auch die Verkaufsbedingungen zur Einsicht aus, können auch auf portofreie Abforderung von dem Registrator Heyn bezogen werden.

Glogau, den 22. Januar 1872.

**Die Direction der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft.**

## Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von nachstehendem Kleineisenzeug im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

1) für Bahn-Oberbau mit hölzernen Querschwellen:
a) 2000 Stück oder 9200 Kilogramm Seitenlaschen,
b) 6000 „ „ 14460 „ Unterlagsplatten,
c) 30000 „ „ 8100 „ Hakennägel,

2) für eisernen Bahn-Oberbau:
a) 16500 Stück oder 68310 Kilogramm Seitenlaschen,
b) 34500 „ „ $15\,628^1/_2$ „ Laschenbolzen mit Muttern,
c) 9500 „ „ 58653 „ schmiedeeiserne Querverbindungsstangen ohne Gewinde,
d) 385000 „ „ $11\,357^1/_2$ Kilogr. Muttern ohne Gewinde,
e) 173000 „ „ 46710 „ Befestigungsbolzen mit Muttern,
f) 9600 „ „ 2784 „ Einklinkungsbolzen mit Muttern,
g) 172000 „ „ 36120 „ Deckplättchen,
h) 8000 „ „ 1320 „ Unterlagsplättchen.

Die Offerten sind bis zum

**Dienstag, den 13. Februar l. J., Vormittags 11 Uhr,**

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerte auf Oberbau-Material“

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind in dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 17. Januar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von 20 Personenzug- und 12 Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem technischen Centralbüreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am **19. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 22. Januar 1872.

**Kaiserliche General-Direction.**

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von **drei vierrädrigen Rangirmaschinen** soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind bis **Ende Februar** hier einzureichen. Die Bedingungen sind gegen Ersatz der Copialgebühren von 6 Sgr. von unserem Hauptbüreau zu beziehen.

Altona, den 25. Januar 1872.

**Die Direction.**
H. Tellkampf.

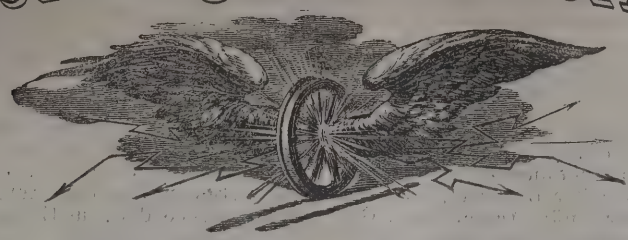
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 13. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 2. Februar 1872. (Schluss der Nummer: 1. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen**: Dux-Bodenbach: Benennung von Stationen. — Berliner Briefe: Betriebseinnahmen der Preussischen Bahnen im vorigen December; Erlass des Handelsministers; Petition an das Abgeordnetenhaus, betreffend Lenne-Lahn-Bahn; Fusionsvertrag der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Bahn; Schwarza-Eisenbahn; Zeitz-Altenburg und Dresden-Altenburg; Fulda-Neustadt a. d. S.; Berlin Stralsund; Angermünde Schwedt; Aachen-Mastrichter Eisenbahn; Berlin-Frankfurt; Generalversammlungen der Mainz-Ludwigshafener- und Pfälzischen Bahnen; Rumänische Eisenbahnen; Wattenscheid-Dortmund; Staatsvertrag betreff. Lyck-Brest; Direction der Taunusbahn; Beschaffung neuen Betriebsmaterials für die Hannov. Staatsbahn. Nossen-Freiberg, erster Spatenstich. Aus Bayern: Neues Betriebsreglement; Fichtelgebirgsbahn; Schwaben-Erding. — Personalnachrichten. — Ausland. — Technisches. — Literatur. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Festigkeit der Bahnwerthe; Vorgehen bei den Prioritäts-Emissionen; December-Einnahmen; Mehr-Einnahmen 1871; Gesetz über die Giselabahn; Expropriationen; Tarifirung; Ungar. Industriebahnen und die Pest-Ofener Verbindungsbahn; Verordnungen über Zollanstände und meterologische Beobachtungsstationen; Project Wien-Pressburg; Ungar. Concessionsgesetz; Unfallverein; Agio; Optische Signale; Wiener Gürtelstrasse; Berichte von den Ungar. Bahnen, der Oesterr. Nord- und Staatsbahn, der Elisab. West- und Rudolfsbahn, dann von den Böhmischen und Galizischen Bahnen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zur Vermeidung von Verwechselungen der Stationen Dux und Teplitz der Dux-Bodenbacher Eisenbahn mit den gleichnamigen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn haben die Stationen ersterer Bahn die Bezeichnung erhalten:

**Dux-Liptitz** und **Teplitz-Waldthor.**

Ferner ist der Station Rosenthal der Dux-Bodenbacher Eisenbahn wegen der in ihrer Nähe belegenen Bergstadt Graupen die Benennung **„Rosenthal-Graupen"** beigelegt worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, 29. Januar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 28. Januar. [Betriebseinnahmen der Preussischen Bahnen im vorigen December; Erlass des Handelsministers; Petition an das Abgeordnetenhaus, betreffend Lenne-Lahn-Bahn; Fusionsvertrag der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Bahn; Schwarza-Eisenbahn; Zeitz-Altenburg und Dresden-Altenburg; Fulda-Neustadt a. d. S.; Berlin-Stralsund; Angermünde-Schwedt; Aachen-Mastrichter Eisenbahn; Berlin-Frankfurt; Generalversammlungen der Mainz-Ludwigshafener und Pfälzischen Bahn; Rumänische Eisenbahnen.]

Der Staatsanzeiger veröffentlicht bekanntlich alle Monate eine Uebersicht der Betriebs-Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen. Der letzten Aufstellung entnehme ich, dass die Bahnen im Monat December 1871 bei $1658_{,31}$ Meilen Betriebslänge eine Einnahme von 11 134 946 Thlr. also 6746 Thlr. pro Meile erzielt haben. In demselben Monat des J. 1870 stellte sich der Ertrag bei $1528_{,26}$ Meilen Bahnbetriebslänge auf 10 916 966 Thlr. oder 7143 Thlr. pro Meile. Die Einnahme im ganzen Jahre 1871 ergab die Summe von 126 799 569 Thlr. oder 80,094 Thlr. pro Meile und 6675 Thlr. pro Monat und Meile; im Jahre 1870 betrug die Einnahme 111 732 717 Thlr. oder 75 720 Thlr. pro Meile und 6310 Thlr. pro Monat und Meile. Im Monat December haben, verglichen mit dem Monat December 1870 19 Eisenbahnen Mindererträge geliefert, von denen die bedeutendsten auf die Main-Weser-Bahn (— 378 408 Thlr. oder 76 Proc.), auf die Rhein-Nahebahn (— 69 855 Thlr. oder $33_{,5}$ Proc.), die Berlin-Potsdam-Magdeburger (— 53 651 Thlr. oder $21_{,6}$ Proc.) und auf die Ostbahn (— 31 514 Thlr. oder 4 Proc.) fallen. Den bedeutendsten Mehrertrag ergab die Niederschlesisch-Märkische Bahn (+ 151 923 Thlr. oder 27 Proc.). Dagegen haben im ganzen Jahre 1871 nur 3 Bahnen weniger eingebracht als im J. 1870 und zwar: die Ostbahn 561 594 Thlr. oder $6_{,1}$ Proc.), die Niederschlesische Zweigbahn 12 600 Thlr. oder $3_{,4}$ Proc.) und die Schleswigsche Bahn (10 457 Thlr. oder $1_{,7}$ Proc.) — Die Mehreinnahme betrug z. B. bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn 1 912 824 Thlr., oder $28_{,9}$ Proc., bei den Hannoverschen Bahnen 1 451 601 Thlr., bei der Bergisch-Märkischen + 1 379 925 Thlr., bei der Rheinischen + 1 821 390 Thlr. u. s. w. Auf alle Bahnen ist ein Anlagecapital von 236 461 571 Thlr. verwendet worden d. h. 548 892 Thlr pro Meile.

Von Seiten des Ausschusses des Deutschen Handelstages war beim Handelsminister darüber Beschwerde geführt worden, dass die Eisenbahnverwaltungen bei Behandlung von Ersatzansprüchen wegen Verlust, Beschädigung oder verzögerter Beförderung von Frachtgütern unter Berufung auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches sich einer Befriedigung billiger Forderungen zu entziehen suchten. Der Handelsminister hat in Folge dessen die Königlichen Eisenbahndirectionen angewiesen, den gedachten Ansprüchen mit Liberalität und Geschäftscoulanz entgegen zu kommen, in den einzelnen Fällen genau nach der Ursache des Vorfalles zu forschen, die Haftpflicht zu statuiren, wo die Schuld thatsächlich oder auch nur wahrscheinlich an der Bahnverwaltung liege, und die im Handelsgesetzbuche festgestellte Befreiung oder Beschränkung der Haftpflicht nur zur Abwehr unbilliger Ansprüche geltend zu machen.

Unserm Abgeordnetenhause ist über das Project einer Lenne-Lahn-Bahn eine Petition zugegangen. Das Eisenbahncomité für diese neu zu erbauende Linie, an dessen Spitze der Landrath von Dörnberg steht, hat die Petition (mit einer Karte und einer ausführlichen Denkschrift versehen) eingereicht, in welcher dringend gebeten wird: um dem ostwestlichen Verkehr die Uebersteigung des hohen Gebirgsstockes des Kreises Wittgenstein zu ersparen und um dem wahren Interesse der Kreise Biedenkopf und Wittgenstein zu genügen etc. „die

Zinsgarantie für die von der Staatsregierung beabsichtigte Richtung der Lenne-Lahn-Bahn zu verwerfen und die Erwartung auszusprechen, die Staatsregierung werde ein Gesetz über die zu Gunsten der vorgeschlagenen Linie zu bewilligende Zinsgarantie zur Vorlage bringen."

Ueber den Inhalt des zwischen den Verwaltungen der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Bahn vereinbarten Fusions- resp. Kaufvertrages lässt sich jetzt Folgendes berichten: Die den Actionären der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn garantirte Dividende von 14 Proc. wird in erster Linie aus den Erträgnissen des Magdeburg-Leipziger Unternehmens und sofern diese nicht ausreichen, aus den Reinerträgnissen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn vor den Dividenden der Stammactien und Stammprioritäts-Actien dieser Gesellschaft gezahlt. In dem Vertrage ist der Magdeburg-Halberstädter Bahngeselischaft das Recht vorbehalten, die Auflösung der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft herbeizuführen und hat erstere alsdann die Stammactien des alten Unternehmens in ein Rentenpapier mit einem Zinsertrage von 14 Thalern pro Actie umzuwandeln, welches durch das Stammunternehmen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, das zu dieser Zeit von seinen Prioritätsschulden librirt sein muss, und durch das gesammte Vermögen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft unmittelbar hinter den bis dahin aufgenommenen Prioritätsobligationen sicher gestellt wird. Denjenigen Actionären, welche von dieser Umwandlung keinen Gebrauch machen sollten, wird im Voraus ein Abfindungsbetrag von 250 Thalern offerirt. Der Vertrag mit dem Staate vom 25. Juni 1862, den Bau und Betrieb der Halle-Casseler Eisenbahn betreffend, bleibt durch das Abkommen unberührt; Pflichten und Rechte der Actionäre Lit. B werden in keiner Weise geändert. Der abgeschlossene Vertrag kann nur im Wege gegenseitigen Einverständnisses gelöst werden, es sei denn dass die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ihrer Verpflichtung zur Zahlung der fixirten Dividende von 14 Thalern nicht sollte genügen können, in welchem Falle der Ausschuss der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft berechtigt ist, die Rückgabe der Verwaltung zu verlangen. — Diese Abmachungen lassen herausfühlen, dass die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft die Bewerberin ist, weil für sie ihrer Lage nach Anschlüsse und Stützpunkte, wie sie eine Fusion bietet, nöthiger sind als der Magdeburg-Leipziger Bahn. Wenn die Fusion zu Stande kommen soll, so involvirt es auch lediglich eine Nachgiebigkeit auf Seiten der Actionäre der Magdeburg-Leipziger Bahn, da die früheren Dividenden dieser Bahn sich höher als 14 bezifferten. —

Noch ist die definitive Feststellung der Linie der Saal-Eisenbahn, deren 5% Stammprioritäten überzeichnet worden sind, so dass nur die Zeichnungen bis 1000 Thlr. incl. voll berücksichtigt werden können, nicht ganz erfolgt und schon wird in Thüringen wieder ein neues Bahnproject ventilirt, nämlich die Erbauung einer Schwarza-Eisenbahn. Dieselbe soll von Schwarza ausgehend über Blankenburg, Sitzendorf, Katzhütte nach Eisfeld geführt und daselbst mit der Werrabahn verbunden werden. Man hofft durch diese Bahn die kürzeste Verbindung zwischen dem Norden und Süden Deutschlands herstellen zu können, namentlich wenn der Bau der Linien Meiningen-Fulda und Eisfeld-Rodach-Gmünden erst fertig sein wird. Die Rentabilitätsberechnung stützt sich namentlich auf die grosse Industrie und den Holzreichthum der durch die Bahn durchschnittenen Districte. Um diese Angelegenheit in den richtigen Gang zu bringen, ist eine Versammlung nach Schwarzburg einberufen worden. Was die Rentabilitätsberechnung betrifft, so dürfte sowohl in Bezug auf diese Linie als auch auf die Saal-Eisenbahn zu berücksichtigen sein, dass die Chancen, welche dabei ins Auge gefasst sind, die Fertigstellung mehrer Bahnstrecken (Fulda—Meiningen, Saal-Unstrut etc.) involvirt, über welche theilweise eine Gewissheit noch nicht existirt.

Eine andere Bahn des Thüringischen Netzes, dessen Maschen sich in ziemlich rapider Weise verdichten, wird nächstens dem Betrieb übergeben werden, nämlich die Zeitz-Altenburger Eisenbahn. Dieser Tage hat die Inspicirung des Bahnkörpers stattgefunden und ein vollständig befriedigendes Resultat geliefert. Im Anschluss daran dürfte die Nachricht interessiren, dass sicherem Vernehmen nach die Sächsische Regierung die Concession zu den Vorarbeiten einer directen Eisenbahn von Dresden nach Altenburg ertheilt hat, wie ich höre an ein Dresdner Bankhaus. Es soll vorläufig die Linie bis nach Nossen in Ausführung kommen, deren Bau voraussichtlich noch diesen Sommer in Angriff genommen werden wird. — Bei dem grossen Interesse, welches sich auf die Linie Fulda-Meiningen concentrirt und da diese Linie viele andere Projecte, wie oben erwähnt beeinflusst, wird die Mittheilung interessiren, dass am 24. d. M. in Kassel vier Mitglieder des Comité's für die Erbauung der Bahnlinie Fulda-Neustadt a. d. S. mit dem Oberpräsidenten conferirten, welcher denselben das Versprechen gab, bei der Staatsregierung die nöthigen Schritte behufs Erlangung einer möglichst hohen Subvention thun zu wollen. Das zum Baue erforderliche Kapital ist auf ca. 5 000 000 Thaler veranschlagt. Die Projecte sind theilweise vollendet und sollen dem Handelsministerium in Kürze unterbreitet werden.

Das Project einer directen Verbindung zwischen Berlin und Stralsund wurde bekanntlich bereits vor zwanzig Jahren angeregt und wenn es auch zeitweilig in den Hintergrund treten musste, ist es doch niemals ganz aufgegeben worden und soll jetzt seine Ausführung energisch in die Hand genommen werden. Dass diese Linie den Namen Berliner Nord-Eisenbahn führen wird, ist bereits früher erwähnt worden. Die Trace der Bahn wird ungefähr folgende sein: Berlin, Hermsdorf, Oranienburg über Löwenberg nach Gransee resp. Zehdnick, um eine Anschlusserleichterung des Verkehrs aus der Umgegend von Ruppin und Rhedesberg herbeizuführen. Von hier tritt die Bahn in Mecklemburgisches Gebiet über Neu-Strelitz, Stargard und Neu-Brandenburg, um zuletzt durch Vor-Pommern über die Städte Treptow, Demmin, Grimmen nach Stralsund zu führen. Die Bahn ist 29 Meilen lang und ist zum Ausbau, der in zwei Jahren vollendet sein soll, ein Kapital von 12½ Million Thaler halb in Stamm- halb in Stamm-Prioritäts-Actien concessionirt. Von letzteren kommen jetzt 2 000 000 Thlr. zur Emission.

Ein Nachbar-Project für obige Bahn ist durch eine Linie Angermünde-Schwedt in's Auge gefasst. An letzterem Orte hat gestern eine Generalversammlung stattgefunden, in welcher sich die Angermünde-Schwedter Eisenbahn-Gesellschaft constituirte. Fast einstimmig wählten die Actionäre die Herren Sanitätsrath Hahndorff, Major von Humbert, Rentier Stubenrauch, Kaufleute Freudenthal, Stenger, Commerzienrath Jürst und Bankagent Th. Hertel zu Mitgliedern des Aufsichtsraths.

Aus der hiesigen Börsenzeitung habe ich eine von der Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn ausgehende Publication zu erwähnen, welche gegenüber anonymen Inseraten in der B. B.-Z., welche die Lage der Bahn in sehr rosiges Licht stellten, wiederholt versichert, dass nichts vorgekommen ist, was eine besonders günstige Gestaltung der bisherigen Verhältnisse dieser Bahn, wie sie angezeigt worden ist und noch fortgesetzt prognosticirt wird, erwarten lasse. Es erscheint uns eine solche Erklärung von offizieller Seite gegenüber dem Börsenschwindel sehr dankens- und nachahmungswerth.

Die hiesige „Neue Börsenzeitung" bringt unter der Ueberschrift „Ein Project der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft" einen Artikel den ich in seinen Grundzügen hier wiedergebe, weil ich in der Lage bin, die Richtigkeit der Angabe zu bestätigen und denselben durch einige wesentliche Momente zu einer sehr wichtigen Mittheilung zu ergänzen. Das Blatt äussert sich nämlich über die beiden der bevorstehenden General-Versammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn zu unterbreitenden Vorlagen also:

„Die erste Vorlage berührt Projecte, welche in der Presse bereits Besprechung gefunden haben, die zweite aber enthält ein vollkommenes Novum. Es handelt sich nämlich um die eventuelle Nachsuchung der Concession zum Bau und Betriebe einer von einem Punkte der Stammbahn direct nach Frankfurt a. M. führenden Eisenbahn nebst einer Zweigverbindung mit Magdeburg. Dieser letztere Zusatz besagt, dass der Punkt der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, welcher direct mit Frankfurt verbunden werden soll, vermuthlich zwischen Berlin und Magdeburg gelegen ist. Wenn man damit die Thatsache zusammenhält, dass die Gesellschaft, welche seit längerer Zeit den Bau einer directen Berlin-Frankfurter Bahn zu betreiben sucht, ihre Linie über Potsdam projectirt hat, so liegt die Vermuthung nahe, dass die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft sich mit dem Gründungs-Comité der Berlin-Frankfurter Bahn fusionirt hat und deren Project nunmehr zur Ausführung bringen will. Diese Vermuthung gewinnt an Consistenz, wenn man sich erinnert, dass neulich bereits verlautete, die Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft habe mit der Direction der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ein Uebereinkommen getroffen, wonach ersterer gegen eine Aversionalsumme die Benutzung des hiesigen Bahnhofes der letzteren zugesichert sei. — Die Vorarbeiten der Berlin-Frankfurter Bahn sind vollständig beendigt und als Hauptschwierigkeit bei dem Project erwies sich die Bahnhofsanlage in Berlin und die Führung der Linie bis Potsdam. Diese Schwierigkeit wäre sofort überwunden, wenn die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn die Ausführung des ganzen Projects in die Hand nehme. Dass von Seiten des Gründungscomité's der Berlin-Frankfurter Bahn einer Fusionirung nichts entgegengesetzt würde, lässt sich mit Bestimmtheit behaupten. Es lässt sich sogar annehmen, dass diese Fusionirung erstrebt worden ist, denn das Comité bezweckt weit weniger ein lucratives Concurrenz-Unternehmen in's Leben zu rufen, als vielmehr möglichst schnell eine Schienenverbindung herzustellen, welche den von der Linie berührten Orten zwischen Berlin und Frankfurt zu Gute kommt. Die projectirte Bahn soll bekanntlich längs der Havel über Potsdam, Belzig, Zerbst, Barby, Calbe, Sangerhausen, Mühlhausen nach Hünfeld zum Anschluss an die Bebra-Hanau-Frankfurter Bahn geleitet werden. Dass eben auch diese Richtung von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn in's Auge gefasst ist, resp. beide Projecte identisch sind, dürfte aus dem Zusatz der der betr. General-Versammlung zu machenden Vorlage zu schliessen sein, welcher bestimmt, dass von der neuen Linie eine Zweigverbindung mit Magdeburg herzustellen sei. Ein Blick auf die Karte lässt kaum eine andere Vermuthung aufkommen, als dass damit die Linie Zerbst-Magdeburg gemeint ist."

Soweit die „Neue Börsenzeitung". Es handelt sich jedoch nicht bloss um eine Fusion zwischen der Berlin-Frankfurter und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, sondern eine dritte im Bunde ist die Mainz-Ludwigshafener (Hessische Ludwigs-) Bahn. Letztere wird nämlich von Frankfurt aus der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn entgegen arbeiten und hat der Handelsminister bereits dem Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigsbahn die Erlaubniss zu den Vorarbeiten für Bahnen von Frankfurt am Main aus ertheilt.

Zum 20. Februar sind übrigens die Actionäre der Mainz-Ludwigs-

hafener Bahn zusammenberufen worden, um nächst der Genehmigung des mit dem Preussischen Handelsministerium wegen Uebergangs der Taunusbahn an den Preussischen Staat abgeschlossenen Vertrages, den Verwaltungsrath zu verschiedenen Ausdehnungs-Projecten der Hessischen Ludwigsbahn zu ermächtigen. Es handelt sich bei denselben um die Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer Fortsetzung der in der letzten Generalversammlung beschlossenen Bahnen nach der Lahn und von da nach dem Ruhrgebiete, sowie um die einer Bahn von Hanau nach Friedberg. Ferner aber — und dies ergänzt eben jene Zeitungsnachricht — sucht der Verwaltungsrath die Autorisation nach zur Herstellung einer Verbindung der Strecke Mainz-Frankfurt mit der Frankfurt-Hanauer Bahn, entweder durch Ankauf der Frankfurter städtischen Verbindungsbahn oder durch Erbauung einer selbstständigen Verbindungsbahn auf dem linken Mainufer. Eine solche Verbindung möchte Seitens der Mainz-Ludwigshafener Bahn nur wegen des Verkehrs über Frankfurt hinaus erstrebt werden, resp. wegen des Verkehrs, welchen das Project Berlin-Frankfurt, resp. eben jenes Project, dessen Inangriffnahme den Actionären der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in der im Februar stattfindenden Generalversammlung zur Begutachtung unterbreitet werden soll, durch seine Ausführung in's Leben zu rufen geeignet ist.*

Eine dritte nicht unwichtige Generalversammlung, welche Ende nächsten Monats stattfindet, ist die der Pfälzischen Bahnen, welche auf den 28. Februar ausgeschrieben ist.** Auf der Tagesordnung steht die Anerkennung der der Gesellschaft ertheilten Concessionsurkunde zum Bau und Betriebe der von ihr bereits übernommenen neuen Eisenbahn von Landau über Rodalben nach Zweibrücken und einer Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens und zweitens eine Vorlage auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Ludwigsbahn-Gesellschaft um den Maximalbetrag von 10 Millionen Gulden im Wege eines Prioritätsanlehens. Im Uebrigen, was direct die Pfälzische Bahn angeht, sollen die Actionäre beschliessen, über Vermehrung des Fahrmaterials, Herstellung von Lande- und Ladestellen mit Dampfkrahnen längs des Rheines in Ludwigshafen und mehrere Ergänzungsbauten. Für diesen Zweck wird die Zustimmung zu einer Erhöhung des Betriebs-Materials der Pfälzischen Bahn um $3^1/_2$ Mill. Gulden (durch Emission einer Prioritäts-Anleihe) nachgesucht. Schliesslich bemerkt der Verwaltungsrath der Pfälzischen Bahn, dass die auf jene Gegenstände bezüglichen Anträge zunächst der besonderen Generalversammlung der Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Beschlussfassung, sodann den besonderen Generalversammlungen der Gesellschaften der Pfälzischen Maxbahn und der Nordbahnen zur Gutheissung unterbreitet werden und dass die Verhandlung eine gemeinschaftliche, die Abstimmung dagegen für jede Gesellschaft eine separate sein wird.

Vorgestern hat hier, wie neulich schon erwähnt, die Generalversammlung der Rumänischen Eisenbahn-Actiengesellschaft stattgefunden. In derselben wurden folgende 3 Gruppen von Vorlagen einstimmig angenommen:

I. Der Aufsichtsrath wird ermächtigt, auf Grund des Fürstlich Rumänischen Gesetzes vom 5. d. M., Artikel 1 bis 19, eine Convention mit der Fürstlichen Regierung abzuschliessen, jedoch zugleich beauftragt, möglichst dahin zu wirken, dass zweifellos festgestellt werde, 1) dass die Besitzer Rumänischer Eisenbahn-Obligationen, welche innerhalb der vom Aufsichtsrath festzusetzenden Frist der Actiengesellschaft nicht beitreten, nur im Verhältniss zu dem Schätzungswerthe der bisher bewirkten Bauten, sowie der vorhandenen Materialien nach Abzug der darauf ruhenden Forderungen entschädigt werden, 2) dass die Befriedigung der Personen, welche aus dem Bau und Betrieb der Rumänischen Eisenbahnen noch ungetilgte Forderungen haben, nur nach Massgabe der mit den alten Concessionairen abgeschlossenen Verträge erfolge, beziehungsweise die betreffenden Ansprüche nur in dem durch diese Beiträge etwa vorgesehenen Processwege auf den nöthigen Fall festgestellt werden können, 3) dass der Gesellschaft freistehe, nicht bloss den Bau, sondern auch den Betrieb ihrer Bahnen für ihre eigene Rechnung an andere Eisenbahn-Gesellschaften oder sonstige Personen zu übertragen, 4) dass ein angemessenes Uebereinkommen mit der Fürstlichen Regierung bezüglich der Wahl der Linien der noch zu bauenden Bahnen getroffen werde.

II. Der Aufsichtsrath wird ferner ermächtigt: 1) in Gemeinschaft mit einem von der Generalversammlung zu diesem Zwecke gewählten Ausschusse von 5 Mitgliedern diejenigen Aenderungen der Statuten vorzunehmen, welche sich in Folge der mit der Fürstlich Rumänischen Regierung abgeschlossenen Convention als nothwendig ergeben, sowie 2) in Uebereinstimmung mit dem vorgedachten Ausschusse die zur Ausführung dieser Convention erforderlichen Geldmittel im Wege einer Prioritäts-Anleihe aufzubringen. 3) In gleicher Weise mit einer andern Eisenbahngesellschaft wegen Uebertragung des Baues und des Betriebes der Rumänischen Eisenbahn auf Rechnung und Namens unserer Gesellschaft ein erforderliches Uebereinkommen zu treffen, im andern Falle aber den Vollendungs- und Ausbau der Eisenbahn selbst auszuführen und den Betrieb derselben selbstständig leiten zu lassen.

III. Der Aufsichtsrath wird schliesslich ermächtigt (einziger Paragraph) im Verein mit dem früher bezeichneten Ausschuss von 5 Mitgliedern, mit den alten Concessionairen einen Vergleich abzuschliessen, dabei jedoch die Entschädigungssumme nicht unter 6 Mill. Thaler zu bemessen.

Es folgte darauf die Wahl des in den Vorlagen genannten Fünfer-Ausschusses. Ihr Correspondent wohnte der Versammlung bei und ist in der Lage, Ihnen über den Verlauf derselben mitzutheilen, dass dieselbe nicht ohne zum Theil lebhafte Interpellationen und daraus hervorgehende Debatten abging. In den Interpellationen herrschte namentlich ein Grundton vor, welcher sich durch die Frage: „Wer garantirt Rumänien?“ am besten characterisirt. Die erhobenen Bedenken wurden sämmtlich in den Hintergrund gedrängt, weil man die Unmöglichkeit erkannte, zu einem Resultate zu kommen, ohne der Rumänischen Regierung Vertrauen entgegen zu bringen. Schwerer wurde es der Versammlung, sich darin zu finden, dass nach dem Statute nur die Coupons vom 1. Januar 1871 und 1. Juli 1871, nicht aber diejenigen vom 1. Januar 1872 eingelöst werden sollen, obgleich die früheren Concessionaire und die Rumänische Regierung gewisse Summen für die alte Verpflichtung bezahlen. Der Ueberschuss nach Tilgung dieser Verpflichtung soll aber von den Actionairen in die neue Actiengesellschaft eingebracht werden. Die Summe, welche die alten Concessionaire (Strousberg und Consorten) bezahlen, beziffert sich auf 6 000 000 Thaler. Die von der Gesellschaft zu emittirende Prioritäts-Anleihe wird 12 bis 15 Millionen betragen. Die Abmachungen dürften immerhin der beste Ausweg für die Obligationeninhaber gewesen sein; ihre Zustimmung kann aber sehr verhängnissvoll werden, wenn die Rumänische Regierung sich illegial erweist; Thür und Thor steht ihr dazu offen. Uebrigens wird die Oesterreich. Staatsbahn den Bau und Betrieb der Rumänischen Bahnen, wie neulich angedeutet, in der That für Rechnung der hiesigen Gesellschaft übernehmen.

Nachschrift. Berlin, 30. Januar. Wie man vernimmt, steht dem Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Bahu eine abermalige Erweiterung bevor. Es sollen nämlich Verhandlungen wegen des Ankaufs der Hannover-Altenbekener Bahn im Gange sein. (Auch die Berg.-Märk. E.-G. bewirbt sich um die Bahn. Die Red.)

Für den 8. Februar ist jetzt die landespolizeiliche Prüfung des Projects Wattenscheid-Dortmund der Rheinischen Eisenbahn festgesetzt worden. Die projectirte Linie zieht sich von Langendreer aus bis nahe vor Dortmund neben der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und zwar im Norden davon entlang und endet nach vorläufiger Feststellung südlich der Stadt Dortmund.

Am 8. Juli v. J. ist bekanntlich in Königsberg i. Pr. zwischen den Geheimen Räthen Mebes, Jordan und Hitzigrath als Unterhändler für Deutschland einer- und den Obersten v. Wrewsky, Essacutoff und v. Erdberg, so wie dem Staatsrath v. Twardiansky als Vertreter Russlands andererseits ein Vertrag abgeschlossen worden, welcher den Bau einer Eisenbahn von Lyck nach Brest-Litewsk zum Gegenstand hat. Durch diese Uebereinkunft, welche das am 29. Jan. ausgegebene 4. Stück des Deutschen Reichsgesetzblattes veröffentlicht, ertheilen beide Regierungen einer Actien-Gesellschaft die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Brest-Litewsk über Bialystock bis zur Preussischen Grenze in der Nähe von Grajewo einer- und von Lyck bis zur Russischen Grenze zum Anschluss an jene Bahn andererseits. Die Spurweite der Bahn soll auf Preussischem Gebiete 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll, auf Russischem Gebiete 5 Fuss Englisch im Lichten der Schienen betragen; überall soll ein Doppelgeleis bei den Grunderwerbungen etc. in Aussicht genommen; der Bau soll in möglichst kurzer Frist und auf beiden Gebieten gleichzeitig vollendet werden; an der Grenze werden zwei Bahnhöfe angelegt. Wie hiesige parlamentarische Correspondenzen melden, sind die Ratificationsurkunden des Vertrages bereits hier ausgewechselt worden.

Nach einer Seitens des Handelsministeriums getroffenen Bestimmung wird die Königliche Direction der Bebra-Hanauer Bahn die Verwaltung der Taunusbahn übernehmen und soll im Zusammenhang damit erstere nach Frankfurt a. M. verlegt werden.

Bei der Ueberbürdung der Deutschen Locomotiv- und Waggonfabriken ist es bemerkenswerth, dass die Eisenbahnen der Provinz Hannover, über deren Mangel an Transportmittel ganz besonders geklagt wurde, die Beschaffung von neuem Betriebsmaterial verhältnissmässig schnell durchzusetzen scheinen. Es sind im Ganzen bei verschiedenen Maschinenfabriken: in Hannover, Cassel, Elbing, Karlsruhe 71 Locomotiven bestellt, darunter 34 Personenzug-Locomotiven. Die ersten werden bereits im März geliefert und dürfte bis zum Juni die

---

* Die Bestätigung dieser Nachricht, dass die Hessische Ludwigsbahn bei einer directen Berlin-Frankfurter Eisenbahn sich betheiligen wird, ist jedenfalls abzuwarten. Dass die Hessische Ludwigsbahn die Verbindung zwischen ihrer Mainz-Frankfurter und ihrer Frankfurt-Hanauer Linie anstrebt, ist auch ohne eine solche Betheiligung an der fraglichen projectirten Bahn, welche nach dem bisherigen Project in Hünfeld in die Bebra-Hanauer Eisenbahn münden soll, vollkommen erklärlich, und fragt es sich, ganz abgesehen von den Terrainschwierigkeiten, ob die Preussische Staatsregierung eine solche Concurrenzbahn neben der Bebra-Hanauer Staatsbahn für wünschenswerth und nothwendig hält. — Jedenfalls ist zu constatiren, dass die in voriger Nummer mitgetheilte Tagesordnung der Generalversammlung der Hessischen Ludwigsbahn über diesen Gegenstand (Betheiligung an der Berlin-Frankfurter Eisenbahn) nichts enthält. Also abwarten. Die Red.

** Siehe die Bekanntmachung Seite 146.

andere Hälfte abgeliefert sein. Die jetzt einlaufenden Bestellungen bei Fabriken werden nur unter der Bedingung der Lieferzeit bis Mitte 1874 angenommen.

**Nossen-Freiberg.** Am 24. Januar a. c. fand in der Nähe des Nossener Bahnhofes der erste Spatenstich der von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu erbauenden Nossen-Freiberger Zweigbahn unter entsprechenden Feierlichkeiten und im Beisein der dortigen Behörden, des den Bau leitenden Ober-Ingenieurs, der Baugewerken sowie unter reger Theilnahme der dortigen Bevölkerung statt.

⊙ **Aus Bayern.** (Neues Betriebsreglement. Fichtelgebirgbahn. Schwaben-Erding.)

München, den 29. Januar. Das Regierungsblatt No. 8 veröffentlicht das auf den Bayerischen Eisenbahnen am 1. Januar l. J. in Kraft getretene Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, enthaltend die Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern. Specialbestimmungen haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Eine mit den benöthigten Geldmitteln ausgestattete Privatgesellschaft hat sich bereits um die Concession für den Bau und Betrieb der schon in No. 2, S. 32 erwähnten Fichtelgebirgbahn über Kirchenlaibach-Wunsiedel-Hof beworben, ohne eine Zinsengarantie in Anspruch zu nehmen. Das Eisenbahncomité in Bayreuth lässt auch die Linie der Fichtelgebirgbahn von West nach Ost vermessen und es ist hierher das Ansuchen gerichtet worden, die Kammerverhandlungen über allenfallsige Abänderungen der schon mit Gesetzeskraft versehenen Bahnlinie über Bayreuth so lange nicht abzuschliessen, bis das Resultat dieser Vermessungen gewonnen ist. Auch andere Orte haben sich im Interesse der über Bayreuth festzuhaltenden Bahnlinie angeschlossen.

Auf der Vicinal-Bahn Schwaben-Erding ist man mit der Schienenlage bereits bis Ottenhofen, mehr als die Hälfte der Bahnlänge, vorgerückt.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Der bei der Königl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld beschäftigte Kreisrichter Roedenbeck, der bei der Königl. Direction der Ostbahn beschäftigte Staatsanwaltsgehülfe Heinsius, der bei der Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin beschäftigte Gerichts-Assessor Erler und der bei der Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover beschäftigte Gerichts-Assessor Sipmann sind zu Regierungs-Assessoren und der bisherige Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector Früh zu Saarbrücken zum Königl. Ober-Betriebs-Inspector ernannt und dem letzteren die von ihm seither commissarisch verwaltete dortige Ober-Betriebs-Inspector-Stelle nunmehr definitiv verliehen worden. — Dem bei der Eisenbahn-Direction zu Hannover angestellten Commissär Ernst Focke daselbst ist der Character als Rechnungs-Rath verliehen und der Baumeister Carl Ludwig Lange zu Magdeburg zum Königlichen Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung mit dem Wohnsitze zu Osnabrück angestellt worden.

**Bayer. Ostbahnen.** Der Werkmeister Lud. Seitz in München wurde zum Maschinenmeister II. Cl. daselbst ernannt und der Maschinenmeister P. Scharnberger von Schwandorf nach Nürnberg versetzt.

## Ausland.

—r— **Südamerika.** (Peruanische Eisenbahnen.) Einem Bericht über die geographischen, staatlichen und Handelsverhältnisse der Republik Peru entnimmt die Austria No. 2 von 1872 Nachstehendes:

„Neue Verpflichtungen für den Staatshaushalt erwachsen jetzt aus den beabsichtigten und zum Theil schon begonnenen neuen Eisenbahnen, indem bei einigen Privatunternehmungen dieser Art die Regierung eine 7 Procent Zinsen auf das angelegte Capital entsprechende jährliche Einnahme zugesichert, während andere Bahnen für Rechnung der Regierung zu einem übereingekommenen Preise gebaut werden und dieselbe für diesen Bonds zeichnet, welche der Unternehmer des Baues zu Pari zu nehmen hat, deren Dienst aber, d. h. Zinszahlung von 6 Procent pr. Jahr und 2 Procent jährliche Amortisationen des Capitals, welche letztere aber erst nach Ablauf von 10 Jahren beginnt, von der Regierung zu besorgen ist. So z. B. bekommt Herr Henry Meiggs ähnliche Bonds der Peruanischen Regierung zum Belaufe von 27 600 000 $ für den Bau einer Eisenbahn von Callao nach Oroya, und 32 000 000 $ für eine Bahn von Arequipa nach Puno, zusammen nahe an 60 Millionen $, wofür der Staat jährlich 3½ Millionen $ an Zinsen zu bezahlen haben wird. Genannte beide Eisenbahnen sind colossale Unternehmungen, deren Ausführung mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird. Die Bahn von Callao über Lima nach Oroya, einem Puncte der Cordillera de los Andes, ungefähr 3745 Meter über der Meeresfläche, zwischen Sanja und Cerro de Pasco gelegen, wird 222 Englische Meilen lang sein und 27 Tunnel und 17 Brücken, zum Theil von ziemlich bedeutender Länge, zu passiren haben. — Die Arequipa-Puno Bahn ist nur 137 Meilen lang, bietet aber noch grössere Schwierigkeiten dar, als die Callao-Oroya Bahn. Letztere hat sich Herr Meiggs verpflichtet in 6 Jahren und die andere in 5 Jahren zu vollenden. Die Arequipa-Puno Bahn ist eine Fortsetzung der jetzt bald beendigten Bahn vom Hafen Islay nach Arequipa. Ausserdem sind augenblicklich die folgenden Eisenbahnen in Arbeit: vom Hafen Iquique nach den Salpeter-Districten der Noria; vom Hafen Piseo nach Jea; von Lima nach Huacho, von Cerro de Pasco nach den Silberminen; von Efen (Meeresbucht) von Ferreñafe. Ueber den Bau verschiedener anderer Bahnen, namentlich im Norden der Republik, sowie auch von Lima nach Piseo, steht die Regierung in Unterhandlung. Alle diese Bahnen beschäftigen über 5000 Arbeiter. Von älteren Eisenbahnen, welche sämmtlich Privatunternehmungen sind, besteht: seit 1851 die Bahn vom Hafen Callao nach Lima 8½ Engl. Meilen lang; seit 1860 die Bahn von Lima nach dem Seebade Chorrillos, 9 Engl. Meilen lang, und seit 1854 die Bahn vom Hafen Arica nach Tacna. Letztere Bahn ist namentlich auch für den Transithandel mit Bolivien wichtig, sowohl was Einfuhren als Ausfuhren anbelangt, indem genanntes Land keinen andern eigenen Hafen hat, als Cobija, von wo aus jedoch der Waarenverkehr mit dem Innern durch die Beschaffenheit des Bodens äusserst schwierig und kostspielig ist.

Man hat in letzterer Zeit auch an eine Verlängerung der Bahn von Tacna nach Bolivien gedacht. Wie gross auch die Ausgaben sein mögen, welche alle diese Eisenbahnen erfordern und wie schwierig auch deren Ausführung sein mag, so werden dieselben doch ohne Zweifel, wenn erst in Thätigkeit, mächtig auf die Entwicklung des Landes einwirken. Durch die Bahn von Arequipa nach Puno, im Anschlusse an die Islay-Arequipa Bahn, wird die Küste mit dem See Titicacu und Bolivien in Verbindung gebracht, und die Bahn von Callao nach Oroya, von welchem Puncte aus es leicht sein wird, Zweigbahnen nach Sanja, Cerro des Pasco und sonstigen wichtigen Plätzen zu leiten, führt geradezu in's Herz des an Silber, Kupfer, Blei und Kohlenminen, sowie an Erzeugnissen des Bodenbaues reichen Departements Junin. Nicht minder wichtig ist die im Norden der Republik beabsichtigte grossartige Bahn vom Hafen Pacasmayo nach der am Fusse der östlichen Cordillerareihe, 2860 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Stadt Cajamarca. Die grosse Bedeutung der genannten drei transandinischen Bahnen besteht nicht allein in ihrer unmittelbaren Wichtigkeit für den Handel und Verkehr, sondern namentlich auch in dem Einflusse, welchen sie mit der Zeit auf die Civilisation des Innern und die Colonisation der Montaña ohne Zweifel ausüben werden.

## Technisches.

*st*— **Ammoniak als Motor.** Die Gewinnung einer neuen Bewegungskraft, die für viele Zwecke, u. A. für Strassen-Eisenbahnen, dem Dampf vorzuziehen wäre, beschäftigt in den Vereinigten Staaten Theoretiker und Practiker in hohem Grade. So wird neuerdings die Verwendung von Ammoniak hierzu vielfach erörtert und finden sich darüber so manche günstige Urtheile. Das Ammoniakgas soll aus dem gewöhnlichen Ammoniakwasser gewonnen und mittelst seines eigenen Druckes in einem Condensator, der in eine kühlende Mischung gestellt ist, flüssig gemacht werden. Das flüssige Gas kann in starken Behältern, die je nach der angewendeten Hitze einen Druck von 7—10 Atmosphären aushalten, auf Wagen transportirt und dem Bestimmungsort zugeführt werden, gerade wie Sodawasser jetzt durch die Strassen gefahren wird. An jeder feststehenden Maschine ist ein mit kaltem Wasser gefülltes Gefäss angebracht, in welches das Gas nach dem Austritt aus dem Kolben geleitet wird, gerade wie Dampf bei der Niederdruck-Dampfmaschine condensirt wird, und der Condensator enthält alsdann alles Gas in einer wieder in Flüssigkeit zu verwandelnden Form. Wenn ein neuer Vorrath von flüssigem Ammoniak vom Wagen abgeliefert ist, werden die Condensatoren wieder mitgenommen und in der Hauptfabrik daraus von Neuem Gas gewonnen. Man nimmt an, dass mit 20 Pfund flüssigem Ammoniak der Druck von einer Pferdekraft eine Stunde lang unterhalten werden kann. Ein Omnibus mit einer Ammoniak-Maschine von 2 Pferdekraft kann mit 50 Pfund flüssigem Ammoniak und 120 Pfund kaltem Wasser 8 Meilen weit gefahren werden. Am Ende der Route wird ein neues Quantum flüssigen Ammoniaks und kalten Wasser aufgenommen und das Ammoniak kann nachher wieder aus den 120 Pfd. Wasser herausgezogen werden. Eine solche Maschine würde weder Rauch noch Dampf verursachen, sie würde jederzeit fertig sein und mit Vortheil auf steigenden Bahnen, in Privathäusern, Gruben, Tunnels, Stadt-Eisenbahnen, bei Feuerspritzen, bei Luftballons und überhaupt da, wo die Verbrennung von Luft vermieden werden muss, angewendet werden können. (Nach der „Deutschen Bauzeitung.“)

## Miscellen.

**Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. Nr. 4 vom 27. Januar 1872.** Chronik des Deutschen Reiches — Zu Artikel 4 der Verfassungsurkunde für das Deutsche Reich. I. — Die Königliche Blinden-Anstalt zu Berlin. — Die ältesten Berliner Städte und Gildewappen. — Das Winkelmann-Fest des archäologischen Instituts zu Rom. — Der Salonwagen des Reichskanzlers, Fürsten von Bismarck-Schönhausen. — Das Königliche Schauspiel vom Ende der Ferien bis zum 31. December v. J.

### Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 28. Januar 1872. (Festigkeit der Bahnwerthe. Vorgehen bei den Prioritäts-Emissionen. December-Einnahmen. Mehr-Einnahmen 1871. Gesetz über die Giselabahn. Expropriationen. Tarifirung. Ungar. Industriebahnen und die Pest-Ofener Verbindungsbahn. Verordnungen über Zollanstände und meterologische Beobachtungsstationen. Project Wien-Pressburg. Ungar. Concessionsgesetz. Unfallverein und Viehwagen. Agio. Optische Signale. Wiener Gürtelstrasse. Berichte von den Ungar. Bahnen, der Oesterr. Nord- und Staatsbahn, der Elisab. West- und Rudolfsbahn, dann von den Böhmischen und Galizischen Bahnen.)

Die Festigkeit und Beliebtheit aller Bahnwerthe zeigte sich insbesondere an dem Tage der Vorwoche, welcher in den Annalen der Wiener Börse lange als nefastus verzeichnet bleiben wird. Ein keckes Manöver einiger desperaten Contremineure brachte nämlich durch eine Reihe geschickt verbreiteter, wenn auch handgreiflicher Lügennachrichten, wie der Tod des Russischen Kaisers, die Flucht des Rumänischen Fürsten, die Demission des Ungar. Finanzministers (in Folge der angeblichen Ablehnung des „grossen Eisenbahngeschäfts" durch den Ministerrath) — eine unerhörte Deroute unter den Bankpapieren hervor. Variationen von 40—60 fl. pro Stück kamen durchschnittlich vor. Mitten unter dem Zusammenbruche so vieler papierner Herrlichkeiten behaupteten sich die Bahneffecten und wichen nur um wenige Gulden, die sie bald wieder hereinbrachten. Ohne die allgemeine Moral aus diesen Vorgängen zu berühren, möge die dem Börsenpublikum immer mehr einleuchtende Lehre ausgesprochen werden, dass aus dem Gesichtspunkte der Solidität, die Anlage in Bahnen den Vorzug vor der in Banken verdient. Die Blätter erinnern auch das Publikum, wie gut sich die vor 15 Jahren entstandenen jungen Bahnen rentiren, nachdem es sich durch einige Jahre mit den staatlichen 5% begnügt hat.

An diesem Unglückstage hat sich auch der rationelle Weg, den die Emission der Prioritäten gegenwärtig einschlägt, vollkommen bewährt. Früher wurde es nämlich mit der Subscription, welche aber kaum eine Chance baldigen Gewinnes bot, später aber mit dem sogenannten „Verklopfen" versucht, d. i. mit dem Detailverkauf durch geschickte „Verklopfer", welche durch die Abnahme grösserer Posten jedoch bei einer Krise leicht ins Gedränge kamen und dieselben dann bis zur Entwerthung auf den Markt warfen. Gegenwärtig werden eben nur so viel Prioritäten verkauft, als der Markt aufnehmen kann. So hat ein Bankhaus, das den Rest der unbegebenen Dniesterbahn-Prioritäten übernommen hat, in der Vorwoche eine Million davon à 86 begeben.

Die Schlusscourse der gefragtesten Actien und Prioritäten notiren: Südbahn 219—97 (114), Staatsbahn 414—137, Nordbahn 2260—106, Böhm. Westbahn 268—94, Elis. Westbahn 246—96 (104), Carl-Ludwigbahn 265—100 (103 und 107), Nordwestbahn A. 223—102, B. 191—97, Theissbahn 286—0, Nordostbahn 166—89, Kaschau-Oderberg 196—95, Siebenbürger 189—92 und Ungar. Ostbahn 153—87.

Im Monat December 1871 wurden auf den im Betriebe stehenden Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Ungar. Westbahn, deren Betriebsausweis nicht einlangte) bei einer Gesammtausdehnung von 1530,5 Meilen im Ganzen 1 738 110 Personen und 41 932 768 Centner Fracht befördert. Die Gesammteinnahme betrug 12 322 147 Gulden, somit um 1 259 469 Gulden mehr als im Monat December 1870, und um 1 073 864 Gulden weniger als im Monat November 1871. Das durchschnittliche Erträgniss per Meile im Monat December 1871 bei einer Gesammtausdehnung von 1530,5 Meilen und einer Gesammteinnahme von 12 322 147 Gulden beträgt 8051 Gulden und wurde diesmal von 10 Bahnen überschritten, es sind dies: die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Oesterr. Staats- und Brünn-Rossitzer Bahn, die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Hauptbahn der Kaiserin Elisabethbahn. Die Aussig-Töplitzer Eisenbahn. Die Ungar. Staatsbahnlinie Pest-S.-Tarjan. Die Böhmische Westbahn. Die Galizische Carl-Ludwigbahn. Die Mohacs-Fünfkirchener Bahn.

In Folge dieses Ausweises zeigt noch eine schliessliche Zusammenstellung der Gesammteinnahme des Jahres 1871 gegen jene des Vorjahres ein Plus: bei der Mährisch-Schlesischen Nordbahn von 389 436 fl., bei der Oesterr. Staats- und Brünn-Rossitzer Eisenbahn von 6 452 658 fl., bei der Südbahn von 5,196 522 fl., bei der Hauptlinie der Elisabeth-Westbahn von 1 217 578 fl., bei der Gmundener Bahn von 26 478 fl., bei der Budweiser Pferdebahn von 4384 fl., bei der Neumark-Braunauer Bahn von 382 966 fl., bei der Franz-Josefsbahn von 1 147 452 fl., bei der Rudolfsbahn von 595 800 fl., bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von 456 421 fl., bei der Oesterr. Nordwestbahn von 1 889 413 fl., bei der Carl-Ludwigbahn von 1,229 051 fl., bei der Böhm. Westbahn von 260 726 fl., bei der Buschtêhrader Bahn von 1 100 102 fl., bei der Böhm. Nordbahn von 153 754 fl., bei der Turnau-Kralup-Prager Bahn von 132 648 fl., bei der Aussig-Teplitzer Bahn von 346 260 fl., bei der Kaschau-Oderberger Bahn von 360 602 fl., bei der Graz-Köflacher Bahn von 138 884 fl., bei den Ungar. Staatsbahnen von 1 112 390 fl., bei der Theissbahn von 1 015 156 fl., bei der ersten Siebenbürger Bahn von 371 896 fl., bei der Mohacs-Fünfkirchener Bahn von 148 621 fl., bei der Eünfkirchen-Barcser Bahn von 112 475 fl., bei der Alföld-Fiumaner Bahn von 886 305 fl., bei der Pressburg-Tyrnauer Bahn von 49,169 fl. und bei der Ungar. Ostbahn von 498 939 fl. Eine Verminderung der Gesammteinnahme ist eingetreten bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 1 263 828 ff. und bei der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn mit 91 668 fl.

Im Oesterreichischen Reichsrathe ist der Gesetzentwurf über die Salzburg-Tyroler Gebirgsbahn (Giselabahn) eingebracht worden; Garantiesumme: 56 990 fl. pr. Meile, Bautermin 3 Jahre, Totalausdehnung 35,8 Meilen (Hauptbahn 29,1 M., Zweigbahnen 4,4 M.), Baudotation für diese Jahre im Falle eines Baues auf Staatskosten 3 Mill. fl. Für den Fall, dass der Bau durch eine Actien-Gesellschaft erfolgt, soll der Staat ein jährliches Reinerträgniss von höchstens 56 990 fl. in Silber pro Meile garantiren. Die vom Staate in den ersten Jahren zu leistenden Zuschüsse sind, sobald die Einnahmen Ueberschüsse ergeben, mit 4procentiger Verzinsung zurückzuzahlen. Der Bau der Salzburger Gebirgsbahnen wurde von den Landesvertretungen wiederholt verlangt und von dem Reichsrath befürwortet; an der Zustimmung des letzteren zu der Regierungsvorlage ist also nicht zu zweifeln. Früher wurden hauptsächlich strategische Gründe für die bezüglichen Eisenbahnbauten angeführt, da die bisher nur über Bayerisches Gebiet bestehende Schienenverbindung Nordtyrols mit Salzburg, Oberösterreich etc. eine ganz auf Oesterreichischem Gebiete herzustellende Ergänzung für gewisse Eventualitäten nothwendig erscheinen liess. Die gegenwärtige Regierungsvorlage spricht zwar auch von „politischen" Motiven, hebt aber die volkswirthschaftlichen hervor. Bemerkenswerth ist, dass in der Vorlage auch die baldige Herstellung der Schienenverbindung Nordtyrols mit Vorarlberg und der Schweiz, so wie eine directe Eisenbahnverbindung zwischen dem oberen Ennsthal und Wien in Aussicht gestellt wird. Dieser directen Verbindungsbahn mit der Schweiz haben vorzüglich drei Consortien ihre Aufmerksamkeit zugewendet: ein von Tyroler Feudalherren geführtes, dann ein der Anglo-Oesterreichischen Bank nahestehendes, endlich ein aus bekannten Bauunternehmern zusammengesetztes Consortium. Erst in der letzten Zeit soll, wie uns versichert wird, in der That ein vierter und zwar ein sehr beachtenswerther Concurrent in die Sache eingetreten sein, nämlich die Kaiserin Elisabethbahn, welcher man nachsagt, sie gedenke die von ihr projectirte Linie an die dann natürlich von ihr zu erwerbende Eisenbahn Salzburg-Hallein anzuschliessen und der Staatsverwaltung in Betreff der neuen Strecke ein ähnliches Abkommen, wie es in Bezug auf die Linie Linz-Budweis besteht, anzubieten.

Im Finanzausschuss wurde vom Handelsminister die Einbringung eines Expropriationsgesetzes bezügl. der Eisenbahnen noch in dieser Session zugesagt. Der Deputirte von Linz beabsichtigt die Tarifirungsfrage der Bahnen zur reichsräthlichen Verhandlung zu bringen, u. z. dahin, dass wie bei der Post und dem Telegraphen ein Einheitssatz für kleinere und grössere Strecken normirt werde.

Im Ungar. Landtage wurden zum Ausbau der Miskolcz-Diosgyörer Bahn 300 000 fl., der Marmaros-Sziget-Szlatinaer Industriebahn 120 000 fl., der Gömörer Industriebahnen 1 931 145 fl. und der Pest-Ofener Verbindungsbahn 2½ Mill. fl. votirt. Der Betrieb der Letzteren wird der Ungar. Staatsbahn übergeben werden, gegen deren beabsichtigten Verkauf ein sehr begründetes Gutachten im Decemberheft des von der Regierung inspirirten Blattes der „Ungar. Ingenieur" erschienen ist. Demgemäss wird die Bildung eines Verwaltungsrathes für die Ungar. Staatsbahn aus Vertretern der einschlägigen Ministerien erfolgen. Schliesslich wurde auch die Verlegung der Werkstätte der Drau-Donaubahn nach Kaposvár landtäglich genehmigt.

Das Oesterr. Finanz- und das Handelsministerium haben das Uebereinkommen getroffen, dass bei wahrgenommenen Uebelständen im zollpflichtigen Eisenbahnverkehr, besonders in jenen Fällen, welche die schleunigste Ergreifung geeigneter Maassregeln erfordern, die k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen unmittelbar mit den betreffenden Finanz-Landesbehörden sich ins Einvernehmen setzen kann, welch letztere sofort die nöthige Abhilfe entweder im eigenen Wirkungskreise zu treffen oder bei dem Ministerium zu beantragen haben.

Das Oesterr. Handelsministerium hat die Einrichtung von meteorologischen Beobachtungsstationen unter der Leitung der Centralanstalt für Meteorologie und Erdmagnetismus bei den auf Staatskosten vorzunehmenden Eisenbahnvorarbeiten angeordnet und sind auf der Arlbergbahn bereits vier solcher Stationen thätig. Man hofft, dass auch die Privatunternehmungen der Wissenschaft ein Opfer bringen und nicht erst dazu angehalten zu werden brauchen. — Die Oesterr. General-Inspection prüft das in allen Details ausgearbeitet vorgelegte Project der Eisenbahn Wien-Pressburg am rechten Donauufer in der Länge von 7 Meilen, wofür weder die Staatsgarantie noch eine Steuerbefreiung beansprucht wird; ein Vorgang, der hier noch ein Novum im eminenten Interesse des Staates bildet, daher auch die baldige Realisirung dieses Projectes zu erwarten ist.

Sowie der Oesterr. Handelsminister nicht mit einer, irgendwelche staatliche Zugeständnisse beanspruchenden Concessionirung vorg

hen zu wollen scheint, bis die Abänderung des Eisenbahn-Concessionsgesetzes und die Systematisirung des Bahnnetzes erfolgt ist; so sollen auch in Ungarn in Zukunft folgende Normen als bindend für alle neuen Bahnconcessionen gelten:

1) Wird jede Unternehmung zur Schaffung eines Reservefonds entsprechend dem Anlagecapitale des Unternehmens verpflichtet; dieser Fond muss gleich bei dem Beginne des Baues angelegt werden, und erfährt seine Verstärkung aus den Reinerträgnissen des Unternehmens. 2) Principiell werden nur Prioritäts-Actien, aber nicht Prioritäts-Obligationen zur Emission gelangen. 3) Werden die Concessionäre nicht mehr wie bis jetzt sich das Recht der Verwaltung auf lange Dauer hinaus usurpiren können, wie dies jetzt bei den meisten Unternehmungen der Fall ist. Es sollen Cautelen geschaffen werden, welche den Actionären unverkürzt das Recht wahren, Männer ihres Vertrauens in die Verwaltung zu wählen.

Bis jetzt besteht dieses Recht entweder gar nicht, oder es wird ganz illusorisch gemacht. Diese heilsame Reform des ganzen Actienwesens wird wohl auch in Cisleithanien adoptirt werden, und so macht sich auch auf dem Bahngebiete zwischen den Regierungen beider Reichshälften ein wohlthätiger Wetteifer immer mehr geltend.

An gemeinsamen Angelegenheiten der Bahnverwaltungen ist zu verzeichnen: Der Verein der Oesterr. Eisenbahnen zur gemeinschaftlichen Tragung der Entschädigungen für grössere Unfälle, hat sich am 21. d. constituirt, und die Südbahn zum Vorstand, dann die Böhm. Westbahn, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Oesterr. Nordwestbahn und die Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Ausschussmitgliedern gewählt.

Fortsetzung folgt in No. 14)

### Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

14. Februar Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) zu Nürnberg. Siehe Bekanntmachung in No. 12 S. 139.
18. „ Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.
19. „ *Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.
20. „ *Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Mainz. Tagesordnung siehe in No. 11, S. 112.

### Einzahlungen.

**Berliner Nord-Eisenbahn.** Die Actionäre haben die erste Einzahlung auf die Stamm- und Stamm-Prioritätsactien mit 10 Proc. bis 15. März c. bei der Berliner Bank in Berlin zu leisten.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 3. Februar | zu Paderborn | Westfälische E. | Wagenzubehör | 84 |
| 5. „ | zu Münster | Westfälische E. | Bahnh.-Restaur. Hamm | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restaur. Cabel | — |
| 7. „ | zu Tryberg | Badische Schwarzwaldb. | Sprengmaterial (Sprengpulver, Sicherheitszünder etc.) | — |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 8. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Schwellen | 147 |
| 8. „ | zu Stuttgart | Württ. Stsb. | 3 u. 4 Loos Hechingen-Balingen | — |
| 9. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 10. „ | zu Essen | Köln-Minden | Erweiterungsbauten an dem Stadtbahnhof zu Essen (Gas- u. Wasserleit. etc.) | — |
| 12. „ | zu Glogau | Niederschles. Zweigb. | Material-Verkauf | 140 |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 13. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Oberbaumaterial | 140 |
| 14. „ | zu Erfurt | Thüringische B. | Ausweichen | 115 |
| 15. „ | zu Eschweiler | Berg.-Märkische E. | Bettungsmaterial | — |
| 15. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Eis. Brücken-Oberbau | 115 |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Schienenbefestigungsmaterial | 147 |
| 15. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | 4 Tender- u. 4 doppelt gekuppelte Güterzugs-Locomotiven. | — |
| 16. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | 115 |
| 19. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 147 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | No. 14. |
| 24. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 147 |
| 25. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 147 |
| 28. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |

Die Zeitschrift „Glückauf" schreibt: „Es dürfte vielleicht am Platze sein, heute schon darauf hinzuweisen, dass in Eisenbahnschienen der Bedarf im Jahre 1872 ein mindestens um 30 Proc. grösserer sein wird, als im Jahre 1871. Alle Submissions-Ausschreiben von den Eisenbahnen deuten darauf hin. Nimmt man hierzu noch, dass der Neubau mehrerer grösserer Linien stattfinden muss, so dürfte der Procentsatz 30 Proc. Plus kaum zu hoch gegriffen sein. Bei der Berlin-Görlitzer Eisenbahn liegen bereits die Offerten für 141 000 Meter gewalzter Eisenbahnschienen = 5 153 000 Kilogramm vor; bei dieser Submission soll ein Westfälisches und ein Rheinisches Werk betheiligt sein; auch die Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission in Strassburg ist mit circa 5 Mill. Kilogramm gewalzten Eisenbahn-Schienen auf den Markt gekommen; die Bergisch-Märkische, Cöln-Mindener, Rheinische Eisenbahnen werden ebenfalls mit reichen Bestellungen hervortreten. Das Jahr 1872 wird also ein — Erntejahr geben."

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Königl. Bayerische Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§ zu einer im Bahnhofsgebäude zu Ludwigshafen a./Rhein abzuhaltenden

### Ausserordentlichen Generalversammlung

**auf Mittwoch, den 28. Februar 1872, Morgens 10 Uhr** ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Actiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn vom 18. November 1871 zum Baue und Betriebe der von ihr bereits übernommenen neuen Eisenbahn von Landau über Rodalben nach Zweibrücken und einer Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens; Antrag der Verwaltung

a) auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten Concessions-Urkunde vom 18. November 1871;
b) auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitales der Ludwigsbahn-Gesellschaft um den Maximalbetrag von 10 Millionen Gulden im Wege eines Prioritätsanlehens in Gemässheit des § 26 der Satzungen;
c) auf Ergänzung der Satzungen, insbesondere der §§ 22 und 23 durch Erstellung eines Nachtrages in Betreff dieser neuen Bahn.

2. Vermehrung des Fahrmaterials, Herstellung von Lände- und Ladestellen mit Dampfkrahnen längs des Rheines in Ludwigshafen und mehrere andere Ergänzungsbauten, beziehungsweise Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitales des Pfälz. Ludwigsbahn-Gesellschaft für diese Zwecke im Wege eines Prioritätsanlehens von $3^1/_2$ Millionen Gulden.

Dabei wird gemäss des Nachtrages zu § 40 der Satzungen bemerkt, dass sämmtliche auf obige Verhandlungsgegenstände bezüglichen Anträge der Verwaltung zunächst der besonderen Generalversammlung der Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Beschlussfassung, sodann den besonderen Generalversammlungen der Gesellschaften der Maxbahn und der Nordbahnen zur Gutheissung unterbreitet werden, und dass die Verhandlung eine gemeinschaftliche, die Abstimmung dagegen für jede Gesellschaft eine separate sein wird.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 21. Februar l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a./Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegegeben werden. Ludwigshafen, den 22. Januar 1872.

**Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.**

Mahla.

## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Betriebs-Eröffnung
der sämmtlichen Stationen auf der
**Theilstrecke Pilsen-Eger**
am 28. Januar 1872
und Herstellung der
**directen Verbindung von Wien nach Eger.**

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Stationen der Theilstrecke Pilsen-Eger: Tuschkau, Neuhof, Mies-Kladrau, Schweissing, Plan, Marienbad, Königswart, Sandau und Eger ist die Hauptbahn Wien-Eger dem allgemeinen Verkehre übergeben und die directe Verbindung sämmtlicher Stationen mit Eger hergestellt.

Für den Personen- und Sachentransport auf der Theilstrecke Pilsen-Eger finden die für die Hauptbahn giltigen allgemeinen Tarife Anwendung.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung wird eine Neuauflage der bestehenden Stations-Tarife veröffentlicht werden. Diese Tarife können sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhofe) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in **Wien, Prag, Pest, Pilsen** und **Eger** bezogen werden.

Vom Tage der Betriebs-Eröffnung tritt die in dem Fahrplane vom 14. December 1871 kundgemachte Fahrordnung für die Theilstrecke Pilsen-Eger in Wirksamkeit.

Wien, im Jänner 1872. **Die General-Direction.**

---

## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

**Directer Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Wien und Prag mittelst der Kaiser Franz-Josef-Bahn.**

Durch die am 14. December v. J. erfolgte Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Čerčan-Prag ist die directe Schienenverbindung zwischen Wien und Prag via Gmünd hergestellt und gleichzeitig der directe Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Wien und Prag mittelst der Kaiser Franz-Josef-Bahn activirt worden.

Die Personenzüge verkehren von Wien (Franz-Josefbahnhof)
um 7 Uhr 15 Min. früh,
„ 2 „ 15 „ Nachmittags und
„ 9 „ — „ Abends;
und treffen in Prag (Franz-Josefbahnhof) ein
um 7 Uhr 43 Min. Abends
„ 5 „ 40 „ früh und
„ 9 „ 4 „ Vormittags.

Die Fahrpreise betragen für die Reise von Wien nach Prag
in der I. Classe fl. 16 . 60 kr Oe. W. Silber
„ „ II. „ fl. 12 . 45 kr „ „ „
„ „ III. „ fl. 8 . 30 kr „ „ „
„ „ IV. „ fl. 4 . 15 kr „ „ „

Die Tarife für den Güterverkehr erliegen bei allen Stationen, in den Speditions-Büreaux und bei der commerciellen Directions-Abtheilung am hiesigen Bahnhofe der Kaiser Franz-Josef-Bahn zur Einsicht und zum Verkaufe auf.

Die Lieferzeit für Kaufmannsgüter von Wien nach Prag und vice versa wird unter Einem bis auf Weiteres
**auf drei Tage**
herabgesetzt. Wien, im Jänner 1872.
**Die General-Direction.**

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
50 000 Stück eichenen Bahnschwellen und
4 100 „ eichenen Weichenschwellen
für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn im Wege der Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf
**Donnerstag, den 8. Februar 1872, Vormittags 11 Uhr,**
im Central-Büreau unserer Abtheilung II hierselbst am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 anberaumt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus und können auch von da bezogen werden.

Breslau, den 20. Januar 1872.
**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung des Bedarfs an **Schienenbefestigungsmaterialien** pro 1872 und zwar:
30 000 Kilogr. Laschenschrauben,
50 000 „ Hakennägeln,
5 000 „ Unterlagsplatten mit 4 und
2 000 „ „ mit 3 Löchern
soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Termin hierzu wird auf Donnerstag
**den 15. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,**
in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe in Cassel anberaumt.

Die Offerten, deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten stattfindet, sind frankirt, versiegelt, mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug“
versehen, vor dem bezeichneten Termine hierher einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können auf portofreies Ansuchen gegen eine Gebühr von 5 Sgr. per Stück von unserer Centralmaterialien-Controle hier bezogen werden, bei welcher die bezüglichen Constructionszeichnungen zur Einsicht offen liegen.

Cassel, den 20. Januar 1872.
**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von 20 Personenzug- und 12 Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem technischen Centralbüreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift
„Submission auf Lieferung von Locomotiven“
bis zu dem am **19. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 22. Januar 1872.
**Kaiserliche General-Direction.**

---

## Rheinische Eisenbahn.

Die Ausführung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der vier Stromöffnungen der Rheinbrücke bei Rheinhausen im Gesammtgewichte von rot. 2 700 000 Kilogramm soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, Zeichnungen und Gewichts-Berechnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Ingenieurs Herrn Rocholl, Trankgasse 23 hier zur Einsicht offen und können von dort auch bezogen werden.

Die Offerten sind bis zum **26. Februar cr., Mittags 12 Uhr,** portofrei und versiegelt mit der Aufschrift
„Submission zur Ausführung eisernen Brücken-Ueberbaues“
bei uns einzureichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cöln, den 26. Januar 1872. **Die Direction.**

---

## K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

**Lieferung von eisernen Brücken.**

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 24 Stück diversen, eisernen Brücken, für das zweite Geleise der Strecke Pöchlarn-Amstetten, wird im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission für die Lieferung von eisernen Brücken“
bis **24. Februar, Mittags 12 Uhr,** versiegelt und portofrei einzureichen.

Die Lieferungsbedingnisse können im Werkstätten-Inspectorate in Empfang genommen und die Zeichnungen daselbst vom 5. Februar an eingesehen werden.

Wien, den 1. Februar 1872. **Von der Direction.**

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt

## von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Main | 3. Febr. | nach | Newyork | D. Berlin | 13. März | nach | Baltimore |
| D. Ohio | 7. Febr. | „ | Baltimore | D. Deutschland | 16. März | „ | Newyork |
| D. Bremen | 10. Febr. | „ | Newyork | D. Newyork | 20. März | „ | Newyork |
| D. Hansa | 17. Febr. | „ | Newyork | D. Donau | 23. März | „ | Newyork |
| D. Hermann | 24. Febr. | „ | Newyork | D. Leipzig | 27. März | „ | Baltimore |
| D. America | 2. März | „ | Newyork | D. Hansa | 30. März | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 6. März | „ | Baltimore | D. Bremen | 3. April | „ | Newyork |
| D. Rhein | 9. März | „ | Newyork | D. Hermann | 6. April | „ | Newyork |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. Hannover 24. Februar; D. Frankfurt 23. März; D. Köln 20. April;
D. Hannover 11. Mai.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Graf Bismarck, 7. Februar. D. König Wilhelm I. 7. März.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. März.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

## Hamburg und Newyork

Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Allemannia, | Mittwoch | 7. Febr. | Mor- | Holsatia | Mittwoch | 28. Febr. | Mor- |
| Silesia, | do. | 14. Febr. | gens. | Thuringia | do. | 6. März. | gens. |
| Westphalia, | do. | 21. Febr. | | | | | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff Teutonia, Capt. Milo, am 21. Februar.
„ Borüssia, „ Kühlewein, „ 23. März.

☞ Die Expedition der „Teutonia" findet ausnahmsweise anstatt am 23. Februar bereits am 21. Februar statt.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
Havre und Santander anlaufend,

| | Von Hamburg: | Von Havre: | Von Santander: | Von New-Orleans: |
|---|---|---|---|---|
| Vandalia, | 10. Februar. | 13. Februar. | 16. Februar. | 19. März. |
| Germania, | 9. März | 12. März. | 15. März. | 17. April. |

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

## Plomben

mit Oeffnung für den Knoten, ohne und mit aufgegossenen Controlnummern von 1—60, sowie auch

**Plombir-Apparate**

empfiehlt **Heinrich Bitter,**
Metallgiesserei
Bielefeld.
Muster und Preis-Courante gratis und franco.

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben.**
**Allein zu beziehen durch**
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

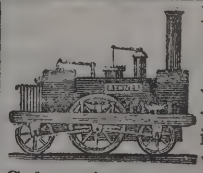
---

Soeben erschien in unserem Verlage:

**Festsetzungen,** betreffend gewisse Hauptabmessungen und Constructionstheile, insbesondere für die Untergestelle und Achsen bei den Wagen verschiedener Kategorien der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen. Mit 4 Blatt Zeichnungen. gr. 4. Preis 20 Sgr.
Berlin, 27. Januar 1872.

Ernst & Korn.

---



Eine gebrauchte schmalspurige 20pferdige
**Tender-Locomotive**
von 90 Centimeter Spurweite, von Krauss & Co. in München erbaut, welche nur kurze Zeit im Gebrauch gewesen, und wieder vollständig reparirt worden ist, haben billigst abzugeben
**Gebrüder Trier in Darmstadt.**

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

## Aus allen Welttheilen.

Illustrirte Monatshefte
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des Januar-Heftes 1872:** Am Brahmáputr, von O. Flex. Der Wasgenwald, von O. Delitsch. Reisebriefe aus Brasilien, von C. M. Der Lavezstein, von C. Kind. Algerien mit Bezug auf die Europäische Einwanderung. Mexikanische Bilder, von K. Löffler. Neckarfahrt von Heidelberg bis Heilbronn, von H. Zimmermann. Bergtouren in Mittel-Italien, von H. Semper. Reiseskizzen, von O. Delitsch. 3. Luxemburg. Aus Australien, von —th. Eine Schlittenfahrt im hohen Norden, nach R. Andree. 32 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

**Mit 9 Illustrationen.**

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 14. Leipzig, am 5. Februar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Eröffnete Strecken der Preussischen Ostbahn; der Bergisch-Märkischen Eisenbahn: Untere Ruhrthalbahn (Düsseldorf-Kupferdreh). — **Organisations-Entwurf für ein Central-Reclamations-Bureau.** — Oesterreich-Ungarische Correspondenz: Agio; optische Signale; Wiener Gürtelstrasse; Viehwagen; Berichte von den Ungar. Bahnen; der Oesterr. Nord- und Staatsbahn; der Elisab. West- und Rudolfsbahn; dann von den Böhmischen und Galizischen Bahnen. — Pester Briefe: Genehmigte Gesetzentwürfe; Temesvár-Orsova und die Vortheile für die Staatsbahn und Theissbahn; Pressburg-Tyrnau-Uezbegh und Arad-Mezöhegyes-Szegedin neu concessionirt; das grosse Eisenbahngeschäft; I. Siebenbürger Eisenbahn; Ungarische Nordostbahn. — Personalnachrichten. — Ausland: Savona-Ventimiglia eröffnet. — Literatur: Vorträge über Eisenbahnbau von Dr. E. Winkler. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat December 1871. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Von den im Bau begriffenen neuen Bahnlinien der **Preussischen Ostbahn** (Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg) wurden im November vorigen Jahres folgende Theilstrecken eröffnet:

1) **am 15. November v. J.** die $6_{,80}$ Meilen lange Strecke **Flatow-Conitz** (Fortsetzung der Strecke Schneidemühl-Flatow) mit den Stationen
   Flatow, Linde, Firchau und Conitz;
2) **am 20. November v. J.** die $7_{,35}$ Meilen lange Strecke **Mocker-Jablonowo** mit den Stationen
   Mocker (unweit Thorn), Turznow (Haltestelle), Schönsee, Briesen und Jablonowo;
3) **am 27. November v. J.** die $8_{,30}$ Meilen lange Strecke **Gerdauen-Rothfliess** (Fortsetzung der Strecke Insterburg-Gerdauen) mit den Stationen
   Gerdauen, Skandau, Dönhofstädt (Haltestelle), Korschen, Bischdorf, Bergenthal (Haltestelle) und Rothflies.

Der Fahrplan der Strecken ad 1 und 2 ist von der Königl. Direction der Preussischen Ostbahn in der vorjährigen Eisenbahn-Zeitung No. 45 S. 936 und der Fahrplan der Strecke ad 3 in derselben Zeitung No. 46 S. 968 veröffentlicht worden.

Berlin, 30. Januar 1872.

---

Nach der Mittheilung der Königl. Preussischen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld wird die zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn gehörige, $4_{,75}$ Reichsmeilen lange untere Ruhrthalbahn von **Düsseldorf** nach **Kupferdreh** (Station der Linie Steele-Vohwinkel) mit den Stationen ab Düsseldorf:

Grafenberg, Rath, Ratingen, Hösel, Kettwig und Werden

**am 1. Februar d. J.** für den Personen-Verkehr, für den Eilgut- und Frachtgut-Verkehr dagegen **am 12. Februar d. J.** eröffnet werden.

Ferner wird auf der Strecke von **Mülheim a/Rh.** nach **Deutz** ($0_{,56}$ R.-Ml.) mit der Station Deutz, welche am 8. Januar d. J. für den Personen- und Eilgut-Verkehr eröffnet wurde (siehe Bekanntmachung vom 5. d. M. in No. 3 S. 37 dieser Zeitung), **am 12. Februar d. J.** der Frachtgut-Verkehr beginnen.

Berlin, den 31. Januar 1872.

---

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

---

## Organisations-Entwurf für ein Central-Reclamations-Bureau.

*Hs.* Einen solchen Entwurf hat die Oesterr. Staatseisenbahn, wie bereits in diesen Blättern erwähnt, in Begleitung eines Schreibens an die übrigen Oesterr.-Ungar. Bahndirectionen versendet, in welchem die Nothwendigkeit der Centralisirung des Reclamationsgeschäftes und die Phasen, welche diese Frage bisher durchgemacht hat, kurz und treffend dargestellt werden. Nachdem die Bahnen hierin auch ersucht werden, sich über den Vorschlag eine Meinung zu bilden und dieselbe bei der diessbezüglich bald einzuberufenden Conferenz zu äussern, so wird auch eine Besprechung des Entwurfes gewiss nicht unwillkommen sein. Es soll sich dabei an die Reihenfolge der Bestimmungen desselben gehalten und ein Resumé angefügt werden.

A. Hauptgrundsatz.

Art. 1 bezeichnet und beschränkt den „Zweck des Central-Reclamations-Bureau" auf die Austragung der „den Gemeinschaftsverkehr" betreffenden Anstände bei Verladungs- und Gewichtsdifferenzen, dann bezüglich der Beschädigungen und Lieferzeitüberschreitungen. So schwer jede Definition oder Aufzählung der Zwecke eines Institutes ist, da die Grenzen enger und weiter gezogen werden können, so dürften doch die angegebenen ganz entsprechen, nachdem auch die Consequenzen der Austragung, die Abrechnung und Repartition der Ersatzbeträge mit einbezogen sind.

Im Art. 2 wird der Wirkungskreis des Central-Reclamations-Bureau aufgezählt, welcher sich auf a) die selbstständige Correspondenz mit den betheiligten Bahnen, b) die directe Verhandlung mit den Partheien, c) die Anweisung der entfallenden Entschädigungsbeträge bis zu einer gewissen noch zu normirenden Ziffer, d) die Einholung der Entscheidung der betreffenden Bahn-Direction bei höheren Ersätzen, e) die Abrechnung und Contirung derselben f) Anträge auf Abstellung wahrgenommener Unzulässigkeiten und Bestrafung der Schuldtragenden, g) Erhebung des Thatbestandes an Ort und Stelle, endlich h) und i) Evidenzhaltung und Verrechnung der Inventarien und Kosten des Central-Reclamations-Bureau beschränkt.

Diese obwohl umständliche Aufzählung ist doch insbesondere nach Vergleichung mit dem § 116 des am 1. Januar 1871 in Kraft getretenen Uebereinkommens der Oesterr.-Ungar. Bahnen über das Reclamationsverfahren nicht ganz vollständig und zureichend; dieselbe wäre wohl zweckmässiger zu unterlassen und sich auf einen allgemeinen Grundsatz zu beschränken gewesen. Jedenfalls fehlt zu der weiter hierin vorkommenden Bestimmung, dass „Recourse aller Art" von den betheiligten Bahnverwaltungen zu entscheiden sind, die Prämisse, wie die zu solchen Recoursen Anlass gebenden Beschlüsse des Central-Reclamations-Bureau zu fassen sind, ob collegial oder nur durch den Chef desselben allein, indem die Wahl des einen oder anderen Modus von einschneidender, sowohl principieller als pecuniärer Wichtigkeit ist. Dem ganz richtig präcisirten Grundsatze, dass vorerst die Berechtigung des Reclamanten zum Schadensanspruch, dann erst die Rechtmässigkeit der Höhe der Forderung und in dritter Reihe das Vertheilungs-Verhältniss der betheiligten Bahnen daran zu prüfen sei, — schliesst sich eben der vornhin angedeutete und der weitere Zweifel an, ob der Ausspruch des Central-Bureau inappellabel sei, oder ob, wie doch vorauszusetzen, die im erwähnten Uebereinkommen nach 10jähriger Uebung bestätigten Conferenzen und Schiedsgerichte definitiv entscheiden, eventuell wie deren Gliederung zum Central-Reclamations-Bureau gedacht wird.

Die im Art. 3 besprochene Processführung ist Sache jeder betreffenden Bahnverwaltung allein, welcher das Central-Reclamations-Bureau nur das Material zu liefern hat. Zur Begründung einer so wünschenswerthen Spruchpraxis in Bahnstreitigkeiten wären die Bahnverwaltungen zu verpflichten, jedes gerichtliche Erkenntniss sammt Motiven dem Central-Reclamations-Bureau mitzutheilen, welches dieselben in Evidenz zu halten und nach Umständen zu veröffentlichen hätte. Zur Herbeiführung principieller Entscheidungen oder zur Abwehr gegen Bahnverkürzungen sollte auch bei einem

geringfügigen Streitpuncte die Ermöglichung anhängig zu machender Processe nicht ausgeschlossen und dem Central-Reclamations Bureau die Activ-Legitimation hierfür, selbstverständlich unter gehöriger Controle zugetheilt werden. Dessen Einflussnahme auf die gemäss der Enquête-Verhandlungen einzuführenden, für die Bahnen obligatorischen Schiedsgerichte sollte vielleicht noch erwähnt werden.

Der Art. 4 beschränkt das Verhältniss der Bahnverwaltungen zum Central-Reclamations-Bureau ganz zweckmässig auf die Einsichtnahme der Geschäftsführung und Auskunft-Verlangen; dagegen erscheint die dreistufige Ueberwachung und Legislative durch die Gesammtheit und den Ausschuss der Bahnverwaltungen, sowie durch die geschäftsführende Bahnverwaltung als ein zu schwerfälliger Apparat.

Die im Art. 5 der Gesammtheit eingeräumten Rechte: die Wahl der beiden anderen Organe, der Ernennung des Chefs des Central-Reclamations-Bureau und dessen Stellvertreters, die Normirung ihrer und der Gehalte des übrigen Personals, sowie der Bureaustunden, endlich die Genehmigung von Miethverträgen für die Localitäten — können nämlich viel besser dem Ausschuss oder auch der geschäftsführenden Bahnverwaltung oder doch den regelmässig zusammentretenden Directorial-Conferenzen ausnahmsweise überlassen werden.

Fast dieselbe Bemerkung gilt auch von den in Art. 6 bezeichneten Rechten des auf drei Jahre zu wählenden Ausschusses, da diese Agenden, wie: Ernennung, Beförderung, Enthebung, Beurlaubung und Remunerirung von Beamten; Anschaffung der Inventarien und Verfügung über periodisch abzustossende Geschäftsstücke und Acten, speciell aber die Ueberwachung und Rechnungsprüfung des Central-Reclamations-Bureau zweckmässiger der geschäftsführenden Verwaltung übertragen und der Ausschuss nur als zweite Instanz gegen deren Entscheidungen constituirt werden könnte, über welche das Definitivum der in den Directorial-Conferenzen vertretenen Gesammtheit also in dritter Instanz vorzubehalten wäre.

Nach dem Vorangegangenen wären auch die im Art. 8 aufgezählten Rechte der auf 1 Jahr zu wählenden aufsichtsführenden Bahnverwaltung, Aufnahme von Diurnisten, Urlaubs-Ertheilung, Drucksorten- und Material-Anschaffung, endlich Reparaturen und Erneuerung von Inventarien entsprechend zu erweitern und auch wegen des ständigen Bureaus dieser Bahnverwaltung eine Bestimmung zu treffen.

Indem selbstverständliche Bestimmungen der vorhergehenden Artikel wie über: Schriftenwechsel, Periodicität der Conferenzen, Protocollführung hierüber, Zahlung der Auslagen des Central-Reclamations-Bureau gegen Verzinsung etc. übergangen werden, folgt

B. Die Geschäftsmanipulation.

Art. 8 über die Protocollirung aller Einläufe an das Central-Reclamations-Bureau in ein jährlich fortlaufend zu numerirendes „Bureau-Scontro“ und

der Art. 9 über die Führung von zwei Hülfsbüchern dazu und zwar für Parthei-Reclamation mit alphabetischem Index und für Zuschriften der Bahnverwaltungen in einem Nummernverzeichniss zu sofortiger Auffindung der Geschäftszahl; ferner

Art. 10 über die Correspondenzführung mit der Anordnung, dass alle denselben Gegenstand betreffenden Geschäftsstücke unter Einer Zahl behandelt und nach dem Abschlusse der ganzen Verhandlung, chronologisch geordnet, als ein Ganzes zusammengeheftet werden; endlich

Art. 11 über die tägliche Registrirung der gemeldeten Abgänge und Ueberschüsse, sowie deren Begleichung, eventuell deren Eintragung in einem separaten Scontro und Uebertragung ins Haupt-Scontro bei erfolgter Parthei-Reclamation oder actenmässigen Behandlung — sind ganz zweckentsprechend und bieten kaum zu einer Bemerkung Anlass; wären aber doch besser in einer, den zu gewinnenden Erfahrungen gemäss, leichter abzuändernden Geschäfts- oder Ausführungsverordnung, als in einem möglichst stabilen Organisations-Statute am Platze.

Die nach Art. 12 einzuführende Statistik des Central-Reclamations-Bureau ist ein gewichtiger Fortschritt; die Evidenzhaltung über a) den Geschäftsumfang, b) die Zahl und Höhe der jede Bahn treffenden Entschädigungen, c) die deren Leistung verursachende Gattung der Anstände, d) die Zahl und Gattung der Abweisungen, endlich e) die Menge aller gemeldeten Abgänge und Ueberschüsse — wäre noch auf Beschädigungen, Lieferzeitüberschreitungen, Unanbringlichkeiten, Veräusserungen und Fünde auszudehnen.

Art. 13 bestimmt als Zahlungsstelle für alle vom Central-Reclamations-Bureau ausgewiesenen Entschädigungsbeträge eine allgemeine oder fallweise zu bezeichnende Bahnverwaltung; es dürfte sich hierfür aber am zweckmässigsten die geschäftsführende Bahnverwaltung, auch rücksichtlich der auswärtig zu entschädigenden Reclamanten eignen.

Art. 14 über die monatliche Abrechnung bestimmt, dass der betreffenden Consignation die dann im Central-Reclamations-Bureau verbleibenden Acten nicht anzuschliessen sind, wenn mehrere Bahnverwaltungen zusammen die Entschädigung zu leisten haben. Es wäre vielleicht noch ein Präclusivtermin für die Anwendung und das Verfahren bei Bemängelungen zu normiren. (Fortsetzung folgt.)

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

### Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

(Schluss aus No. 13.)

Das Agio wurde für alle nicht davon befreiten Bahngebühren pro Februar mit 12½ % festgesetzt; ein so niedriger Stand, wie wir uns dessen schon lange nicht zu erfreuen hatten. — Ueber Aufforderung der Oesterr. General-Inspection trifft die Oesterr. Staatsbahn eine Vereinbarung mit den übrigen Bahnverwaltungen wegen der Dimensionen der Mastbäume für optische Signale.

Den Wiener Gemeinderath beschäftigt jetzt die Frage, ob auf der dem Lokalverkehr dienenden Gürtelstrasse eine Locomotiv-, event. eine breit- oder schmalspurige Bahn geführt werden und ob dieselbe ober- oder unterhalb des Niveau liegen soll. Im Handelsministerium scheint man nach dem veröffentlichten Werke des Hofraths Nördling über schmalspurige Bahnen für dieses System eingenommen zu sein; die Erfahrungen auf der Linie Lambach-Gmunden sprechen jedoch nicht zu dessen Gunsten.

Der von der Wagenbaugesellschaft in Simmering nach dem bewährten System Reid hergestellte neue Viehwaggon — für neun Ochsen — ist von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen worden. Der Ackerbauminister besichtigte den Waggon mit lebhaftem Interesse und äusserte sich mit ungetheilter Befriedigung über das System desselben und die wohlgelungene Ausführung. Die Nordbahn hat den Musterwaggon als Eigenthum erworben. Die Directionen der Staatsbahn und der Westbahn trafen bereits Einleitungen, um denselben zu Versuchstransporten zu erhalten.

Rücksichtlich der Ungar. Bahnen concentrirt sich noch immer das allgemeine Interesse um das „grosse Eisenbahn-Geschäft“, über welches fast stündlich neue Versionen in Umlauf gesetzt werden. Inzwischen werden die mit hervorragender Sachkenntniss geschriebenen Aufsätze Thommens im Pester Lloyd fortgesetzt. Auch der Leiter des statistischen Bureaus in Pest hat eine Broschüre hierüber herausgegeben; so hätten wir fast schon eine kleine Literatur über diese Frage. So viel ist gewiss, dass die beabsichtigte Vergebung des Gesammt-Complexes nicht stattfinden wird. Dagegen ist nun die Angelegenheit der Ungar. Nordwestbahn, Strousberg'schen Andenkens, beendet, indem solche von der Unionbank übernommen wurde. Diese Bahn besteht aus einer garantirten Strecke Neuhäusel-Neutra-Trentschin und einer ungarantirten Neuhäusel-Komorn. Die Strecken Neuhäusel-Neutra und Neuhäusel-Komorn sollten zwar concessionsmässig schon im Laufe dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden, doch ist davon keine Rede, denn noch sind nicht einmal die Erdarbeiten weit vorgeschritten. Besser steht es mit der Financirung dieser Bahn, welcher bisher von der Ungarischen Regierung Schwierigkeiten in den Weg gelegt wurden, weil dieselbe in die Emission der auf die garantirte Linie bezüglichen Papiere nicht eher einwilligen wollte, als der Bau der nicht garantirten Linien sichergestellt war. Diesbezüglich haben nun zwischen der Unionbank einerseits und dem Ungarischen Communications- und Finanzministerium andererseits Unterhandlungen stattgefunden, welche in den letzten Tagen zu einem gedeihlichen Abschlusse gelangten, und so dürfte die Emission der Titres der Ungarischen Nordwestbahn nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Die Direction der Kaiser Ferdinand-Nordbahn hat sich veranlasst gefunden, die aufgehobenen Courszettel bei ihren Cassen wieder einzuführen. Es wird deshalb vom 1. Februar an, jeden Sonntag ein Courszettel an alle Bahncassiere versandt, wornach im Laufe der nächsten acht Tage fremde Münzsorten und auswärtige Valuten zu berechnen sind, falls nicht in Folge plötzlichen Steigens oder Fallens der Course der Courszettel noch im Laufe der Woche durch einen neuen ersetzt wird. — Um bei beladenen oder zu beladenden offenen Güterwagen auf die einfachste und sicherste Weise constatiren zu können, ob dieselbe die engsten Bahnprofile anstandslos passiren können, wurden von der Nordbahn in den Stationen Wien, Floridsdorf, Marchegg, Lundenburg, Brünn, Prerau, Olmütz, Troppau, Ostrau, Oderberg, Oswiecim, Szczakowa, Krakau, Bielitz und Nezamislitz Normal-Ladeprofile aufgestellt.

Die Oesterr. Staatsbahn führt eine Zweiglinie zum Ausstellungsgebäude. Das Plus ihrer Einnahmen beträgt in der zweiten Jänner-Woche gegen das Vorjahr über 60 000 fl. (Bei der Südbahn im gleichen Zeitraum über 15 000 fl.) Die Direction hat den Entwurf eines Reglements über die Bestimmungen der definitiven Abrechnung zum Regulativ für die Centralisirung der Begleichung der gegenseitigen Abrechnungsforderung der Bahnen versendet, der an Klarheit und Einfachheit nichts zu wünschen übrig lässt.

Die Kaiserin Elisabeth-Bahn hat die Bestimmung getroffen, dass mit allen zu Gebote stehenden Mitteln dahin getrachtet werden muss, dass die Strecke St. Valentin-Sumerau-Budweis bis zum 1. Juli d. J., also einen Monat vor dem in der Concession anberaumten

Termin eröffnet werden kann. Der Brückenbau bei Mauthausen über die Donau ist bereits so weit vorgeschritten, dass im Monat Februar schon der Oberbau gelegt wird und die Schotterzüge verkehren können. Es wird mit dieser Eröffnung ein wichtiger Theil des Bahnnetzes vollendet, der das Adriatische Meer mit der Nordsee im kürzesten Wege verbindet, sonach für die Handelsbeziehungen Oesterreichs von grösster Tragweite ist. — In der Zeit vom 8. bis incl. 15. d. M. wurde auf den älteren Linien eine Einnahme von 157 616 fl. erzielt, d. i. um 1111 fl. mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres. Auf der neuen Linie Neumarkt-Braunau-Simbach wurde in der oben angegebenen Zeit eine Einnahme von 12 160 fl. erreicht, d. i. um 10 489 fl. mehr als in derselben Periode des Jahres 1870. Die Einnahme auf der Salzburg-Halleiner Bahn betrug in der Zeit vom 8. bis incl. 15 v. M. 1617 fl.

Die Unterhandlungen dieser Bahn wegen Acquirirung der Wolfsegg-Traunthaler Gewerke werden von deren Actionairen stark bekämpft, obzwar die Westbahn für die mit 250 fl. bewerthete Actie 300 fl. bietet; diese hoffen von der Gisela- oder einer neuen Bahn Erlösung von der sie allerdings umstrickenden Umarmung der Westbahn. Letztere hat gegenwärtig den ersten Process unter allen Bahnen wegen Entschädigung eines körperlichen Unfalles nach dem Gesetze vom 5. März 1869, auf dessen Ausgang man daher gespannt ist.

Die Generalinspection der Eisenbahnen wird demnächst in der Lage sein, der dringenden Aufforderung des Handelsministers zu entsprechen und demselben die vollständige Darlegung aller über die beiden Eisenbahnlinien Predil und Lack angestellten und nunmehr vollendeten Studien zu machen. Es sollen dabei die betreffenden Vor- und Nachtheile jeder derselben, die zu deren Ausführung erforderlichen Capitalien und Zeiträume, und überhaupt alle massgebenden Verhältnisse mit voller Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit erwogen sein. Es bleibt dann Aufgabe der Regierung, zu beurtheilen, welche bis Triest direct zu führende Linie der wahren Bedürfnissen des ganzen Reiches, zur Vermittlung des Welthandels aus Deutschland und der Schweiz zum ersten Oesterreichischen See-Emporium am besten entsprechen kann. Die Regierung hat überhaupt einen schweren Stand in dieser Frage; Klagenfurt-Villach wollen den Lack, Görz den Predil, überdiess sind ausser der Ponteba-Linie noch zwei andere Projecte aufgetaucht, die alle ihre Vertreter haben. Ausserdem soll von Seite der Handelskammer in Villach eine Petition an den Reichsrath angeregt worden sein, welche um den Ausbau der Kronprinz Rudolfsbahn über Görz nach Sistiana bei Triest ansuchen will. Der Hafen und Ort Sistiana soll dann zu Ehren des Kronprinzen „Rudolfshafen" genannt werden.

Von den Böhmischen Bahnen ist vor Allem der am 28. d. M. stattgehabten Eröffnung der Strecke Pilsen-Eger zu erwähnen. Hierdurch wird das Hauptnetz der Kaiser Franz Josefs-Bahn vollendet, Wien mit Eger durch einen directen 60 Meilen langen Schienenstrang verbunden, die Handelsbeziehung zwischen Niederösterreich und Böhmen wesentlich gefördert und dem Oesterreichischen Exporthandel ein neuer Weg erschlossen.

Die Aussig-Teplitzer Bahn hat ihre Effecten mit Glück auf der Berliner Börse eingeführt. — In Aussig wird das Maschinenhaus bedeutend vergrössert. Die Bewilligung zum Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Brünn-Strelitz (Brünn-Rossitzer Eisenbahn ist ertheilt worden. — Die Südnorddeutsche Bahn hat doch u. z. erst am 22. Januar den Anspruch auf den Staatszuschuss pro 1871 gestellt. — Die Prioritäten-Emission der Buschtêrader Bahn von 4½ Million a. 90½ wurde stark überzeichnet. — Der Ausbau der Prag-Duxer Bahn* geht rasch vorwärts; Schlan wird am 30. Juni d. J. eröffnet. — Die Dux-Bodenbacher Bahn ist soeben beim K. K. Handelsministerium und bei der Sächsischen Regierung um die Vorconcession zur Verbindung ihrer Bahn mit Pirna in Sachsen eingeschritten.

Die Galizische Karl-Ludwigsbahn hat ihre Tracirungsstudien für die Linie Lemberg-Tomaszow vollendet und das Elaborat dem Handelsministerium mit der Bitte um Einleitung der definitiven Concessions-Verhandlung eingereicht. Bekanntlich bewirbt sich auch die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft schon seit längerer Zeit um dieselbe Linie und glaubt insofern Chancen zu haben, diese Concession zu erhalten, als sie sich auf das Argument stützt, dass es nur im Interesse des Staates läge, die Verkehrsthätigkeit der Lemberg-Czernowitzer Bahn zu erhöhen und dadurch die auf dem Staatsschatze empfindlich lastende Subventionsleistung zu verringern. Dieses Resultat will sie dadurch ermöglichen, dass sie einen Theil des bei Financirung und bei Ausführung der Tomaszower Linie zu erzielenden Gewinnes für die Amelioration der Linie Czernowitz-Suczawa verwenden will und werde auch das Betriebserträgniss durch die Vermittelung des directen Verkehrs vom Schwarzen Meere bis zur Ostsee auf ihrer von der Moldau-Galizischen bis zur Russisch-Galizischen Grenze ununterbrochen fortlaufenden Linie bedeutend zunehmen. Die Karl-Ludwigbahn hat für die beiden Linien Lemberg-Zločzow-Podwoloczyska den Staatszuschuss begehrt; viele ihrer Stationen, insbesondere Lemberg sind mit Getreide aus Russland überhäuft, wohin Kohle die Retourfracht bildet. — Der Unglücksfall auf der Lemberg-Czernowitzer Bahn hat sich nicht bewahrheitet. — Bezüglich der Albrechtbahn unterhandelt die Oesterr. Bank mit der Regierung um die Gewährung der Staatsgarantie während des Baues unter ihrer Haftung, ein Ansinnen, worauf der Reichsrath ohne ein gefährliches Präcedenz zu schaffen, nicht eingehen kann. — Die Eperies-Tarnower Bahn wird bis Lelulow von der Union-Bank, weiter vom Bankverein gebaut. — Die erste Ungar. Galizische Bahn beabsichtigt ihre Galizische Theilstrecke Przemysl-Chyrow zu eröffnen (wann? Die Red.); sowohl die Bezirksvertretungen dieser Gegend als die dabei durch die erleichterte Zufuhr ihrer Baumaterialien und Ausrüstungen betheiligte Dniester-Bahn haben um diese Eröffnung beim Reichsrath petitionirt.

* Wir bedauern, über diese Bahn (wie über die benachbarte Bahn Priesen-Pilsen) keine weitere Mittheilungen machen zu können, da alle unsere deshalbigen Anfragen sowohl an die Herren Concessionaire, als an die Bauleitung und Bauunternehmer unbeantwortet geblieben sind. Die Redaction.

### Pester Briefe.

Pest, 31. Januar 1872. (Genehmigte Gesetzentwürfe. Temesvár-Orsova und die Vortheile für die Staatsbahn und Theissbahn. Pressburg-Tyrnau-Uezbegh und Arad-Mezöhegyes-Szegedin neu concessionirt. Das grosse Eisenbahngeschäft. I. Siebenbürger Eisenbahn. Ungarische Nordostbahn.)

Unser Abgeordnetenhaus hat am 24. d. Mts. die Gesetzentwürfe über den Bau der Miskolcz-Diósgyörer und M. Sziget-Slatinaer Industriebahnen; ferner über die Abänderung jenes Punctes der Concessionsurkunde der Báttaszék-Dombovár-Zákány (Donau-Drau-) Bahn, wonach die Maschinenwerkstätten in Dombovár erbaut werden sollten, nun aber nach Kaposvár verlegt werden; sodann über die Ergänzung des Gömörer Industriebahnnetzes, wonach eine secundäre Bahn von Theissholz nach Rhonitz und von Theissholz nach Vashegy gebaut werden sollen; endlich am 25. d. Mts. den Gesetzentwurf über die Pest-Ofener Verbindungsbahn in der bekannten Fassung im Allgemeinen und Besonderen unverändert angenommen.

Der Vertrag über den Ausbau der Temesvár-Orsovaer Bahn unter den bereits bekannten Bedingungen wurde von der Regierung einerseits und der Staats- und Theissbahn andererseits am 24. d. Mts. unterfertigt, und verpflichtete sich die Regierung den diesbezüglichen Gesetzentwurf noch im Laufe der gegenwärtigen Session dem Reichstage vorzulegen und für dessen Annahme einzustehen. Der Bau wird aber erst in Angriff genommen, wenn sich die Regierung unter Intervention des gem. Ministeriums des Aeussern mit der Rumänischen Regierung geeinigt haben wird. — Es dürfte nicht ohne Interesse sein, bei dieser Gelegenheit auch die von der „Neuen freien Presse" hervorgehobenen Vortheile, welche den beiden Bahnen aus ihren jüngsten Bestrebungen erwachsen, zu reproduciren. Darnach hat die Staatsbahn sich durch die Aufnahme der Linie Kikinda-Pancsova in die Garantie des bestehenden Netzes, durch die Erwerbung der Strecke Temesvár-Orsova in Gemeinschaft mit der Theissbahn den Anschluss an die Serbischen Bahnen gesichert, dabei ihren angefochtenen Besitz Arad-Temesvár nutzbringend und flott gemacht, die Theissbahn aus einer Concurrentin in eine Bundesgenossin umgewandelt, die Betriebsübernahme der Rumänischen Bahnen sich in nächste Perspective gestellt, und — was die Hauptsache ist — für ihre in Pest, Wien und endlich in Bodenbach ausmündenden Hauptstrecken an den drei zunächst zu vollendenden Anschlusspuncten fremder Bahnen an die Ungarische Grenze förmliche Saugcanäle construirt. Die Theissbahn hinwider ist bloss der Gefahr entgangen, sich von der Staatsbahn den Siebenbürgischen Verkehrszufluss durch Tarif-Regulirungen entreissen lassen und auf den Rumänischen Verkehr vollends verzichten zu müssen, sondern erwarb sich gerade ein Anrecht, an diesen beiderseitigen Verkehren in bestimmter Quote theilhaftig werden zu müssen und entledigt sich durch eine gleichberechtigte Benützung der Czegled-Pester Linie aller Nachtheile, welche ihr in Exportjahren bei der bestandenen Instradirungs-Methode stets durch die Zuleitung der gesammten ihr von Debreczin, Grosswardein und Arad zuströmenden Gütermassen auf die Eine Linie erwuchsen.

Bekanntlich hat ein Consortium, an dessen Spitze ein Fürst Windischgrätz steht, die Pressburg-Tyrnau-Szereder Pferdebahn käuflich an sich gebracht, zum Zwecke deren Umwandlung in eine Locomotiv-Eisenbahn, worüber am 18. Februar das Liquidations-Comité den Actionairen der bestandenen Gesellschaft Bericht erstatten wird. Das Fürst Windischgrätz-Consortium hat sich sodann weiter beworben um die Fortsetzung der ursprünglichen Linie nach Uezbegh zum Anschluss an die Ungarische Nordwestbahn, und einer Kreuzbahn Komorn-Galantha-Szered-Tyrnau-Göding-Brünn. Sein Bestreben ist bereits nach einer Richtung von günstigem Erfolge begleitet, insofern als es ihm gelang, Seitens der beiden Ressortminister die Concession auf den Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn Pressburg-Tyrnau-Uezbegh zugesichert zu erhalten.

Gleichzeitig haben die beiden Minister einem Consortium, an dessen Spitze der Advocat und Grundbesitzer Vajna steht, die Concession auf den Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Arad über Mezöhegyes nach Szegedin ertheilt und dürfte sich auch bei diesem Unternehmen wie quondam bei der Arad-Temesvárer die Staatsbahn als stiller Compagnon betheiligen.

Beide letztgenannten Bahnen sollen ohne Zinsengarantie gebaut

und das erforderliche Capital nur mittelst Actien (bevorzugte und nicht bevorzugte) aufgebracht werden. Der Emissionscours soll auf 71 vereinbart worden sein. Wie der „Pester Lloyd“ bemerkt, könne die Concession für Arad-Szegedin übrigens nur dann ertheilt werden, wenn das grosse Eisenbahngeschäft, in welches eventuell auch diese Linie gehört, sich zerschlüge, oder wenn die beiden Creditanstalten zur Ausscheidung dieser Linie ihre Zustimmung geben, welch letzteres der Fall zu sein scheine.

Es muss im Gegentheil angenommen werden, dass gerade der Schein dafür spricht, dass es bei Concessionirung der erwähnten Bahn einer Rücksichtnahme auf das sogenannte grosse Eisenbahngeschäft gar nicht bedurfte. Dasselbe existirt nicht mehr, man will es eben nur nicht ganz eingestehen; und die nicht ohne Geschick begonnene Widerlegung der vernichtenden Kritik des ehemaligen Ungarischen Eisenbahnbau-Directors Achilles Thommen mag nichts anderes bezwecken, als den Glauben nach dem Bestande des Geschäftes wach zu erhalten und bei Einzelvergebung der betreffenden Linien möglichst günstige Bedingungen für die Regierung schaffen zu helfen.

Die I. Siebenbürger Eisenbahn wird neben den Verlusten, welche ihr die Betriebsmittel-Calamität zufügt, auch noch eine andere drohende Gefahr auszugleichen haben. Ihre Bauunternehmer, Gebrüder Klein und Consorten erheben für aus Mehrleistungen, unverschuldeten Baustörungen, Elementarereignissen erwachsene Mehrkosten Ersatzansprüche, die sich dem Vernehmen nach nahe an 2 Millionen beziffern. Nachdem sich hieraus voraussichtlich ein länger dauernder Process entwickeln dürfte, wird über beiderseitige Einigung die Bahn einer „Besichtigung zum ewigen Angedenken“ unterzogen.

Nachdem die der Ungarischen Nordostbahn eingereichten Offerten für den Weiterbau der Nyiregyház-Ungvarer Bahn, wie es vorauszusehen war, ganz unannehmbare Bedingungen stellten, hat sich dieselbe mit dem bisherigen Bauunternehmer ausgeglichen und wird dieser den Bau unter veränderter Firma weiterführen.

### Personalnachrichten.

**Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** An Stelle des mit Tode abgegangenen Abtheilungs-Ingenieurs der ersten Bahnabtheilung, Kross, ist der Ingenieur E. Poppe, bisher bei dem Bau der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn thätig, angetellt worden.

## Ausland.

—r— **Italien.** (Savona-Ventimiglia eröffnet.) Die Eröffnung der Eisenbahn Savona-Ventimiglia (bei Nizza) hat am 25. v. Mts. stattgefunden, wogegen die Uebergabe der ganzen Linie Savona-Mentone (bei Nizza) für den Verkehr erst Anfang Februar stattfindet.*— Es wird damit die Oberitalien. Eisenbahn eine zweite Verbindung mit Frankreich erhalten, die wir für nahezu ebenso wichtig wie die Mont-Cenis-Linie halten. Mentone-Savona verbindet das südliche Frankreich (Marseille-Toulon u. s. w.) via Genua und Novi mit Norditalien, und nach Vollendung der ebenfalls im Bau begriffenen und längs des Golfes von Genua hinführenden Strecke Chiavari-Spezzia mit der gesammten Italienischen Halbinsel.

## Literatur.

*K.* **Vorträge über Eisenbahnbau von Dr. E. Winkler. Erstes Heft: Der Eisenbahn-Oberbau. Zweite umgearbeitete Auflage. Prag. Dominicus.**

Die zweite Auflage dieses zuerst in 1867 erschienenen Werkes ist den weiteren Erfahrungen und Fortschritten in der Construction des Eisenbahn-Oberbaues entsprechend vervollständigt, zum Theil neu bearbeitet. Das Buch giebt eine sehr vollständige Zusammenstellung des einschlägigen Stoffes, namentlich auch der gesammten bis jetzt angewandten Constructionssysteme, wogegen die vielfachen, theils in Vorschlag gebrachten, aber nicht ausgeführten, bezw. diejenigen Systeme, welche sich nicht bewährt haben, mit gebührender Kürze behandelt werden. Die Beurtheilung der verschiedenen Constructionen und Constructionstheile lässt an Klarheit und Gedrungenheit nichts zu wünschen übrig, die Darlegung der Constructionsbedingungen ist klar und fasslich, und durch theoretische Untersuchungen und Nachweise unterstützt; nicht minder sind die an den verschiedenen Systemen gemachten practischen Erfahrungen aufgeführt.

Der neuen Auflage ist durchweg das Metermaass zu Grunde gelegt.

Das Buch behandelt in 17 Kapiteln die Geleis-Anlagen im Allgemeinen; die Schienen in ihren verschiedenen Formen und Anwendungszwecken; die Verbindungen der Schienen; die Unterlagen aus Holz, Stein und Eisen, wie die Befestigung der Schienen auf den Unterlagen; den eisernen Langschwellen-Oberbau; die Bettung; endlich eine Vergleichung der Unterlagssysteme; angeschlossen ist eine Elasticitäts- und Festigkeitstheorie der Schienen.

Die Ausstattung der zweiten Auflage ist in Folge der eingedruckten Holzschnitte wesentlich verbessert und ansprechender geworden.

Die weiter zu erwartenden Hefte der „Vorträge“ werden Weichen und Kreuzungen, Schiebebühnen und Drehscheiben, den Unterbau, Herstellung des Ober- und Unterbaues, Nebenanlagen, Tracirung, Bahnhöfe, Signalwesen, Betriebsmittel, aussergewöhnliche Eisenbahnsysteme, Betrieb, endlich Geschichte, Statistik und Literatur enthalten; das demnächst fertige Werk wird somit ein vollständiges Lehrbuch des ganzen Eisenbahnwesens bilden, dessen weiterem Erscheinen wir mit Interesse entgegen sehen dürfen.

* Hiernach modificirt sich die Mittheilung in No. 11, S. 112 unserer Zeitung.
Die Redaction.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

8. Februar Constituirende Generalversammlung der Eisenbahn Pilsen-Priesen. (Komotau) zu Prag.
14. „ Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) zu Nürnberg Siehe Bakanntmachung in No. 12 S. 139.
18. „ Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.
19. „ *Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.
20. „ *Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Mainz. Tagesordnung siehe in No. 11, S. 112.

## Einzahlungen.

**Berliner Nord-Eisenbahn.** Die Actionäre haben die erste Einzahlung auf die Stamm- und Stamm-Prioritätsactien mit 10 Proc. bis 15. März c. bei der Berliner Bank in Berlin zu leisten.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 6. Februar | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restaur. Cabel | — |
| 7. „ | zu Tryberg | Badische Schwarzwaldb. | Sprengmaterial (Sprengpulver, Sicherheitszünder etc.) | — |
| 7. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Ziegeln | — |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburg | Mauerziegeln | 59 |
| 8. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Schwellen | 147 |
| 8. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Maurerarbeiten an Brücken etc. in Loos III der Breslau-Mittelwalder E. | — |
| 8. „ | zu Stuttgart | Württ. Stsb. | 3 u. 4 Loos Hechingen-Balingen | — |
| 9. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 9. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Verkauf von Oelfässern | — |
| 10. „ | zu Essen | Köln-Minden | Erweiterungsbauten an dem Stadtbahnhof zu Essen (Gas- u. Wasserleit. etc.) | — |
| 12. „ | zu Glogau | Niederschles. Zweigb. | Material-Verkauf | 140 |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 13. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Oberbaumaterial | 140 |
| 14. „ | zu Erfurt | Thüringische B. | Ausweichen | 115 |
| 14. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünder E. | Einfriedigungen | — |
| 15. „ | zu Cöln | Cöln-Mindener E. | 773 Q.-M. Eichenbohlen etc. für die feste Rheinbrücke | — |
| 15. „ | zu Eschweiler | Berg.-Märkische E. | Bettungsmaterial | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Locomotivschuppenthore | — |
| 15. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | 1420 Z.-Ctr. Petroleum | — |
| 15. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Eis. Brücken-Oberbau | 115 |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Schienenbefestigungsmaterial | 147 |
| 15. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | 4 Tender- u. 4 doppelt gekuppelte Güterzugs-Locomotiven. | — |
| 16. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | 115 |
| 17. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Materialienverkauf | — |
| 18. „ | zu Rotenburg b. Verden | Venlo.-Hamburg (Abthl.-Baumeister du Plat) | Erdarbeiten in der 44. u 45. Section zwischen Ottersberg und Rothenburg | — |
| 19. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener E. | Personen- u. Güterwagen | — |
| 19. „ | zu Lübeck | Lübeck-Büchener E. | Schienen etc. | 155 |
| 19. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 147 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 20. „ | zu Kissingen | Bayerische Staatsb. | I. u. II. Loos der Bahn | |
| 21. „ | daselbst | dieselbe | Schweinfurt-Meiningen | 155 |
| 22. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 155 |
| 22. „ | zu Altena | Berg.-Märk. E. | Maurer-, Steinhauer-, Tischler Schlosser-, Glaser-, Anstreicher- und Schieferdeckerarbeiten zur Verlängerung des Güterschuppens zu Iserlohn | — |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 155 |
| 25. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 28. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 29. „ | zu Münster | Kgl. Westfälische E. | Banhofs-Restauration Münster | — |
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |

# Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat December 1871.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr | aus dem Güter-Verkehr | in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo December | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1871 | 1870 | 1871 | 1870 | 1871 | 1870 | | | | | | |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bebra-Hanauer Eisenbahn | 19,5 | 19,5 | 46365 | 38822 | 492600 | 333924 | 24850 | 66120 | 97120 | +23834 | 1305730 | +288524 |
| a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb. | 103,50 | 97,06 | — | — | — | — | 172700 | 599909 | 854609 | —10598 | 11459189 | +1379925 |
| b Ruhr-Siegbahn | 14,39 | 14,39 | — | — | — | — | 10400 | 94983 | 113433 | —1416 | 1671410 | +94553 |
| Berlin-Anhaltische E. | 49,14 | 49,14 | — | — | — | — | 118100 | 217900 | 369000 | +16015 | 4377950 | +402182 |
| Berlin-Görlitzer E. | 27,16 | 27,16 | — | — | — | — | 22760 | 57979 | 95735 | +595 | 1137057 | +139859 |
| Berlin-Hamburger E. | 39,27 | 39,27 | — | — | — | — | 78680 | 317502 | 443279 | +9843 | 4314763 | +142196 |
| Berlin-Potsdam-Magdburger E. | 19,54 | 19,54 | — | — | — | — | 73391 | 121546 | 194937 | —42324 | 3259780 | +270999 |
| a. Berlin-Stettin-Stargard | 29,7 | 29,7 | — | — | — | — | 114765 | 167160 | 386131 | +91200 | — | +488543 |
| b. Stargard-Cöslin-Colberg | 22,9 | 22,9 | — | — | — | — | 28852 | 38606 | 89779 | —8804 | — | +80671 |
| c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1] | 26,31 | 8,9 | — | — | — | — | 14459 | 12996 | 44421 | +21599 | — | — |
| d. Vorpommersche Zweigbahnen | 31,14 | 31,14 | — | — | — | — | 40610 | 31659 | 115391 | —18104 | — | +59298 |
| a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | 22,89 | 22,89 | 94660 | — | — | — | 35855 | 90899 | 186199 | +20042 | — | +237892 |
| b. Liegnitz-Glogau[2] | 16,6 | 2,9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Cottbus-Grossenhain[3] | 10,60 | 10,60 | 11388 | 7078 | 293490 | 149260 | 2752 | 18341 | 21093 | +9955 | 161281 | +88815 |
| Halle-Sorau-Gubener E.[4] | 15,54 | — | — | — | — | — | 3730 | 6458 | 11406 | — | 33321 | — |
| Hannoversche Staatsbahn | 111,11 | 109,4 | — | — | — | — | 256932 | 626155 | 956706 | +23370 | 10500112 | +1451601 |
| a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst. | 32,4 | 32,4 | 105411 | 98460 | 776444 | 821265 | 40703 | 65990 | 106693 | —7826 | 1472632 | +88256 |
| b. Glückstadt-Elmshorn | 4,5 | 4,5 | 12136 | 12317 | 92864 | 175929 | 3221 | 3725 | 6946 | —3413 | 123318 | +37587 |
| c. Schleswigsche E. | 30,9 | 30,9 | 33467 | 31810 | 262232 | 263946 | 16473 | 29943 | 46416 | —4288 | 611679 | —10457 |
| Homburger E. | 2,41 | 2,41 | | | | | | | | | | |
| a. Köln-Mindener Hauptbahn[5] | 48,72 | 48,72 | — | — | — | — | 106123 | 436553 | 1026563 | +36619 | 8989164 | +362550 |
| b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn | | | — | — | — | — | 13762 | 38446 | 116503 | +10681 | 794352 | +117904 |
| c. Köln-Giessen und Rheinbrücken | 24,31 | 24,31 | — | — | — | — | 24310 | 164594 | 254347 | +57826 | 2504294 | +465623 |
| d. Zusammen | 73,03 | 73,03 | — | — | — | — | 144195 | 639953 | 1397413 | +105126 | 12287810 | +946077 |
| e. Venlo-Hamburger Bahn | 15,60 | 8,94 | — | — | — | — | 9217 | 32054 | 42727 | — | 304904 | — |
| Leipzig-Dresden | 29,35 | 29,35 | — | — | — | — | 73470 | 250127 | 323597 | +20164 | 3640174 | +588499 |
| a. Lübeck-Büchen | 6,3 | 6,3 | 10432 | 10116 | 94647 | 141844 | 3193 | 6063 | 53379 | —3593 | 767937 | +138232 |
| b. Lübeck-Hamburg | 8,45 | 8,3 | 27354 | 22136 | 270811 | 264326 | 12076 | 20578 | | | | |
| Märkisch-Posener E.[6] | 36,2 | 36,2 | — | — | — | — | 18180 | 22455 | 45501 | — | 514376 | — |
| a. Magdeburg-Leipzig | 22,682 | 22,682 | — | — | — | — | 43301 | 175765 | 219066 | +12860 | 2731356 | +362274 |
| b. Halle-Casseler Zweigbahn | 22,25 | 22,25 | — | — | — | — | 18183 | 56881 | 75064 | —19852 | 1223546 | +81475 |
| Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge | 44,0 | 44,0 | 153544 | 154175 | 4140882 | 3970463 | 49563 | 175201 | 224765 | +9438 | 2837273 | +263219 |
| Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Lehrte u. Stendal-Uelzen[7] | 39,5 | 7,6 | 42228 | 6445 | 498162 | 22853 | 15066 | 69479 | 84545 | +80649 | 349764 | +309526 |
| Magdeb.-Halberstädter E. c. Aschersleben-Cönnern[8] | 3,8 | — | 5313 | — | 81963 | — | 842 | 2168 | 3011 | +3011 | 7547 | +7547 |
| Vormalige Mecklenburgische Eisenb. | 19,27 | 19,27 | — | — | — | — | 19726 | 19247 | 38973 | +468 | 545186 | +c. 10100 |
| Nassauische E. | 27,58 | 27,58 | 128214 | 91978 | 1492602 | 1201591 | 44900 | 52877 | 107200 | +2767 | 1388597 | +201255 |
| Niederländische Rheinbahn | 28 | 28 | 130403 | 113917 | 1379444 | 1503135 | 87524 | 144472 | 231996 | +16356 | 1880638[9] | +147551 |
| Niederschlesische Zweigb. | 9,5 | 9,5 | 16511 | 25334 | 293586 | 312728 | 6039 | 15703 | 21742 | —6810 | 352981 | —12600 |
| Nordhausen-Erfurter E. | 10,2 | 10,2 | — | — | — | — | 4514 | 9127 | 13641 | +875 | 168958 | +28260 |
| a. Oberschlesische Hauptbahn[10] | 64,63 | 64,63 | — | — | — | — | 70624 | 496823 | 773151 | +37093 | 8029298 | +583818 |
| b. „ Zweigbahn | 12 | 12 | — | — | — | — | — | 17111 | 18495 | +3164 | 185940 | +24493 |
| c. Breslau-Posen-Glogau | 27,84 | 27,84 | — | — | — | — | 28111 | 98397 | 149189 | —12061 | 1790417 | +131084 |
| d. Stargard-Posen | 22,63 | 22,63 | — | — | — | — | 15392 | 64755 | 122542 | +1264 | 1106566 | +79215 |
| Ostpreussische Südbahn | 32,30 | 30,20 | 38193 | 39429 | 602291 | 800311 | 15279 | 42975 | 61930 | —6032 | 647017 | +35317 |
| Preussische Ostbahn[11] | 157,01 | 121,05 | — | — | — | — | 203474 | 443709 | 778156 | —11433 | 8681441 | —476819 |
| Rechte Oderufer-E. | 40,67 | 39,5 | — | — | — | — | 20870 | 94400 | 125270 | +28673 | — | +494216 |
| Rheinische E. | 111,10 | 80,62 | 379560 | 488981 | 6752000 | 6239841 | 176510 | 523600 | 700110 | —9140 | 10165170 | +2037166 |
| a. Rhein-Nahe-Eisenbahn | 16,15 | 16,15 | — | — | — | — | 57200 | 74883 | 138402 | —69855 | 1556637 | +103419 |
| b. Saarbrücker E. | 21,93 | 19,55 | — | — | — | — | 27000 | 141360 | 185659 | —5808 | 2175738 | +197643 |
| Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb. | 37,256 | 37,256 | — | — | — | — | 64283 | 221720 | 286003 | +2919 | 4193065 | +613810 |
| Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb. | 1,345 | 1,345 | — | — | — | — | 600 | 1027 | 1627 | —319 | 26380 | +2947 |
| Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[12] | 8,91 | 8,9 | — | — | — | — | 4184 | 7320 | 11504 | +2415 | 159384 | +91809 |
| Thüringische Eisenb. d. Gera-Eichicht[13] | 10,28 | — | — | — | — | — | 2294 | 1840 | 4134 | — | — | — |
| Tilsit-Insterburger E. | 7,1 | 7,1 | 7561 | 7946 | 86580 | 67858 | 3006 | 4631 | 9037 | —132 | 100019 | +10079 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bayerische Ostbahnen[14] | 86,25 | 81,4 | 147389 | 146332 | 2114514 | 2058327 | 109225 | 516860 | 626085 | —35659 | — | — |
| Bayerische Staatsbahnen | 268,5 | 240,5 | 411727 | 368854 | 4709195 | 4398332 | 374915 | 1221233 | 1596148 | —122470 | 22746515 | 2341282 |
| Frankfurt-Hanauer E. | 5,46 | 5,46 | 50513 | 42094 | 544370 | 452134 | 26432 | 43021 | 98810 | +7474 | 1057359 | +173701 |
| Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien) | 33,98 | 33,98 | 338216 | 271146 | 2213596 | 1541679 | 199814 | 250362 | 457201 | +100070 | 5384596 | +1023712 |
| Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien) | 12,44 | 7,84 | 69669 | 35477 | 444296 | 47438 | 12854 | 27273 | 40505 | +30128 | 353740 | +278622 |
| Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) | 0,8 | 0,8 | 79258 | 67901 | 32600 | 14800 | 8906 | 815 | 9721 | +1745 | 113998 | +11597 |
| Oberhessische Eisenb. | 23,47 | 12,72 | — | — | — | — | 12140 | 11391 | 24117 | — | 328773 | — |
| Pfälzische Eisenbahnen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Taunusbahn | — | — | 77998 | 73383 | 393044 | 305849 | 42305 | 24357 | 69531 | +13649 | 979331 | +164264 |
| Werrabahn | 22,8 | 22,88 | — | — | — | — | 21032 | 79848 | 100880 | +11246 | 1391666 | +224778 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Warschau-Wien | 46 3/7 | 46 3/7 | 68435 | 65598 | 4228864 | 4491496 | 60703 | 165722 | 262051 | —3002 | 3315514 | +306678 |
| Warschau-Bromberg | 19 6/7 | 19 6/7 | 20011 | 18968 | 1318291 | 1622765 | 14305 | 38049 | 74292 | —18675 | 835909 | +24517 |
| Riga-Dünaburg | 34,56 | 34,56 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

**Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.**

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schweizer Centralbahn . . . . . | 238 km. | 238 km. | 144000 | 140473 | 1100000 | 1434616 | 186000 | 389000 | 575000 | —98000 \| 10237039 \| +2434421 |

**Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.**

[1] Stolp-Zoppot ($15_{,9}$ M.) am 1. September 1870 eröffnet.

[2] Lüben-Glogau ($4_{,10}$ M.) am 9. Januar 1871, Glogau-Rothenburg ($8_{,9}$ M.) am 1. October 1871 eröffnet.

[3] Eröffnet am 21. April 1870.

[4] Cottbus-Guben ($5_{,03}$ M.) am 1. September, Cottbus-Falkenberg ($10_{,51}$ M.) am 1. December 1871 eröffnet.

[5] Münster-Osnabrück ($6_{,66}$ M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.

[6] Eröffnet am 21. Juni 1870.

[7] Eröffnet Stendal-Salzwedel ($7_{,6}$ M.) am 15. März 1870, Spandau-Gardelegen ($16_{,56}$ M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli, Gardelegen-Lehrte ($13_{,37}$ M.) am 1. November 1871.

[8] Eröffnet am 15. October 1871.

[9] Vom 1. Mai 1871 bis ult. December 1871.

[10] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn, jedoch excl. der am 1. October 1871 eröffneten Strecke Breslau-Strehlen ($4_{,9}$ M.).

[11] Am 15. November 1871 wurde die Theilstrecke Flatow-Conitz, $6_{,76}$ M., am 20. November die Theilstrecke Thorn-Jablonowo, $7_{,35}$ M., am 27. November die Theilstrecke Gerdauen-Rothfliess, $8_{,31}$ M., zusammen $22_{,42}$ Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

[12] Gotha-Mühlhausen (5,30 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde ($3_{,91}$ M.) am 3. October 1870 eröffnet.

[13] Eröffnet am 20. December 1871.

[14] Nürnberg-Neumarkt ($4_{,85}$ M.) eröffnet am 1. December 1871.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die untere Ruhrthalbahnstrecke **Düsseldorf-Kupferdreh** mit den Stationen Grafenberg, Rath, Ratingen, Hösel, Kettwig und Werden wird für den **Personen**-Verkehr am 1. Februar cr. und für den **Eilgut**- und **Frachtgut**-Verkehr am 12. Februar cr., sowie die Station **Deutz** gleichfalls am 12. Februar cr. für den **Frachtgut**-Verkehr eröffnet.

Das Betriebs- und Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde, sowie die Tarifbestimmungen, welche auf den übrigen Bergisch-Märkischen Bahnstrecken gelten, treten mit den genannten Tagen auch für obige Stationen in Kraft.

Auf der untern Ruhrthalbahn werden folgende Personenzüge, die sämmtlich von und nach Steele und theilweise auch bis Neuss durchgeführt werden, coursiren:

| | | Vormittag. | | Nachmittag. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Neuss . . | Abf. | — | $10^{11}$ | $1^{50}$ | — |
| Düsseldorf | Ank. | — | $10^{24}$ | $2^{2}$ | — |
| Düsseldorf . | Abf. | $6^{15}$ | $10^{27}$ | $2^{5}$ | $6^{38}$ |
| Grafenberg . | „ | $6^{26}$ | — | $2^{16}$ | $6^{49}$ |
| Rath . . . | „ | $6^{34}$ | $10^{41}$ | — | $6^{57}$ |
| Ratingen . . | „ | $6^{42}$ | $10^{49}$ | $2^{28}$ | $7^{5}$ |
| Hösel . . . | „ | $6^{52}$ | $10^{59}$ | — | $7^{15}$ |
| Kettwig . . | „ | $7^{2}$ | $11^{9}$ | $2^{45}$ | $7^{25}$ |
| Werden . . | „ | $7^{10}$ | $11^{19}$ | $2^{53}$ | $7^{33}$ |
| Kupferdreh | Ank. | $7^{23}$ | $11^{32}$ | $3^{8}$ | $7^{46}$ |
| Kupferdreh | Abf | $7^{25}$ | $11^{33}$ | $3^{8}$ | $7^{47}$ |
| Ueberruhr | „ | — | — | — | — |
| Steele . . | Ank. | $7^{38}$ | $11^{46}$ | $3^{20}$ | $7^{59}$ |

| | | Vormittag. | | Nachmittag. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Steele . . | Abf. | $8^{15}$ | $12^{0}$ | $4^{26}$ | $8^{48}$ |
| Ueberruhr . | „ | — | — | — | — |
| Kupferdreh | Ank. | $8^{28}$ | $12^{12}$ | $4^{36}$ | $9^{0}$ |
| Kupferdreh . | Abf. | $8^{30}$ | $12^{13}$ | $4^{39}$ | $9^{1}$ |
| Werden . . | „ | $8^{44}$ | $12^{27}$ | $4^{53}$ | $9^{15}$ |
| Kettwig . . | „ | $8^{52}$ | $12^{35}$ | $5^{1}$ | $9^{23}$ |
| Hösel . . . | „ | $9^{2}$ | — | — | $9^{33}$ |
| Ratingen . . | „ | $9^{12}$ | $12^{52}$ | $5^{18}$ | $9^{43}$ |
| Rath . . . | „ | $9^{20}$ | $1^{0}$ | — | $9^{51}$ |
| Grafenberg . | „ | $9^{28}$ | $1^{7}$ | $5^{30}$ | $9^{59}$ |
| Düsseldorf . | Ank. | $9^{38}$ | $1^{17}$ | $5^{40}$ | $10^{10}$ |
| Düsseldorf | Abf. | $9^{41}$ | $1^{20}$ | — | — |
| Neuss . . | Ank. | $9^{54}$ | $1^{32}$ | — | — |

Die Tarifsätze nebst Tarif-Bestimmungen und Meilenzeiger für den Güter-Verkehr sind in dem neu erschienenen Nachtrage IV zum Local-Güter-Tarif vom 1. October 1870 enthalten und auf den sämmtlichen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn vom 12. Februar cr. ab zum Preise von 5 Sgr. pro Exemplar käuflich zu haben. Mit diesem Tage treten zugleich für den Binnen-Verkehr unserer Bahnlinien Veränderungen im Tarif sowohl bezüglich der Güter-Classification als der Frachtsätze in Kraft, welche in dem Nachtrage IV zu ersehen sind.

Die Benutzung des Bahn-Telegraphen für den Privat-Depeschen-Verkehr ist unter den Bedingungen der für die übrigen von uns verwalteten Eisenbahnen geltenden Reglements auch für diese neuen Stationen gestattet.

Elberfeld, den 27. Januar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Niederschlesische Zweigbahn.

Zum Verkaufe nachstehend verzeichneter auf dem Bahnhofe hierselbst lagernder, alter Eisen- und Metall-Materialien, als:

Loos 1) circa 390 Ctr. alte ausrangirte Locomotiv- und Wagen-Achsen, theils mit theils ohne Räder und Bandagen,
„ 2) „ 15 „ altes Eisenblech in Röhren, Weichenplatten und Abfällen,
„ 3) „ 50 „ schmiedeeiserne Drehspähne,
Loos 4) circa 167 Ctr. altes Gusseisen in Weichenschuhen, Herzstücken, Röhren und Bruchstücken,
„ 5) „ 40 „ desgleichen in Roststäben,
„ 6) „ 287 „ altes Schmiedeeisen in Krempelplatten, Nägeln, Bolzen u. Schmiedeabfällen,
„ 7) „ 25 „ desgleichen in Ankern und Schraubenbolzen,
„ 8) „ 4 „ altes Kupfer in Stehbolzen, Rohr- und Bruchstücken,
„ 9) „ 171 „ alte Eisenbahnschienen, $5_{,652}$ M. lang, 130 auch 115 M.-M. hoch,
„ 10) „ 158 „ dergleichen $6_{,594}$ M. lang, 130 M.-M. hoch,
„ 11) „ 356 „ dergleichen $5_{,652}$ M lang, 85 M.-M. hoch,

setzen wir einen Submissions-Termin auf

**Montag den 12. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr**

im Verwaltungs-Gebäude der hiesigen Vorstadt an, zu welchem Offerten portofrei mit der Aufschrift „Submission auf altes Eisen und Metall" angenommen werden.

Ebendaselbst liegen auch die Verkaufsbedingungen zur Einsicht aus, können auch auf portofreie Abforderung von dem Registrator Heyn bezogen werden.

Glogau, den 22. Januar 1872.

**Die Direction der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft.**

## Rheinische Eisenbahn.

Die Ausführung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der vier Stromöffnungen der Rheinbrücke bei Rheinhausen im Gesammtgewichte von rot. 2 700 000 Kilogramm soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, Zeichnungen und Gewichts-Berechnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Ingenieurs Herrn Rocholl, Trankgasse 23 hier zur Einsicht offen und können von dort auch bezogen werden.

Die Offerten sind bis zum **26. Februar cr., Mittags 12 Uhr,** portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission zur Ausführung eisernen Brücken-Ueberbaues"

bei uns einzureichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cöln, den 26. Januar 1872. **Die Direction.**

## Königlich Preussische Ostbahn.

Es soll die Lieferung von 75 000 Kilogramm Holzkohlen, Eisendraht von $4_{,36}$ bis $4_{,58}$ Millimeter Durchmesser, anzuliefern mit

40 000 Kilogramm bis zum 1. Juli cr. und
35 000 do. bis zum 1. August cr.

franco auf einem beliebigen Bahnhofe der Königlichen Ostbahn von Berlin bis Neufahrwasser, Königsberg und Eydtkuhnen oder einem ihrer im Betriebe stehenden Zweigbahnen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten, welche sich auf die ganze Lieferung oder auf Theilquanta beziehen können, sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Lieferung von Telegraphendraht für die Königliche Ostbahn“

bis zum Sumissions-Termin

**Freitag, den 23. Februar cr., 11 Uhr Vormittags,**

an den Unterzeichneten in dessen Bureau am hiesigen Bahnhofe einzureichen, wo sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Die Lieferungsbedingungen können ebendaselbt eingesehen, auch auf portofreie Anträge bezogen werden.

Bromberg, den 29. Januar 1872.

**Der Telegraphen-Inspector.**
Schröter.

---

## Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von

4 000 Stück Schienen,
6 100 „ Laschen,
13 200 „ Laschen-Schrauben,
32 000 „ Schienen-Nägel, sowie von
8 550 „ Eisenbahn-Quer-Schwellen,
1 000 „ laufende Meter Langschwellen von Kiefernholz,

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Schriftliche Offerten sind bis zum **19. Februar cr., Mittags 12 Uhr,** versiegelt und mit der Aufschrift versehen: „Schienen- (resp. Schwellen- etc.) Lieferung“ portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen können im Verwaltungsbureau hierselbst und im Bureau des Baumeisters Reiche auf unserm Bahnhofe in Hamburg eingesehen und auf portofreies Ersuchen von ersterem entgegengenommen werden.

Lübeck, den 31. Januar 1872.

**Die Direction.**

---

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Brücken und Durchlässe im Loos III zwischen Kleinsteinheim und Dietesheim soll in dem auf

**Donnerstag, den 22. Februar cr., Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungsbureau zu Sachsenhausen anberaumten Submissionstermine vergeben werden.

Geeignete Unternehmer wollen bezügliche Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Ausführung der Bauwerke im Loos III“

bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einreichen. Zeichnungen und Bedingungen sind im hiesigen Abtheilungsbureau, sowie im Sectionsbureau zu Hanau einzusehen, auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Zwei Tage vor Abgabe der Offerte muss die Submissionscaution von 5 Proc. der Summe der Offerte bei Königlicher Haupt-Kasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel hinterlegt sein.

Sachsenhausen, den 31. Januar 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

---

## K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

**Lieferung von eisernen Brücken.**

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 24 Stück diversen, eisernen Brücken, für das zweite Geleise der Strecke Pöchlarn-Amstetten, wird im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission für die Lieferung von eisernen Brücken“

bis **24. Februar, Mittags 12 Uhr,** versiegelt und portofrei einzureichen.

Die Lieferungsbedingnisse können im Werkstätten-Inspectorate in Empfang genommen und die Zeichnungen daselbst vom 5. Februar an eingesehen werden.

Wien, den 1. Februar 1872. **Von der Direction.**

---

## Bekanntmachung.

Zufolge Entschliessung der General-Direction der Königlichen Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung vom 27. Januar 1872, No. 2687 und vorbehaltlich deren Genehmigung werden am **Dienstag und Mittwoch, als am 20. und 21. Februar 1872,** bei der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section Münnerstadt in Kissingen nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission an den Meistabbietenden zur Ausführung vergeben werden, nämlich: die zwei nachbenannten Arbeitsloose der Bahn von Schweinfurt nach Meiningen im Bezirke der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section und zwar:

das I. Arbeitsloos 4 700 Meter lang, zwischen Ebenhausen und Rannungen,

das II. Arbeitsloos 3 636 Meter lang, zwischen Rannungen und Poppenlauer,

| enthaltend: | I. Loos fl. | kr. | II. Loos fl. | kr. | Zusammen fl. | kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Eigentliche Erdarbeiten im Anschlag zu . . . | 115 086 | 52 | 233 664 | 47 | 348 751 | 39 |
| Kunstbauten, incl. eines 400 Meter langen Stollens im Gesammt-Anschlag zu | 46 121 | 54 | 456 641 | 7 | 502 763 | 1 |
| Vollendung der Wegübergänge im Anschlag zu . | 4 817 | 28 | 4 935 | 27 | 9 752 | 55 |
| Steinmaterial zum Unterbau im Anschlag zu . . | 27 205 | 56 | 27 368 | 37 | 54 574 | 33 |
| Im Ganzen | 193 232 | 10 | 722 609 | 58 | 915 842 | 8 |

Es kann sowohl auf jedes der zwei Loose einzeln, als auch auf die beiden Loose zusammen als einziges Accordobject submittirt werden.

Die Eröffnung der rechtzeitig eingereichten Submissionen findet statt:

am Dienstag, den 20. Februar 1872, Vormittags 9 Uhr, für das I. Loos,

am Mittwoch, den 21. Februar 1872, Vormittags 9 Uhr, für das II. Loos und für das I. und II. Loos zusammen.

Die zu stellende Caution beträgt für das I. Loos 10 000 fl., für das II. Loos 36 000 fl., für die beiden Loose als einziges Accordobject zusammen 46 000 fl.

Bedingnisshefte, Pläne und Kostenanschläge liegen vom 5. Februar an im Amtslocale der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Exemplare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Couverten

für das I. Loos für sich und für die beiden Loose als ein Accordobject zusammen

längstens bis Montag, den 19. Februar 1872, Abends 6 Uhr, und für das II. Loos

längsten bis Dienstag, den 20. Februar 1872, Abends 6 Uhr, bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller in §§ 9, 10 und 11 der allgemeinen Submissionsbedingungen angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Veraccordirungs-Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden um, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Cautions- und Betriebsvermögen sogleich durch amtliche Zeugnisse genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Kissingen, am 1. Februar 1872.

**Königlich Bayerische Eisenbahnbau-Section Münnerstadt.**
Wiss,
Sections-Ingenieur.

Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.

Erster Preis Chemnitz 1867.

Die

# Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

zu

# Chemnitz

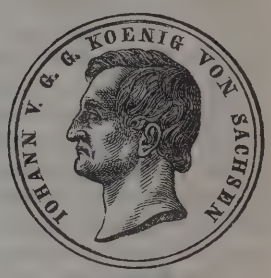
empfiehlt sich zur Lieferung von

## Werkzeug-Maschinen

und

## Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Ritterkreuz des Albrechtsordens.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

## R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

## Der Bote für das Saalthal

**in Halle a/S.,**

im 6. Jahrgange täglich erscheinende Zeitung, **Auflage 6000, Ins.-Preis pro Zeile $1\frac{1}{4}$ Sgr., ganze Seite Thlr. 17.**

in der Provinz Sachsen und den angrenzenden Herzogthümern stark verbreitet, empfiehlt sich als **wirksames Annoncenblatt** allen Behörden, Banken, Eisenbahn-Directionen Actiengesellschaften etc. Inserate befördert die Annoncen-Expedition von

## Rudolf Mosse

**in Berlin, Breslau, Frankfurt a/M., Halle a/S. Hamburg, Leipzig, München, Nürnberg, Prag, Strassburg, Stuttgart, Wien, Zürich.**

---

## Stahlguss-Bremsklötze

**in bewährter Qualität,**

empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.

**Gebr. Glöckner.**

---

**Carl Schleicher & Schüll**
in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

Eine gebrauchte schmalspurige 20pferdige **Tender-Locomotive** von 90 Centimeter Spurweite, von Krauss & Co. in München erbaut, welche nur kurze Zeit im Gebrauch gewesen, und wieder vollständig reparirt worden ist, haben billigst abzugeben

**Gebrüder Trier in Darmstadt.**

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

## Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes $7\frac{1}{2}$ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des Januar-Heftes 1872:** Am Brahmáputr, von O. Flex. Der Wasgenwald, von O. Delitsch. Reisebriefe aus Brasilien, von C. M. Der Lavezstein, von C. Kind. Algerien mit Bezug auf die Europäische Einwanderung. Mexikanische Bilder, von K. Löffler. Neckarfahrt von Heidelberg bis Heilbronn, von H. Zimmermann. Bergtouren in Mittel-Italien, von H. Semper. Reiseskizzen, von O. Delitsch. 3. Luxemburg. Aus Australien, von —th. Eine Schlittenfahrt im hohen Norden, nach R. Andree. 32 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

**Mit 9 Illustrationen.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 15. Leipzig, am 7. Februar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Strecke Sagan-Sorau der Niederschlesischen Zweigbahn eröffnet. — Das Fusionsproject der Gotthardbahn mit der Lukmanierbahn, vom Ingenieur Oberst R. La Nicca. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Anzeigen. — Verzeichniss überzähliger u. fehlender Güter. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft ist die von ihr erbaute, $1_{,57}$ Reichsmeilen lange Bahnstrecke von **Sagan** nach **Sorau** (Station der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) — ohne Zwischenstation — **am 31. December v. J.** für den Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 2. Februar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Das Fusionsproject der Gotthardbahn- mit der Lukmanierbahn,

oder das doppelarmige Alpenbahnproject, welches auch bestimmt ist, die Bahn über den Splügen zu ersetzen,
vom Ingenieur Oberst R. La Nicca.[1]

Schon bei seinem ersten Auftreten hat dieses Project die Aufmerksamkeit auf sich gezogen, und es ist dasselbe nicht nur von Zeitungen, sondern auch mittelst längerer Abhandlungen in Zeitschriften (Monitore delle strade ferrate, Biblioteque universelle, Revue Suisse) günstig beurtheilt worden. Namentlich hat sich in beachtenswerther Artikel der Times zu Gunsten derselben ausgesprochen.[2]

Dasselbe liegt jetzt in vollendeter Gestalt und gedruckt vor uns und dürfen wir es umsoweniger mit Stillschweigen übergehen, als es eine viel zu wichtige Erscheinung in der Schweizerischen Central-Alpenbahnfrage bildet, deren richtige Lösung für Mitteleuropa von so grosser Wichtigkeit ist.

Man könnte zwar sagen, seine Besprechung habe nunmehr wenig practischen Werth, nachdem die Gotthardbahn gesichert erscheint. Allein da das Fusionsproject gewissermassen als ein verbessertes und erweitertes Gotthardproject zu betrachten ist und von hervorragenden Staatsmännern und technischen Autoritäten als ein Project erklärt wurde, wodurch die Alpenbahnfrage auf die vollständigste, den meisten Interessen entsprechende, zugleich auch auf die einfachste und verhältnissmässig wohlfeilste Weise gelöst werde, so darf man annehmen, es werde dem grossen Publicum ein Auszug aus der Denkschrift über dieses interessante Project willkommen sein, welchem auch im Deutschen Reichstag eine ehrenvolle Erwähnung zu Theil geworden ist, und „welches für die Beleuchtung der Alpenbahnfrage und die spätere Entwickelung der Alpenbahnen stets von grossem Werthe sein wird."

Bei seinem Project ist der Verfasser von der Ansicht ausgegangen, dass die Gotthardbahn allein weder die Verkehrsbedürfnisse der Schweiz, noch diejenigen des betheiligten Auslandes zu befriedigen vermöge, sondern dass hierzu zwei Bahnen über die Centralalpen angelegt werden müssen, nämlich die Gotthardbahn in der Richtung von Süden nach Norden und Nordwest und die Lukmanierbahn (oder die gleichbedeutende Splügenbahn) in derjenigen nach Nord-Osten.

Um sich von der Richtigkeit dieses Satzes zu überzeugen, genügt ein Blick auf die Karte.

Uebrigens ist die Wahrheit desselben durch die langen und lebhaften Verhandlungen des Italienischen Parlaments vom 9. bis 16. Juni 71 über den internationalen Gotthardsvertrag auf die klarste Weise bestätigt worden. Dasselbe war in zwei Parteien getheilt, an deren Spitze die ersten Männer Italiens standen, wovon die eine Partei für den Zielpunkt (Obbiettivo) Basel (Rheingegend)[3], die andere für den Zielpunkt Bodensee (Zusammenfluss des Deutsch-Schweizerischen Handelsverkehrs) kämpfte, d. h. darüber ob die Gotthard- oder die Splügen-Bahn die vortheilhafteste Bahnrichtung über die Alpen sei. Dieser Streit um die Erreichung des einen oder andern Zielpunktes (Verkehrszone), ist ein sprechender Beweis, dass weder „auf der einen, noch auf der anderen Richtung der Zweck befriedigend erreichbar, sondern dass hierfür die Gewinnung beider Zielpunkte nothwendig sei[4], weil nur dadurch den Verkehrsbedürfnissen und bezüglichen Interessen von Italien, der Schweiz und Deutschland, sowie überhaupt von Mitteleuropa vollständig Genüge geleistet werden kann."

Dieses grosse Resultat wird vermittelst des Fusionsprojects erreicht und zwar blos mit ungefähr 20 Mill. frcs. mehr Ausgaben, als die alleinige Gotthardbahn erfordern würde, nämlich: „einerseits durch die Süd-Nordbahn (Vertreterin der Gotthardbahn), welche über Basel nach Nord- und West-Deutschland führt, anderseits durch die Ostbahn, welche den Bodensee erreicht und sich weithin über den Nordosten Deutschlands verzweigt."

Die Hauptrichtung der I. Abtheilung geht von Bellinzona aus durch die Thalsohle des Tessins bis Biasca, von da durch das Bleggnothal bis Olivone, über oder durch den Lukmanier (je nach Wahl des Projects) in das Vorderrheinthal, aus diesem entweder durch den Oberalpstock oder den Crispalt-Tunnel nach dem Maderanthal; dann dem rechtseitigen Abhang des Reussthales entlang hinab bis Flüelen.

Dieses Tracé bezeichnet die Süd-Nordbahn, welche die Gotthardbahn vertritt und in geraderer, mehr östlich gelegener Richtung, als letztere, von Bellinzona nach Flüelen führt.

Die II. Abtheilung trennt sich von der I. an demjenigen Punkte, wo diese das Vorderrheinthal erreicht und führt durch letzteres hinab nach Chur, von wo aus sich die Bahnen durch die Schweiz

[1] Dieses mit schönen Karten und Zeichnungen ausgestattete Werk ist im Commissionsverlag der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen. Die zu diesem Werk gehörige Karte, welche die Tracen des La Nicca'schen Projects, sowie die der Gotthard- und Splügenbahn darstellt, können die Abonnenten dieser Zeitung durch uns, oder durch unsere Commissions-Buchhandlung direct beziehen gegen Franco-Einsendung von $3^1/_2$ Sgr. Ladenpreis 5 Sgr. (Dieselbe, in grösserm Maassstabe ausgeführt, umfasst die ganze östliche Schweiz und ist mit genauer Zeichnung des Terrains in Farbendruck ausgestattet. D. Red.

[2] Der fragliche Artikel ist verfasst und unterzeichnet vom Civil-Engineer G. Willoughby Hemans, einem Englischen Eisenbahn-Ingenieur ersten Ranges, und zeigt, welchen lebhaften Antheil England an der gedeihlichen Lösung der Alpenbahnfrage hat. Derselbe sagt u. A.: „Ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass Lukmanier oder St. Gotthard allein eine einseitige Lösung des grossen Problems ist. Für das grosse vereinigte Deutsche Reich ist eine Route nach Italien über Chur von besonderm Vortheil etc. Nun existirt aber ein einfaches und ausgezeichnetes Mittel, um beiden Interessen zu genügen, ein Mittel, das von Oberst La Nicca mit grösster Sorgfalt ausgearbeitet und von mir auf meiner letzten Reise durch eigene Untersuchung in bedeutendem Umfang verificirt worden ist. Durch eine solche Combination (wie sie von La Nicca vorgeschlagen) würde die Verbindung zwischen Italien und dem grossen Deutschen Reiche durch die Schweiz und zugleich auch die beste Route von England, Belgien, Holland und Nordfrankreich nach der Schweiz und Italien durch eine Stammlinie und einen grossen Tunnel, mit einer nordöstlichen Abzweigung von Dissentis nach Chur und einer nordwestlichen von Dissentis nach Flüelen und von da längs dem See nach Luzern bewerkstelligt. Die Kosten — und nach meiner bedeutenden Erfahrung im Schweizerischen Eisenbahnbau stimme ich mit Oberst La Nicca's Anschlag überein. — Zum Schluss sagt der Englische Ingenieur: „Alle an der Sache betheiligten Länder sollten nach meiner bescheidenen Ansicht diesen vernünftigen und billigen Vorschlag zur Vereinigung zweier einseitiger grosser Europäischer Projecte unterstützen; vor Allem aber ist Deutschland, das ja jetzt Württemberg und Bayern mit umfasst, an einer solchen Fusion interessirt.

[3] Basel ist streng genommen gar kein Zielpunkt (Obbiettivo), wie ihn die Italiener verstehen, sondern Mannheim, wo der grosse Verkehr durch die Rheindampfschiffe und die zahlreichen Eisenbahnen zusammenströmt.

[4] Wäre dem Ital. Parlament eine solche Combination vorgelegen, wodurch es die beiden erwähnten Zielpunkte hätte erreichen können, so würde es ohne Zweifel dieselben angenommen haben.

und nach dem Bodensee verzweigen. Sie wird von La Nicca die Ostbahn genannt.

Bekanntlich herrschen unter den Eisenbahn-Technikern verschiedene Ansichten über die zur zweckmässigsten Ueberschienung der Alpen anzuwendenden Systeme. Das Fusionsproject hat diesem Umstande besondere Rechnung getragen, was im vorliegenden Fall um so leichter geschehen konnte, als der Gebirgsstock des Lukmanier mit dem anliegenden Vorderrheinthal für jede Art von Bahnentwicklung eine so günstige Beschaffenheit und Gestaltung des Terrains darbietet, wie eine solche schwerlich in andern Regionen der Centralalpen zu finden ist.

So besteht dann das Fusionsproject aus verschiedenen Projecten und Varianten, um je nach Maassgabe der aufgestellten Anforderungen und der zu lösenden Aufgaben das passendste wählen zu können.

Die hierfür entworfenen Projecte und Varianten theilen sich in zwei Classen:

Die I. Classe bezweckt die Erzielung des wohlfeilsten Bahnbaues durch Annnahme der sogenannten obern Linien oder Uebergangssystem, wodurch die Alpenkette entweder ohne oder nur mit kurzem Tunnel, vermittelst einer neuen, zur Ueberwindung starker Steigungen geeigneten Fortschaffungsmechanik überschritten wird.

Diese Projecte entsprechen dem vom Congress sämmtlicher Italienischer Handelskammern gegen Ende des Jahres 1869 aufgestellten Programm, dahin lautend, es sei demjenigen Alpenbahn-Project der Vorzug zu geben, welches die geringsten Kosten verursache und die schnellste Ausführung verspreche.

Für dieses Programm eignet sich nach dem Verfasser am besten das Project No. 6 L (Seite 15 der Denkschrift).

Seine Hauptbestandtheile sind folgende:

| | Länge Kilom. | Baukosten Millionen Franken. |
|---|---|---|
| a) Süd-Nordbahn oder Fusionslinie von Bellinzona über Lukmanier nach Flüelen | K. 129 | fr. 62 |
| b) Ostbahn von Curaglia bis Chur | „ 61 | „ 20 |
| Gesammt-Fusionsproject | K. 190 | fr. 82 |

Länge der Bahnstrecken mit gewöhnlichem Locomotivbetrieb zu 25 ‰ Maximalsteigung . . . . . K. 126,5
Uebergangssystem zu 50 ‰ „ 63,5
K. 190

Länge des Alpentunnels bei Rueras, unter Mittenplatte, welcher auch Crispalttunnel genannt werden kann:

| | |
|---|---|
| Unschachtbare Strecke | M. 5070 |
| Schachtbare „ | „ 2030 |
| Gesammtlänge | M. 7100 |
| Uebergangshöhe über Meer | M. 1387 |

Bauzeit: 4½ Jahre.

Dieses Tracé zur Uebersteigung des Lukmanier ist so gezogen worden, dass an dasselbe leicht der Alpentunnel Buttino-Plata angeschlossen werden kann, um den Lukmanier zu unterfahren und dadurch die Bahn abzukürzen, wenn sich später hierfür ein Bedürfniss zeigen sollte.

Somit würde durch Ausführung dieses Projects der Zukunft nicht vorgegriffen und indessen in kurzer Zeit und mit wenig Geld eine Alpenbahn erstellt.

Allein weil die Anhänger des alten Locomotionssystems, an welches sie gewöhnt sind, das neue nicht für genügend erprobt erachten, so widerstreben sie demselben und halten seine Anwendung für Bergbahnen, die für einen grossen Verkehr bestimmt sind, nicht für angemessen, sondern verlangen, dass solche, ungeachtet des grossen Aufwandes an Kosten und Zeit, nach dem alterprobten System angelegt werden. Dieser Ansicht entsprechen die Projecte der II. Classe, welche das System der untern Linien, mit mehr oder weniger langen Alpentunnel vertreten, wobei in der Regel die Steigungsgrenze von 25 ‰ und gewöhnlicher Locomotivbetrieb angenommen wird.

In diese Classe gehören diejenigen Alpenbahnen, deren Ausführung eine lange Zeit und in vielen Fällen schwer aufzubringende Capitalien erfordern.

Aus den von La Nicca für diese Classe entworfenen Projecte sind folgende beide als die für die gegenwärtigen Verhältnisse geeignetesten hervorzuheben:

| A. Proj. T 2 Seite 20. | Länge Kilom. | Baukosten Millionen Franken. |
|---|---|---|
| Süd-Nordbahn, Bellinzona-Flüelen | 134 | 118 |
| Ostbahn, Curaglia-Chur | 64 | 22 |
| Gesammt-Fusionsproject | 198 | 140 |

Die Länge des Alpentunnels bei Rueras (Crispalttunnel), sowie seine Uebergangshöhe wie oben.

Länge des Alpentunnels Buttino-Plata (resp. Curaglia) M. 12300.

Maximalsteigung 25 ‰.

Um diese einzuhalten wird eine Entwickelung der Bahn im Schächenthal vermittelst zweier Wendungen erforderlich, welche vermieden werden können durch eine Steigung von 31,5 ‰ auf 31 Kil. Länge. Für diesen Fall erhalten wir

| T 2. Variante | | |
|---|---|---|
| Süd-Nordbahn | 124 | 112 |
| Ostbahn wie oben | 64 | 22 |
| | 188 | 134 |

Bauzeit 7 Jahre.

B.

| | | |
|---|---|---|
| Project T IV, Seite 3 der Nachschrift, Süd-Nordbahn: Bellinzona-Flüelen | 104 | 137 |
| Ostbahn von Disentis bis Chur lt. Seite 11 Nachschrift | 59 | 19 |
| Gesammt Fusionsproject | 163 | 156 |

Länge der beiden Alpentunnel:

a) Cima-Camadra XI
Unschachtbare Strecke K. 11,7
Schachtbare „ „ 5,7
17,4

b) Oberalpstock
Unschachtbare Strecke K. 8,9
Schachtbare „ „ 3,4
12,3

Uebergangshöhe M. 1116.

Die Steigungen sind durchaus günstig, in der hohen Alpenregion fast eben. Blos auf der Südseite vom Maderanthal bis Flüelen auf einer Länge von K. 22 beträgt die Steigung 28 ‰. Durch leicht zu bewerkstelligende Entwickelung des Traces von Flüelen Seeabwärts, um ungefähr 2,8 K. kann die Steigung auf 25 ‰ vermindert werden. Der Verfasser ist übrigens der Ansicht, dass, weil die ganze Bergsteigung auf der Nordseite auf die Strecke vom Maderanthal bis Flüelen von 22 Kilom. Länge vereinigt sei, zur Ueberwindung derselben jedenfalls entweder eine Hülfsmaschine, oder aber eine sogenannte Berglocomotive angewendet werden müsse, bei welcher der Betrieb wegen eines so geringen Steigungsunterschiedes kaum beeinflusst werden könne, so erscheine die Beibehaltung der Steigung von 28 ‰ um so mehr gerechtfertigt, als dadurch in Betreff der Abkürzung der Bahnlänge und Ersparung an Baukosten erhebliche Vortheile erzielt werden können. Aus den nämlichen ausnahmsweisen Gründen scheint La Nicca ebenfalls die starke Steigung des ersten Projects T 2 Variante vorzuziehen.

Eine Vergleichung der den vorstehenden Classen angehörigen Projecte ergiebt fast 100% Unterschied an Capital- und Zeitersparniss zu Gunsten des Uebergangs- oder des neuen Systems. Da aber leider bezüglich dieses letztern hinlänglich zuverlässige Ergebnisse von Versuchen für Alpenbahnen, bei dem grossartige Transportmassen supponirt werden müssen, bis jetzt noch fehlen, so gebietet das Stadium, in welches nun das Gotthardunternehmen vorgerückt ist, das eine der beiden Projecte A oder B für gewöhnlichen Locomotivbetrieb zu wählen, um das Gotthardproject mit vollkommener Sicherheit zu ersetzen

## Vergleichung
## des Projects der Süd-Nordbahn
(Vertreterin der Gotthardbahn)
von Bellinzona bis Flüelen
mit dem von der internationalen Conferenz angenommenen
Gotthardproject.

Zufolge der Berechnungen dieser Conferenz besitzt die geringste Länge der Gotthardbahn von Bellinzona bis Flüelen
Kilom. 114 u. ihre Ausführung kostet Fr. 123 Mill.

Nach den Berechnungen der Italienischen Alpenbahn-Commission v. 1865 „ 117 „ „ „ „ „ 137 „
Nach der nämlichen Berechnung mit Zugrundlegung der Erfahrungen beim Mont-Cenis-Tunnel-Bau „ 117 „ „ „ „ „ 147 „
Nun stellen sich dagegen die Kostenverhältnisse der Süd-Nordbahn folgendermaasen: „ 124 „ „ „ „ „ 112 „ Proj. A
„ 103,8 „ „ „ „ „ 137 „ „ B

Hieraus folgt:

dass die Süd-Nordbahn Proj. B 10 bis 13 Kilometer kürzer ist als die Gotthardbahn und ihre Ausführung nicht mehr, sondern je nach Umständen noch weniger kostet, als diese letztere.[5] Die Uebergangs-

[5] Wenn man auch den günstigsten Fall annimmt, nämlich dass die Gotthardbahn nur 123 Millionen Franken kosten werde, folglich 14 Millionen weniger als die Süd-Nordbahn, so ist zu bedenken, dass letztere auch viel vortheilhafter ist.

höhe dieser letztern beträgt Mtr. 46 mehr als die der Süd-Nordbahn und ist mit längern Bergsteigungen behaftet als letztere, deren Unterhaltung und Betrieb (auch in klimatischer Beziehung) ebenfalls wohlfeiler sein wird.[6] Was die relativen Steigungsverhältnisse anbelangt, so ist bei beiden Bahnprojecten der nämliche Grundsatz eingehalten worden.

Ferner ist hier die interessante Thatsache einzuschalten, dass vom gemeinschaftlichen Ausgangspunkt Bellinzona die Route des Gotthardprojects per Flüelen über Zürich oder Basel nach Berlin viel länger ist, als diejenige des Fusionsprojects über Lukmanier-Chur nach Berlin, der Kaiserlichen Residenz des Deutschen Reichs.

Somit stellt sich dem Gotthard-Project gegenüber das dasselbe substituirende Süd-Nordbahn-Project nicht nur vollkommen ebenbürtig, sondern noch vortheilhafter dar.

Diese Vergleichungsresultate sind so selbstsprechend, dass alle weitern Schlussfolgerungen jedem Fachmann anheimgestellt werden können.

Nur die zwei Alpentunnel der Süd-Nordbahn, statt des einzigen am Gotthard, dürften Bedenken veranlassen, welche aber durch folgende gewichtige Gründe beschwichtigt werden:

1) Durch die leichte Schachtbarkeit dieser beiden Tunnel in bedeutender Länge, nämlich desjenigen XI auf Mtr. 5700 und des zweiten, welcher den Oberalpstock unterfährt, auf Mtr. 2700 Länge. Durch diesen glücklichen Umstand kann der Tunnelbau nicht nur bedeutend verwohlfeilert, sondern auch wesentlich beschleunigt werden.

2) Dass sich im Rheinbecken bei Disentis, wo diese Tunnel nördlich auf der Höhe von Mtr. 1002, südlich von Mtr. 1100 ausmünden, sehr schickliche Localitäten für Anbringung von Gebäulichkeiten, mechanischen Werkstätten und jeder Art von Anstalten für Luftcomprimirung und Baubetrieb etc., verbunden mit bequemen Zufahrtsstrassen und reichlichen Wasserkräften darbieten, so dass die mechanische Bohrung von beiden im Rheinthal liegenden Tunnelköpfen aus vermittelst der nämlichen Installation bewerkstelligt werden kann. Bei so günstigen baulichen Verhältnissen, zu welchen sich auch noch die günstigen klimatischen gesellen, wird der Bau dieser beiden Tunnel verhältnissmässig weniger kosten, als derjenige des Gotthards und keine, oder jedenfalls nur wenig längere Bauzeit als derselbe in Anspruch nehmen.

Vorstehendes ist das Ergebniss sorgfältiger auf Erfahrung gegründeter Berechnungen, und sollte hinreichen, die angedeuteten Bedenken zu beschwichtigen.

Dieselben können sich wohl nur auf die Länge des Tunnels XI von $17{,}_4$ Kilometer beziehen. Nun ist dieser der nämliche Alpentunnel, welchen die technische Italienische Alpenbahncommission von 1866 als den vortheilhaftesten für den Lukmanier gewählt hat. Man sehe: Ferrovia delle alpi elvetiche, Documenti giustificativi. Volume I, pag. 76, 77 e quadro comparativo pag. 179. Anno 1866, wo die erwähnte Commission unter Anderm ihre Wahl folgendermaassen begründet:

„Die Länge des Tunnels ist allerdings bedeutend, allein derselbe kann „auf ungefähr ein Drittel vermittelst Schachte gebohrt werden, so dass seine „Ausführung weder in Betreff der Schwierigkeiten, noch der Bauzeit, noch „endlich in Betreff der Kosten verschieden sein wird von derjenigen des un„schachtbaren Tunnels (Buttino-Plata) von 13 200 Mtr. Länge, welchen die „Commission von 1860 (beim damaligen Stand der Technik) bevorzugte.

„Auch kann die Steigung von $19{,}_{87}{}^0/_{00}$ der am südlichen Tunneleingang „liegenden Bahnstrecke zu keiner ernstlichen Einwendung veranlassen, weil „diese auf $4^1/_2$ Kilometer beschränkte Steigung, durch etwelche Vermehrung „der Schachttiefe, leicht vermindert werden könnte. Die Bahn auf der übri„gen Tunnellänge dagegen besitzt sehr geringe Steigungen, was ein günstiger „Umstand für das regelmässige Vorwärtsschreiten der mechanischen Bohrung „ist, welche auf beiden Seiten mit dem gleichzeitigen Schachtbau betrieben, „somit das Werk durch Anwendung dieser beiden Arbeitsmittel keinerlei „Verzögerung erleiden, sondern vielmehr seine Vollendung dadurch wesent„lich beschleunigt werden kann. Auch ist das Vorhandensein der Schachte „als ein günstiger Umstand für die Ventilation des Tunnels hervorzuheben.

„Endlich darf man bei dem vorherrschenden granitischen Terrain (Ge„stein) und bei der beschränkten Schachtentiefe annehmen, dass man keinen „Quellen oder Wasserfiltrationen begegnen werde, welche die Tunnelbohrung „besonders erschweren können."

Der Bericht schliesst mit der Bemerkung: „Fragliche Linie verdient „mit vollem Recht den Vorzug, als diejenige, welche ohne zu grosse Länge „des Tunnels und zu schwierige Ausführung desselben, allen Anforderungen „in Betreff Entwickelung, Höhenverhältnissen und Betrieb auf befriedigende „Weise entspricht."

Nachdem eine Autorität von so grossem Gewicht sich auf diese Art ausgesprochen hat, müssen wohl alle Befürchtungen verschwinden.

Die Gotthardbahn zielt von Süden nach Norden und vernachlässigt den Osten. Für diesen sorgt das Fusionsproject noch insbesondere durch seine Ost- oder Vorderrheinthalbahn. Diese beruht auf der wohlbegründeten Hoffnung, es werde das neue Deutsche Kaiserreich nun seinen Südstaaten, insbesondere Bayern und Württemberg gebührende Rücksicht und Sorge für die ihnen am besten entsprechende Richtung der Alpenbahn widmen, um so mehr als solches im wohlverstandenen Interesse von Gesammtdeutschland liegt.

Um die Wichtigkeit der Ostbahn (respective des östlichen Ausläufers der nach dem Fusionsproject anzulegenden Alpenbahn) klar zu machen, mögen folgende Ergebnisse der Betriebsrechnung genügen:

Gegenüber der Brennerbahn vermag diejenige des Gotthard nicht einmal das Rheinthal und den Bodensee zu beherrschen, während die Verkehrszone des Fusionsprojects vermittelst seiner Ostbahn sich weit über Süddeutschland ausdehnt. (Man vergleiche hiemit Fusionsproject, Beilage S. 38, Schlussfolgerungen.)

Die virtuelle auf ebene Bahn reducirte Länge beträgt:

via Gotthard, nämlich von Bellinzona über Gotthard-Flüelen bis Romanshorn . . . . . Kil. 430

via Fusionsproject, von Bellinzona über Lukmanier, Chur, Rorschach . . . . . „ 304

Bei einem Tarifansatz von 6 Cent. pr. Tonne und Kilometer ebene Bahn würden die Transportkosten für die ganze Strecke betragen pr. 1 Tonne

via Gotthard von Bellizona bis Romanshorn
Fr. $0{,}_{06} \times 430 =$ Fr. 25. 80

via Fusionsproject von Bellinzona bis Rorschach . . . . . Fr. $0{,}_{06} \times 304 =$ „ 18. 24

Fr. 7. 56[7]

Weil also auf letzterer Linie der Transport um circa $^1/_3$ wohlfeiler, die virtuelle Länge auf derselben um ungefähr 126 Kil. geringer ist als auf ersterer, so wird sich in entsprechendem Maasse die Verkehrszone der letztern, nämlich der Ostbahn in nördlicher Richtung nach Deutschland und den umliegenden Ländern ausdehnen und ein weites Verkehrsfeld gewinnen, welches der Alpenbahn verloren ginge, wenn die Ostbahn nicht ausgeführt würde.

Auch hieraus ergiebt sich die grosse Wichtigkeit der Ostbahn, nicht blos für die Ostschweiz, sondern namentlich für Süddeutschland, sowie auch für Italien, hauptsächlich für Genua, und es darf mit Recht diese Bahnabtheilung des Fusionsprojectes als ein nothwendiges Glied der grossen Alpenbahn erklärt und kräftig unterstützt werden.

Der Verfasser des soeben behandelten Fusisonsprojectes gelangt zu folgenden Hauptschlüssen:

1) dass die Gotthardbahn allein nicht genügt, um den Anforderungen des grossen Verkehrs und den übrigen allgemeinen Bedürfnissen zu entsprechen; besonders wenn der bedeutenden Vermehrung des transalpinischen Verkehrs von England und Mitteleuropa nach dem Suezcanal und umgekehrt möglichst vollkommen Rechnung getragen werden soll.

2) Um diesen Zweck vollständig zu erzielen, muss noch eine zweite Bahn, sei es über den Lukmanier, sei es über den Splügen erbaut werden.

3) Weil aber der Bau von zwei unabhängigen Bahnen allzuviel kosten würde, so ist das Fusionsproject entstanden, um den Zweck der beiden erwähnten Bahnen mit einem viel kleinern, daher leichter aufzubringenden Capital zu erreichen.

4) Solches wird hauptsächlich dadurch ermöglicht, indem das Fusionsproject ungefähr $^2/_3$ des Gotthard respective der Süd-Nordbahn zur gemeinschaftlichen Bahn macht und seine Ausführung dadurch blos ungefähr 20 Millionen Franken mehr kostet, als die alleinige Gotthardbahn.

Es werden so die nämlichen Ergebnisse erzielt, wie wenn die zwei Alpenbahnen, Gotthard und Splügen, oder Gotthard und Lukmanier ausgeführt würden, deren Ausführung ungefähr 130 Millionen Franken mehr kosten, als diejenige des Fussionsprojects, welches in commercieller und industrieller Beziehung für die grosse Verkehrswelt überhaupt und insbesondere auch für die Schweiz und für Deutschland in politischer und militärischer Beziehung die meisten Vortheile gewährt.

5) Die gemäss dem Fusionsproject ausgeführte Bahn gewinnt eine viel ausgedehntere Verkehrszone als die Gotthardbahn allein; man kann sagen die Verkehrszonen von zwei Bahnen, und dieser grosse, kaum zu berechnende, Vortheil wird durch eine verhältnissmässig auffallend geringe Summe erzielt.

Folglich kann vermittelst des Fusionsprojects die so lange zwischen Arbeiten und Kämpfen geschwebte Alpenfrage vollständig gelöst werden, während dagegen nur eine Gotthard- oder nur eine Splügenbahn bloss eine theilweise Lösung dieser grossen Frage ist.

Schliesslich richtet der Verfasser an die beim Gotthardunternehmen betheiligten hohen Regierungen und an die betreffenden Corporationen und Gesellschaften die dringende Bitte, sie wollen, noch bevor das Protocoll über dieses folgenreiche Unternehmen geschlossen wird, einige Aufmerksamkeit seinen Worten schenken.[8]

---

[6] Uebrigens wer garantirt, dass die Gotthardbahn nur 123 Mill. und nicht 137 Mill. Fr. kosten wird, wie die Italienische Commission auf Grundlage der vollständigsten Studien und Projecte und eigene Localuntersuchungen sie veranschlagt hat.

[6] Man sehe Beilage: „Vergleichung des Lukmanier und Gotthard in klimatologischer und baulicher Beziehung."

[7] Bei einer jährlichen Transportmasse von 270 000 Tonnen würde sich eine Ersparniss zu Gunsten des Fusionsprojects von 270 000 + $7{,}_{50}$ = 2 025 000 Fr. pr. Jahr ergeben.

[8] Uns scheint das Gotthard-Project durch die Verträge der betheiligten

Staaten (s. No. 18, Jahrg. 1870 dieser Zeitung) schon eine zu bestimmte Gestalt gewonnen zu haben, als dass ohne Gefahr für das Zustandekommen einer Italien, die Schweiz und Deutschland verbindenden Alpenbahn an den einmal gefassten Beschlüssen über die Trace derselben noch viel geändert werden könnte, zumal wenn diese Aederungen mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein würden. Abgesehen hiervon würde das Project des Herrn Oberst La Nicca, welcher als erster Pionier schon vor 30 Jahren für den Bau einer Lukmanier-Alpenbahn eintrat, gewiss allgemeine Anerkennung verdienen, da durch die Ausführung seines Projects auch die im mittleren Theile von Süddeutschland gelegenen Gebiete, insbesondere Württemberg einen directen Zugang zu der projectirten Weltbahn über den mittleren Hauptstock der Alpen erhalten würden. Für eine entsprechende Verbindungslinie, welche für die Ostschweiz sozusagen eine Lebensfrage, und wie gesagt, auch für Deutschland von grosser Wichtigkeit ist — soll nun durch Verwirklichung einer Splügenbahn gesorgt werden.

Allein die Erbauung einer solchen Bahn von Colico am Comersee bis Chur kostet:

a) gemäss Voranschlag der grossen Italienischen Commission von 1865 laut ihrem Bericht Seite 179, Beilage XII, mit 16 Kilom. langem Alpentunnel, 25 ‰ Maximalsteigung, Doppelspur frcs. 149 Mill.

b) nach dem Project des Splügen-Comites laut Denkschrift von 1870 mit 9,7 Kilom. langem Alpentunnel, 35‰ Maximalsteigung und nur bei Ausweichstellen doppelspurig frcs. 91 Mill.

(Die Länge der Splügenbahn soll nach dem neuen Project von Chur bis Chiavenna 99 Kilom. und von Chiavenna bis Lecco zum Anschluss an die Lombardischen Bahnen 61 Kilom. betragen.)

Wie wir in No. 51. S. 1092. Jahrg. 1871 erwähnten, hat sich eine Deutsch-Schweiz.-Italienische Gesellschaft für die Splügenbahn gebildet mit frcs. 85 Mill. Capital, inclusive der Subsidien von frcs. 25 Mill., welche sie von der Schweiz, Deutschland und Italien zu erhalten hofft, mit dem Vorhaben, diese Bahn nur mit einem kurzen Alpentunnel von ungefähr 3 Kilom. und starker Steigung von 50 ‰, binnen 4 Jahren zu erbauen und mit der Fairlie'schen Maschine zu betreiben. Der nämliche Zweck, den diese kostspieligen Projecte anstreben, würde durch die Combination von La Nicca vermittelst der einfachen Ostbahn um so befriedigender erreicht worden sein, als ihre Maximalsteigung (und dies blos auf der obersten ca. 10 Kilom. langen Strecke) nur 18 ‰ beträgt und in allen Theilen in ebenbürtiger Vollkommenheit mit der Gotthardbahn erbaut worden wäre. Ihr Bau hätte blos frcs. 20 Mill. (statt 85 bis 149) gekostet und sogar ohne Subsidien ausgeführt werden können.

An solchen Subsidien für die Splügenbahn sind bis jetzt votirt vom Canton Graubünden 4 Mill., Canton St. Gallen 2 Mill., Union Suisse 2 Mill. — Von den östlichen Cantons, von Italien und namentlich von Deutschland wird Gleiches erwartet — ob mit Recht wird die nächste Zukunft zeigen.

Die Redaction.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

14. Februar Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) zu Nürnberg Siehe Bakanntmachung in No. 12 S. 139.
18. „ Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.
19. „ *Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.
20. „ *Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Mainz. Tagesordnung siehe in No. 11, S. 112.
1. März *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. Berathungsgegenstand: der mit der Kgl. Direction der Westfälischen E. abgeschlossene Betriebsüberlassungsvertrag u. d. Ergänzungswahlen.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 9. Februar | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 9. „ | zu Köln | Rheinische E. | Verkauf von Oelfässern | — |
| 10. „ | zu Essen | Köln-Minden | Erweiterungsbauten an dem Stadtbahnhof zu Essen (Gas- u. Wasserleit. etc.) | — |
| 12. „ | zu Kelheim | Bayer. Staatsbahn | Rundhölzer, Pfähle, Dielen | — |
| 12. „ | zu Glogau | Niederschles. Zweigb. | Material-Verkauf | 140 |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 13. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Oberbaumaterial | 140 |
| 14. „ | zu Erfurt | Thüringische B. | Ausweichen | 115 |
| 14. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünder E. | Einfriedigungen | — |
| 15. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | 773 Q.-M. Eichenbohlen etc. | |
| 15. „ | zu Eggmühl | Bayer. Ostbahn | 10 Bahnhäuser | — |
| | | | für die feste Rheinbrücke | — |
| 15. „ | zu Eschweiler | Berg.-Märkische E. | Bettungsmaterial | — |
| 15. Februar | zu Elberfeld | dieselbe | Locomotivschuppenthore | — |
| 15. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | 1420 Z.-Ctr. Petroleum | — |
| 15. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Eis. Brücken-Oberbau | 115 |
| 15. „ | zu Balingen | dieselbe | Schwellen | — |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Schienenbefestigungsmaterial | 147 |
| 15. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | 4 Tender- u. 4 doppelt gekuppelte Güterzugs-Locomotiven. | — |
| 16. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | 115 |
| 17. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Materialienverkauf | — |
| 18. „ | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburg (Abthl.-Baumeister du Plat) | Erdarbeiten in der 44. u. 45. Section zwischen Ottersberg und Rothenburg | — |
| 19. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener E. | Personen- u. Güterwagen | 161 |
| 19. „ | zu Lübeck | Lübeck-Büchener E. | Schienen etc. | 161 |
| 19. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 147 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 20. „ | zu Kissingen | Bayerische Staatsb. | I. u. II. Loos der Bahn | |
| 21. „ | daselbst | dieselbe | Schweinfurt-Meiningen | 161 |
| 22. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 155 |
| 22. „ | zu Altena | Berg.-Märk. E. | Maurer-, Steinhauer-, Tischler Schlosser-, Glaser-, Anstreicher- und Schieferdeckerarbeiten zur Verlängerung des Güterschuppens zu Iserlohn | — |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 25. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ | zu Stuttgart | dieselbe | Schieneubefestigungsmittel No. 16 | |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 28. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 29. „ | zu Münster | Kgl. Westfälische E. | Banhofs-Restauration Münster | — |
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Betriebs-Eröffnung
der sämmtlichen Stationen auf der
**Theilstrecke Pilsen-Eger**
am 28. Januar 1872
und Herstellung der
**directen Verbindung von Wien nach Eger.**

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Stationen der Theilstrecke Pilsen-Eger: Tuschkau, Neuhof, Mies-Kladrau, Schweissing, Plan, Marienbad, Königswart, Sandau und Eger ist die Hauptbahn Wien-Eger dem allgemeinen Verkehre übergeben und die directe Verbindung sämmtlicher Stationen mit Eger hergestellt.

Für den Personen- und Sachentransport auf der Theilstrecke Pilsen-Eger finden die für die Hauptbahn giltigen allgemeinen Tarife Anwendung.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung wird eine Neuauflage der bestehenden Stations-Tarife veröffentlicht werden. Diese Tarife können sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhofe) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in **Wien, Prag, Pest, Pilsen** und **Eger** bezogen werden.

Vom Tage der Betriebs-Eröffnung tritt die in dem Fahrplane vom 14. December 1871 kundgemachte Fahrordnung für die Theilstrecke Pilsen-Eger in Wirksamkeit.

Wien, im Jänner 1872. **Die General-Direction.**

## K. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction bringt hiermit zur Kenntniss, dass bei der in Gegenwart zweier k. k. Notare am 1. Februar d. Js. stattgefundenen 2. Verloosung nachstehende 723 Obligationen (Serie A, Ergänzungsnetz) gezogen wurden:

| | Gezogene Nummern: | | Anzahl: |
|---|---|---|---|
| **1. Emission v. J. 1867:** | 66 404 à | 66 500 | 97 |
| | 67 101 à | 67 200 | 100 |
| | 78 901 à | 79 000 | 100 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **2. Emission v. J. 1868:** | 163 901 | à 164 000 | 100 |
| | 207 404 | à 207 500 | 97 |
| | 215 601 | à 215 700 | 100 |
| **3. Emission v. J. 1870:** | 304 261 | à 304 289 | 29 |
| | 340 201 | à 340 300 | 100 |
| | | Zusammen | 723 |

Die Einlösung dieser Obligationen erfolgt gegen Rückstellung der betreffenden Obligationen, vom **1. März 1872** angefangen mit dem Betrage von Frcs. 500 per Stück zugleich mit der Zahlung des verfallenen Coupons per Frcs. 7. 50 Cent. in Wien, am Sitze der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse 17, und an den auf den Obligationen bezeichneten anderen Plätzen.

Bei den von der gesellschaftlichen Haupt-Cassa in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen wird der Betrag in Oesterr. Währung zum Waarencourse der 20 Francs-Stücke des der Zahlung vorhergehenden Tages berichtiget.

Von sämmtlichen oben verzeichneten verloosten Obligationen werden vom 1. März 1872 an keine Zinsen bezahlt.

Wien, am 1. Februar 1872. **Die General-Direction.**

## Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Die Lieferung folgender Wagen:

**A. Für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn**

von 15 Personenwagen III. Classe, darunter 4 Bremswagen,
„ 18 „ IV. „ „ 4 „
„ 8 Gepäckwagen, sämmtlich Bremswagen,
„ 60 bedeckten Güterwagen, darunter 15 Bremswagen,
„ 60 offenen „ „ 15 „
„ 50 Plateauwagen „ 10 „

**B. Für die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.**

von 70 bedeckten Güterwagen, darunter 15 Bremswagen,
„ 100 Kohlenwagen, „ 20 „
„ 50 Plateauwagen, „ 10 „

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen“

bis zu dem

**Montag, am 19. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,**

im Bureau unseres Ober-Maschinenmeisters Herrn Franck hierselbst stattfindenden Submissionstermine versiegelt und portofrei an den Genannten einzureichen.

Von demselben sind auch die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen zu den Wagen gegen Erstattung der Copialien zu beziehen.

Berlin, den 30. Januar 1872. **Die Direction.**

## Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von
4 000 Stück Schienen,
6 100 „ Laschen,
13 200 „ Laschen-Schrauben,
32 000 „ Schienen-Nägel, sowie von
8 550 „ Eisenbahn-Quer-Schwellen,
1 000 „ laufende Meter Langschwellen von Kiefernholz,

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Schriftliche Offerten sind bis zum **19. Februar cr., Mittags 12 Uhr,** versiegelt und mit der Aufschrift versehen: „Schienen- (resp. Schwellen- etc.) Lieferung“ portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen können im Verwaltungsbureau hierselbst und im Bureau des Baumeisters Reiche auf unserm Bahnhofe in Hamburg eingesehen und auf portofreies Ersuchen von ersterem entgegengenommen werden.

Lübeck, den 31. Januar 1872.

**Die Direction.**

## K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

**Lieferung von eisernen Brücken.**

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 24 Stück diversen, eisernen Brücken, für das zweite Geleise der Strecke Pöchlarn-Amstetten, wird im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission für die Lieferung von eisernen Brücken“

bis **24. Februar, Mittags 12 Uhr,** versiegelt und portofrei einzureichen.

Die Lieferungsbedingnisse können im Werkstätten-Inspectorate in Empfang genommen und die Zeichnungen daselbst vom 5. Februar an eingesehen werden.

Wien, den 1. Februar 1872. **Von der Direction.**

## Bekanntmachung.

Zufolge Entschliessung der General-Direction der Königlichen Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung vom 27. Januar 1872, No. 2687 und vorbehaltlich deren Genehmigung werden am **Dienstag und Mittwoch, als am 20. und 21. Februar 1872,** bei der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section Münnerstadt in Kissingen nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden zur Ausführung vergeben werden, nämlich: die zwei nachbenannten Arbeitsloose der Bahn von Schweinfurt nach Meiningen im Bezirke der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section und zwar:

das I. Arbeitsloos 4 700 Meter lang, zwischen Ebenhausen und Rannungen,

das II. Arbeitsloos 3 636 Meter lang, zwischen Rannungen und Poppenlauer,

| enthaltend: | I. Loos fl. | kr. | II. Loos fl. | kr. | Zusammen fl. | kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Eigentliche Erdarbeiten im Anschlag zu . . . | 115086 | 52 | 233664 | 47 | 348751 | 39 |
| Kunstbauten, incl. eines 400 Meter langen Stollens im Gesammt-Anschlag zu | 46121 | 54 | 456641 | 7 | 502763 | 1 |
| Vollendung der Wegübergänge im Anschlag zu . | 4817 | 28 | 4935 | 27 | 9752 | 55 |
| Steinmaterial zum Unterbau im Anschlag zu . . | 27205 | 56 | 27368 | 37 | 54574 | 33 |
| Im Ganzen | 193232 | 10 | 722609 | 58 | 915842 | 8 |

Es kann sowohl auf jedes der zwei Loose einzeln, als auch auf die beiden Loose zusammen als einziges Accordobject submittirt werden.

Die Eröffnung der rechtzeitig eingereichten Submissionen findet statt:

am Dienstag, den 20. Februar 1872, Vormittags 9 Uhr, für das I. Loos,

am Mittwoch, den 21. Februar 1872, Vormittags 9 Uhr, für das II. Loos und für das I. und II. Loos zusammen.

Die zu stellende Caution beträgt für das I. Loos 10 000 fl., für das II. Loos 36000 fl., für die beiden Loose als einziges Accordobject zusammen 46000 fl.

Bedingnisshefte, Pläne und Kostenanschläge liegen vom 5. Februar an im Amtslocale der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Exemplare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Couverten

für das I. Loos für sich und für die beiden Loose als ein Accordobject zusammen

längstens bis Montag, den 19. Februar 1872, Abends 6 Uhr, und für das II. Loos

längsten bis Dienstag, den 20. Februar 1872, Abends 6 Uhr, bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller in §§ 9, 10 und 11 der allgemeinen Submissionsbedingungen angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Veraccordirungs-Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden um, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Cautions- und Betriebsvermögen sogleich durch amtliche Zeugnisse genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Kissingen, am 1. Februar 1872.

**Königlich Bayerische Eisenbahnbau-Section Münnerstadt.**

Wiss,
Sections-Ingenieur.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro December 1871.

L R 7814/23. 10 Körbe Wein (21 Ctr. 68 Pfd.) lagerte in Berlin seit September. Nach Düsseldorf gehörig und dorthin zurückgesandt.
B 323. 1 Pack Sägen (17 Pfd.) lagerte in Berlin seit November. Nach Remscheid gehörig und dorthin zurückgesandt.
J M R 1132. 1 Kiste (7 Ctr. 49 Pfd.)
H S G 1394. 1 Kiste (3 Ctr. 35 Pfd.)
H C 2524. 1 Kiste (27 Pfd.)
J H P 82/83. 2 Kisten (4 Ctr. 50 Pfd.)
} lagerten in Berlin seit November. Kartirungen gingen nachträglich hier ein.
G B 1252. 1 Kiste (1 Ctr. 31 Pfd.)
F H 700. 1 Kiste (75 Pfd.)
M R 215/6. 2 Ballen (88 u. 34 Pfd.)
E E 108. 1 Ballen (7 Ctr. 60 Pfd.)

**Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.**
December 1871.

6 Nothkettenhaken mit je 2 Gliedern
1 do. mit 1 Glied
1 Patentkuppelung ohne Signatur.
2 Laternenstützen mit 2 Schlössern
1 Schraube ca. 2' lang
} im Wagen B. M 1242 in einem unverschlossenen Kasten gefunden lagern in Berlin seit 7. Dec.
S 38. 3 kleine gusseiserne Platten (20 Pfd.) lagern in Brandenburg seit 1. December.
1 Bund hölzerne Planbügel (16 Pfd.) lagert in Berlin seit 15. Decemb.
K L 6510. 1 Fass (58 Pfd.) lagert in Magdeburg seit Revision des Friedrichstädter Empfangs-Güterbodens am 13. December.
H 296. 1 leeres Fass (1 Ctr. 43 Pfd.) lagert in Berlin seit Revision des Empfangs-Güterbodens am 10. December.
F W 3239. 1 Ballen (1 Ctr. 3 Pfd.) von M. Gladbach lagert in Berlin seit 17. December.
S D 7657. 1 Kiste (1 Ctr. 40 Pfd.) lagert in Berlin seit 18. December.
K St Lübeck 2814. 1 Kiste (1 Ctr. 11 Pfd.) lagert in Berlin [Eilgut] seit 17. December.
P 4034. 1 Ballen (33 Pfd.) lagert in Berlin seit 15. December.
L W 6022. 1 Ballen (14 Pfd.) lagert in Berlin seit 19. December.
L B 6366. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Berlin seit 20. December.
C B 529. 1 Pack (68 Pfd.) lagert in Berlin seit 20. December.
2677. 1 Kiste (83 Pfd.) lagert in Berlin seit 25. December.
TB 164. 1 Ballen (77 Pfd.) lagert in Berlin seit 25. December.
J B Calm in Bernburg a/Saale. 1 Plan lagert in Berlin seit 26. Dec.
V 18/19. 2 Körbe (4 Ctr. 65 Pfd.) lagern in Berlin seit 25. December.
K W 55. 1 Pack (41 Pfd.) lagert in Berlin [Eilgut] seit 25. December.
F P Hagen 2176. 1 Kiste (26 Pfd.) lagert in Berlin seit 22. December.
F W C. 2 Kisten Glas von Chatelineau lagern in Berlin seit 6. Dec.

### Verzeichniss

der auf der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** aus dem Jahre 1871 lagernden Güter.

A K 9791. 1 Kiste Papier (35 Pfd.) lagert in Leipzig.
B 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern in Leipzig.
C L 512. 1 Ballen woll. Waaren (34 Pfd.) lagert in Leipzig.
D weiss. 1 Tafel Blech (9 Pfd.) lagert in Förderstedt.
Emil Block Berlin. 1 Pack Säcke (57 Pfd.) lagert in Halle.
F E 726. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Leipzig.
F L 9765. 1 Fass Nägel (60 Pfd.) lagert in Leipzig.
F S. 2 Pack Säcke (60 Pfd.) lagern in Leipzig.
F S 264. 1 Fass Düngemittel (235 Pfd.) lagert in Halle.
G 445. 1 leere Kiste (63 Pfd.) lagert in Leipzig.
G 759. 5 Colli Ofentheile (67 Pfd.) lagern in Leipzig.
G 793. 1 Collo Ofentheile (9 Pfd.) lagert in Leipzig.
G E 4041. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Leipzig.
G. Ramdohr Aschersleben. 1 Paak Säcke (23 Pfd.) lagert in Halle.
Hering 380. 1 leeres Fass (85 Pfd.) lagert in Leipzig.
H. Raelz & Andrews Zschöppern. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert in Leipzig.
J G St. 1837. 1 Pack Säcke (11 Pfd.) lagert in Leipzig.
J L 53. 1 Pack Packzeug (12 Pfd.) von Magdeburg lagert in Leipzig seit 8. Februar.
Jülich-Leipnitz. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert in Leipzig.
L R 7064. 1 Fass Oel (458 Pfd.) lagert in Halle.
Merseburg 2930. 1 leeres Fass (34 Pfd.) lagert in Leipzig.
N C 5414. 1 Kiste Marmor (120 Pfd.) lagert in Leipzig.
P 173. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Leipzig.
R 47. 1 Fass Graphit (1236 Pfd.) von Prag lagert in Magdeburg seit 5. October.
S S 6539. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Jeumont lagert in Leipzig seit 6. December.
S Steinert 31. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) lagert in Leipzig.
Stadtmühle Wurzen 49719. 1 Pack Säcke (36 Pfd.) lagert in Leipzig.
T W 3570. 1 Ballon (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.) lagert in Leipzig.
W M 5. 1 Pack Sensen (18 Pfd.) lagert in Leipzig seit 26. December.
209. 1 alte Tragfeder von Magdeburg lagert in Leipzig seit 9. Nov.
51571/2, 51589. 3 Körbe Wein (436 Pfd.) von Erquelinnes lagern in Leipzig seit 11. November.
21651/2, 23656. 3 Körbe Champagner (130, 130, 351 Pfd.) lagern in Leipzig.
1 schwarze Tasche (7 Pfd.) lagert in Leipzig.
Gepäckschein 590. 1 Pack Tücher etc. von Cöthen lagert in Leipzig.
Gepäckschein 40. 1 Pack Packzeug (16 Pfd.) von Elberfeld lagert in Leipzig.
Gepäckschein 825. 1 schw. Holzkoffer (65 Pfd.) von Cöthen lagert in Halle.
F C G 2. 1 Pack Gelbholz (125 Pfd.) lagert in Leipzig seit 13. December.
2 Seronen Tabak (220 Pfd.) lagern in Leipzig seit 11. December.
M 35, 6, 37, 604. 1 Ballon Wolle (192 Pfd.) lagert in Leipzig.
S 2694. 1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Maschinentheil (37 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Stange Eisen 16' lang (38 Pfd.) lagert in Weissandt.
1 Stange Eisen (60 Pfd.) lagert in Leipzig.
2 Stangen Eisen (27 Pfd.) lagern in Leipzig.
2 gusseiserne Platten (460 Pfd.) lagern in Schönbeck.
1 Zinkblechdach von einem Eisenb.-Wagen lagert in Weissandt.
1 Pack Säcke (18 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Pack Säcke (25 Pfd.) lagert in Halle.
1 Wagendecke von rothem Segeltuch lagert in Halle.

## b) Fehlende.

### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat December 1871.

H 6173/4. 2 Kisten leere Flaschen (1 Ctr. 50 Pfd.) von Creuznach fehlten in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
2 Bund Schwarzblech (2 Ctr. 2 Pfd.) von Letmathe fehlten in Berlin October. Angelegenheit ist zwischen Versender und Empfänger geregelt.
B P M E 63. 1 Plombirleine von Lennep fehlte in Berlin seit October. Am 18. Januar ersetzt.
K N 71. 1 Plan von Elberfeld fehlte in Berlin seit November. Befindet sich wieder bei der Eigenthumsbahn.
M B
K N M B 265. 1 Plan von Rittershausen fehlte in Berlin seit November. Am 26. Novemb. nachträglich eingegangen und ausgeliefert.
G D 939. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 36 Pfd.) von Ohligswald fehlte
B in Berlin seit November. Nachträglich eingegangen.
J C L 2767. 1 Fass Eisenwaaren (5 Ctr. 57 Pfd.) von Haspe fehlte in Berlin seit November. Nachträglich eingegangen.
C S & S 5980. 1 Kiste Papier (80 Pfd.) von Mühlheim H. fehlte in Berlin seit November. Nachträglich eingegangen.
1 Sack Nüsse von Frankenthal fehlte in Berlin seit November. Das Fehlen ist vom Absender anerkannt.
B P M E 313. } 1 Plan
„ 408. } 1 Plombirleine } von Bietigheim fehlten in Berlin seit November. Nachträglich eingegangen.
G C 4098. 1 Ballen baumw. Waaren von M. Gladbach fehlte in Berlin seit November. Nachträglich eingegangen.
Liegnitz 41. 1 Plan von Ohligswald fehlte in Berlin seit November. Nachträglich eingegangen.
E F 6754. 1 Kiste Seife (1 Ctr. 45 Pfd.) von Giessen fehlte in Potsdam seit November. Hier überzählig eingegangen und nach Potsdam gesandt.

**Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.**
December 1871.

B 31. 1 Stück rohe Juteleinen (25 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Berlin seit 11. December.
E 5. 1 gusseiserner Ofentheil von Lippstadt fehlt in Brandenburg seit 11. December.
1 abgebrochenes Eckstück zu einem Ofenuntersatz.
D M. 2 leere ½ Tonnen (86 Pfd.) von Magdeburg fehlen in Berlin seit 12. December.
AH 2346. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 15 Pfd.) von Solingen fehlt in Berlin seit 1. December.

R & G 3711. 1 Korb Ketten (1 Ctr. 43 Pfd.) von Lippstadt fehlt in Berlin seit 7. December.
F W 3229. 1 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 5 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in Berlin seit 8. December.
S S 7670. 1 Kiste Kurzwaaren (29 Pfd.) von Siegen fehlt in Berlin seit 4. December.
H M 572. 1 Kiste Spielwaaren (5 Pfd.) von Leipzig fehlt in Brandenburg [Eilgut] seit 15. December.
S 7779/80. 2 Ballen Wollengarn (2 Ctr. 4 Pfd. u. 1 Ctr. 90 Pfd.) von Aachen M. fehlen in Berlin seit 6. December.
P 4024. 1 Ballen Wollengarn (1 Ctr. 15 Pfd.) von Lennep fehlt in Berlin [Eilgut] seit 10. December.
E H B. 2 Blöcke Blei (2 Ctr.) von Köln tr. fehlen in Berlin [Eilgut] seit 15. December.
R & Co. 50. 1 Kiste Hohlglas (3 Ctr. 10 Pfd.) von Köln tr. fehlt in Berlin seit 15. December.
2187. 1 Kiste Obstkraut (34 Pfd.) von Crefeld fehlt in Berlin seit 10. December.
1 leerer Blechballen (22 Pfd.) von Basel fehlt in Berlin seit 12. Dcbr.
D S 3780/1. 2 Ballen baumw. Garn } (4 Ctr. 40 Pfd.) von B. Rittershausen fehlen in Berlin seit
S 3782. 1 Ballen baumw. Garn } 9. December.
R T 4931. 1 Fass Eisenwaaren (3 Ctr. 77 Pfd.) von B. Rittershausen fehlt in Berlin seit 19. December.
1 eiserner Bauchtopf mit Tülle von Berlin fehlt in Wusterwitz seit 22. December.
A 2275. 1 Kiste Metallwaaren (88 Pfd.) von Altena fehlt in Berlin [Eilgut] seit 19. December.
W B 529. 1 Pack Papier (38 Pfd.) von Neuss fehlt in Berlin s. 14. Dec.
J L & S 489. 1 Korb Eisenwaaren (16 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Potsdam seit 20. December.
A M & Co. 634. 1 Kiste Schnürrieme (1 Ctr. 52 Pfd.) von B. Rittershausen fehlt in Berlin seit 21. December.
K 1725. 1 Kiste Holzwaaren (66 Pfd.) von Iserlohn fehlt in Berlin seit 19. December.
H B 1334. 1 Kiste abgewebte Hülsen (6 Ctr. 7 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Potsdam seit 6. December.
B 10. 1 Fass Kleider (43 Pfd.) von Grevenbrück fehlt in Berlin [Eilgut] seit 20. December.
D A 80. 1 Kiste woll. Hemden (56 Pfd.) von Emden fehlt in Berlin seit 6. December.
C B & S 3815. 1 Ballen baumw. Waaren (2 Ctr 68 Pfd.) von B. Rittershausen fehlt in Berlin seit 23. December.
G J B 720, 27. 2 Colli Wein (4 Ctr. 60 Pfd.) von la Chapelle fehlen in Berlin seit 6. December.
L B 283. 1 Kiste (1 Ctr. 69 Pfd.) von Paris fehlt in Magdeburg seit 6. December.
1 Tragfeder von Holzminden fehlt in Potsdam seit 27. December.
F E N 2664. 1 Ballot Posamentirwaaren (48 Pfd.) vom Versand-Güterboden bei Verladung nach Cassel fehlt in Berlin seit 12. Decbr.
B & S 412. 1 Collo Bücher (40 Pfd.) vom Versand-Güterboden bei Verladung nach Cassel fehlt in Berlin seit 12. December.
AR 1108, 9092. 2 Fässer Sicatif (8 Ctr. 1 Pfd.) vom Versand-Güterboden bei Verladung nach Vohwinkel fehlen in Berlin s. 19. Dec.
W A G 51. 1 Ballot Leinen (14 Pfd.) von Frankenstein fehlt in Berlin seit 23. December.
Adresse: Hrn. Feldwebel Grabow Swinemünde. 1 Kiste (28 Pfd.) vom Versand-Güterboden fehlt in Berlin seit 18. December.

## Verzeichniss
der auf der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** aus dem Jahre 1871 fehlenden Güter.

A B 741. 1 Ballen Bücher (99 Pfd.) von Wesel fehlt in Leipzig seit 23. Mai.
A K S 357. 1 Ballen Manufactur-Waaren (69 Pfd.) von Gotha fehlt in Magdeburg seit 4. October.
B 1. 1 Kübel Butter (32 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 15. Februar.
B 2. 1 Kübel Butter von Crossen fehlt in Cöthen seit 7. Januar.
B C 622. 1 Kiste Garn (229 Pfd.) von Berlin fehlt in Halle s. 30. Juni.
B 2003. 1 Collo baumw. Waaren (23 Pfd.) von Breslau fehlt in Halle seit 15. November.
B R 58. 1 Kette von Teutschenthal fehlt in Halle seit 17. November.
C B A Bernburg. 1 Pack Bibeln (15 Pfd.) von Halle fehlt in Cöthen seit 13. Mai.
C D 1. 1 Kiste Walzen (244 Pfd.) von Brüssel fehlt in Leipzig seit 23. October.
Clauss Magdeburg 2. 1 Kiste Käse (10 Pfd.) von Zeitz fehlt in Magdeburg seit 22. December.
C L 1089. 1 Kübel Butter (55 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 11. Juli.
C S 979. 1 Korb Fische (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Halle seit 21. November.
C S L 4534. 1 Korb Eisenwaaren (577 Pfd.) von Givet fehlt in Leipzig seit 16. Mai.
C V 297. 1 Kübel Butter (49 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 15. Februar.
C W 2. 1 Collo Kleider u. Betten (108 Pfd.) von Camen fehlt in Leipzig seit 29. November.
E B 213. 1 Ballen Bücher (47 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Leipzig seit 8. Juni.
E P 1128. 1 leere Kiste (45 Pfd.) von Wesel fehlt in Leipzig seit 12. November.
E St 21. 1 Kiste Kleider (44 Pfd.) von Brandenburg fehlt in Halle seit 28. Juni.
F F 46. 2 Säcke Kartoffeln (295 Pfd.) von Raguhn fehlen in Magdeburg seit 2. November.
F G 4. 1 Kiste Brunnen (20 Pfd.) von Merseburg fehlt in Cöthen seit 31. August.
F N 6. 1 Sack Holzwaaren (64 Pfd.) von Cöthen fehlt in Halle seit 9. Januar.
F W C 839. 1 Fass Wein (90 Pfd.) von Bingen fehlt in Stumsdorf seit 30. September.
F. W. Kollmann. 2 Pack Säcke (179 Pfd.) von Förderstedt fehlen in Magdeburg seit 4. Februar.
G D 1305. 1 Sack Samen (31 Pfd.) von Quedlinburg fehlt in Leipzig seit 15. Februar.
G M M 160. 1 Sack Kaffee von Hamburg fehlt in Leipzig s. 27. Nov.
G R 622. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Themar fehlt in Magdeburg seit 25. October.
G W 1952. 1 Fass Wein (187 Pfd.) von Mainz fehlt in Cöthen seit 10. Februar.
H 1133. 1 Ballen Federn (116 Pfd.) von Dresden fehlt in Madeburg seit 11. October.
H 1234. 1 Kiste Butter (95 Pfd.) von Gotha fehlt in Magdeburg seit 22. Februar.
H A 33. 1 Kiste Acten (27 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Halle seit 16. December.
v. H F 656. 1 Ballen Wolle (187 Pfd.) von Verviers fehlt in Leipzig seit 21. September.
H K 63. 1 Ballen Reis (161 Pfd.) vom Boden fehlt in Halle s. 4. Oct.
H v M 1041. 1 Kiste Wäsche (37 Pfd.) von Potsdam fehlt in Halle seit 23. December.
J H 4097. 1 Ballen woll. Waaren (210 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Magdeburg seit 28. September.
J H K 19941. 1 Kübel Butter (38 Pfd.) von Nürnberg fehlt in Halle seit 6. December.
K 198, 200. 2 Pack Düten (42 Pfd.) von Schönebeck fehlen in Magdeburg seit 24. Januar.
K M 53. 1 leere Kiste (76 Pfd.) von Giessen fehlt in Leipzig seit 13. August.
M 120. 1 Ballen Reis (198 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 11. Juli.
M X. 1 Ofenseitenwand (37 Pfd.) von Tangerhütte fehlt in Cöthen seit 5. December.
M C 8732. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) von Bingen fehlt in Cöthen s. 12. Mai.
M F B 6190. 1 eis. Riemenscheibe (62 Pfd.) von Buckau fehlt in Leipzig seit 2. October.
M K 8761. 1 Fass Seife (57 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 11. Juli.
M L 14. 1 Kugelkette von Leipzig fehlt in Buckau seit 27. Juni.
M L E Halle 38. 1 Wagendecke vom Perron fehlt in Halle seit 2. März.
Neben-Zoll A. Elten. 1 Pack Zollschlösser von Dessau fehlt in Magdeburg seit 14. November.
P H 1. 1 Fass Mineralöl (345 Pfd.) von der Rampe fehlt in Leipzig
L seit 23. November.
R 47. 1 Fass Regulus (866 Pfd.) von Prag fehlt in Magdeburg seit 5. October.
S. 2 eis. Röhren (32 Pfd.) von Düsseldorf fehlen in Leipzig s. 4. Sept.
S. St. E. Schönberg 3, 9. 2 Seile von B. A. E fehlen in Halle seit 30. October.
S G 43. 1 Tonne Syrup (350 Pfd.) von Röblingen fehlt in Magdeburg seit 4. November.
S H 7089. 1 Kiste halbw. Waaren (80 Pfd.) von Gera fehlt in Magdeburg seit 17. April.
S P 7228. 1 Fass Arsenik (55 Pfd.) von Buckau fehlt in Halle seit 23. November.
T G 9096. 1 Kiste Seife (40 Pfd.) von Dresden fehlt in Halle seit 3. October.
W 8. 1 Kiste Kleider (55 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 3. Januar.
W 3904. 1 Ballen Leinen (84 Pfd.) von Gotha fehlt in Cöthen seit 10. October.
W K 272. 1 Kübel Butter (64 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Förderstedt seit 19. Februar.
W O B 1099. 1 Kiste Liqueur (65 Pfd.) von München fehlt in Cöthen seit 21. April.
189. 1 Sack Kaffee (169 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 13 Juli.
82. 1 Rolle Papier (85 Pfd.) von Merseburg fehlt in Magdeburg seit 20. April.
4570. 1 Ballen Garn (22 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 15. December.

722. 1 Fass Rohzucker (1618 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 13. Januar.

816. 1 Ballen Tuch (19 Pfd.) von Burg fehlt in Halle seit 12. März.

577. 1 leere Kiste (21 Pfd.) von Dresden fehlt in Halle seit 1. October.

3105. 1 Kiste Confect (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Leipzig seit 25. Mai.

6408. 2 Rollen Tabak von Dessau fehlen in Stumsdorf seit 11. November.

1442. 1 Pack Tabak (39 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 19. November.

931. 1 Fass Mus (119 Pfd.) von a. d. Saale fehlt in Magdeburg seit 14. April.

100. 1 Kiste Cigarren (35 Pfd.) von Minden fehlt in Leipzig seit 8. März.

39. 1 Kübel Butter (59 Pfd.) von Eisfeld fehlt in Magdeburg seit 28. Januar.

1738. 1 Ballen woll. Waaren (44 Pfd.) von a. d. Saale fehlt in Halle seit 10. December.

Gepäckschein 290. 1 Sack Betten (18 Pfd.) von Potsdam fehlt in Halle (Weissenfels) seit 30. Juni.

Gepäckschein 388. 1 Kiste Obst etc. (13 Pfd.) von Aschersleben fehlt in Magdeburg seit 8. December.

Gepäckschein 528. 1 grünlederne Tasche (7 Pfd.) von Harburg fehlt in Leipzig seit 20. September.

1 Nothkettenhaken mit 4 Gliedern von Leipzig fehlt in Cöthen seit 28. November.

2 Bund Dornstämme (45 Pfd.) von Wolkramshausen fehlen in Leipzig seit 16. November.

1 Kette von Schönebeck fehlt in Halle seit 14. November.

1 Kette von Nordhausen fehlt in Cöthen seit 16. October.

4. 1 Kette von Stassfurt fehlt in Schönebeck seit 11. Februar.

# PRIVAT-ANZEIGEN.


Mit dem 1. October 1871 trat die

## Norddeutsche Allgemeine Zeitung

in das **zweite Decennium ihres Bestehens** ein.

Zehn Jahre ununterbrochener Kämpfe mit den inneren und äusseren Gegnern der nationalen Politik, mit den Irrthümern einer ungesunden Volkswirthschaftslehre, wie mit den Umsturz-Ideen der modernsten Zeit haben den Namen des Blattes und dessen Streben in den weitesten Kreisen so bekannt gemacht, dass jede weitere Beleuchtung desselben überflüssig erscheinen muss. Was **Reichhaltigkeit, Raschheit und Zuverlässigkeit der Nachrichten** der „Nordd. Allg. Ztg." anbelangt, so bedarf das Blatt in dieser Beziehung auch keiner besonderen Anpreisung; für eine Fülle von Nachrichten bildet es die Bezugsquelle der anderen Deutschen und vieler fremdländischen Journale. Was Unterhaltungslectüre anbelangt, so bietet die „Nordd. Allg. Ztg." auch in dieser Beziehung in einem sorgfältig gewählten Feuilleton (das Jahr 1872 wird einen neuen, ungemein spannenden Roman von Miss Braddon bringen), in den zahlreichen belehrenden und belletristischen Artikeln ihrer beinahe täglichen Beilagen, und in der regelmässig erscheinenden Sonntagsbeilage ungleich mehr, als andere Journale in diesem Punkt zu bieten vermögen.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" erscheint täglich Abends, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Abonnements für Berlin werden zu jedem Termin in der **Expedition** der Zeitung, **Zimmerstrasse 96,** angenommen. Quartaliter nehmen alle **Spediteure und alle Postämter** Bestellungen an. Preis für Berlin **ohne** Bringerlohn monatlich **17 Sgr. 6 Pf.**, vierteljährlich **1 Thlr. 20 Sgr.; mit** Bringerlohn monatlich **20 Sgr.**, vierteljährlich **2 Thlr.**; für Preussen, sowie für das übrige Deutschland mit Einschluss des ganzen Oesterreichischen Staates **2 Thlr.** Inserate sind an die Expedition zu senden. Preis pro sechsspaltige Petitzeile **3 Sgr.** — Beiträge für die **Redaction** der „Nordd. Allg. Ztg." sind an diese: **Berlin, Zimmerstrasse 96,** zu senden. Manuscripte werden nicht zurückgegeben, sondern vernichtet. — Die Redaction und Expedition **franciren** alle ihre Sendungen und nehmen daher auch nur **francirte** Briefe an.

Die

## Hessische Morgenzeitung in Cassel

herausgegeben von **Dr. Fr. Oetker,**

begann mit dem 1. Januar d. J. ihren **14. Jahrgang.** Sie erscheint wöchentlich 12 mal und liefert Sonntags den Abonnenten ein besonderes **Unterhaltungsblatt.** Der Abonnementspreis beträgt bei den Postanstalten in Preussen mit Stempelsteuer vierteljährlich 1 Thlr. 7½ Sgr., im übrigen Deutschland und Oesterreich 1 Thaler.

Anzeigen finden in der Hessischen Morgenzeitung, dem gelesensten Blatte in Hessen und Waldeck, die wirksamste Verbreitung. Der Einrückungspreis ist 1⅛ Sgr. für die gespaltene Kleinzeile.

**Einladung zum Abonnement**

auf das

## „Mainzer Tagblatt,"

**früher Mainzer Wochenblatt.**

Preis vierteljährlich loco Mainz **nur 54 kr.**, durch die Post bezogen **1 fl. 5 kr.** (excl. etwaiger Stempelsteuer oder Bestellgeldes).

Ausser den regelmässigen telegraphischen Correspondenzen, Berliner, Wiener, Frankfurter und New-Yorker Börsencoursen, welche dieses Blatt gleichzeitig mit allen grösseren Zeitungen bringt, hat es eingehendere Artikel über wichtige Ereignisse, Beschreibungen von besonderen Vorkommnissen auch ebenso schnell wie jene producirt, und selbst die grössten Unkosten entsprechenden Falls nicht gescheut.

Das Feuilleton bringt neben ausgewählten Erzählungen auch grössere Beschreibungen von interessanten Tagesereignissen.

Das „Mainzer Tagblatt" erfreut sich in der Stadt Mainz sowohl, als in der Provinz der grössten Verbreitung und ist Organ für Bekanntmachungen der städtischen Behörden.

Inserate finden durch das „Mainzer Tagblatt", da dieselben auch als Plakat in der Stadt angeschlagen werden, die lohnendste Verbreitung und wird die Petitzeile oder deren Raum mit 4 kr. berechnet. Alle soliden Annoncen-Expeditionen nehmen Anzeigen für dasselbe entgegen.

Mainz, im December 1871. **Die Expedition.**

## Technisches Bureau

für

## Eisenbahn-Vorarbeiten

von

**Walter & Exner in Breslau,** Viehmarkt 1.

## Kaufgesuch

grösserer Parthien alter Schienen, Räder, Radreifen, Achsen von Waggons und von Locomotiven, sowie altes Metall. Specificirte Offerten unter L. V. 255 befördert die **Annoncen-Expedition** von **Haasenstein & Vogler** in **Leipzig.**



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

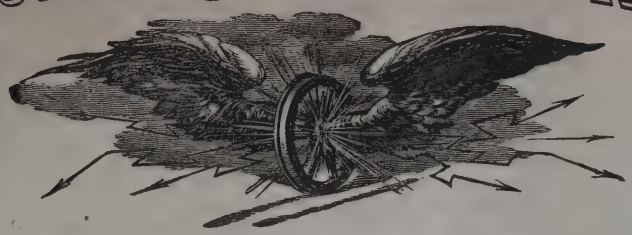
Verantwortl. Redacteur: Dr jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 16. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 9. Februar 1872. (Schluss der Nummer: 8. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: Gesetzentwurf, betreffend Erweiterung des Staatsbahnnetzes; Handelskammer-Befürwortung der Rechts-Rheinischen Bahn; Rheinische Bahn; Vorarbeiten für Projecte der Westfälischen Bahn; Fünfer-Ausschuss in Sachen der Differentialtarife; Antrag, die Prioritäten der Niederschles.-Märkischen Bahn depositalmässig zu machen; Eisenbahnactien an der Börse; der Staat und die Thüringische Eisenbahn; Verwaltungsfusion; Halle-Casseler Bahn; Eisenbahnen zwischen Posen und Russisch-Polen; Mitteldeutsche Ost-Westbahn; Dresden-Weimar; Untere Ruhrthalbahn; Troisdorf-Düsseldorf-Speldorf; Kohlfurth-Falkenberg; Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, die Vorlage, betreffend die Ausdehnung des staatlichen Eisenbahnnetzes; Verständigung über Erlass des Handelsministers, betreff. Fahrplanänderung mit den betreffenden Ober-Postdirectionen; Project Berlin-Tempelburg; Berlin-Anhalt, Personalien; Berlin-Stettiner Erweiterungsbauten; Vorarbeiten für die directe Bahn von Berlin nach Frankfurt. Altenburg-Zeitz. Frankfurt-Hanau, directe Güterverkehre. Aus Bayern: Ebenhausen-Meiningen; Donauthalbahn; Bodensee-Gürtelbahn; Coburg-Schweinfurt-Hassfurt. — Oesterreich-Ungarische Correspondenz: Hausse der Bahnactien; Concession Lindau-St. Margarethen; Oesterr. Eisenbahnvorlagen; Erlässe der Militärbehörden; Postgebühren und Betriebsordnung; Beschlüsse der Directoren-Conferenz über Fahrordnungen und schiedsrichterliche Gebühren; Thätigkeit des Eisenbahn-Clubs; Berichte von der Alföld-, Graz-Raaber, Kaiser Ferd. Nord-, Süd-, Elisab.-West-, Rudolfs-, Leoben-Vordernberger Bahn, endlich von Böhmischen Bahnen und den Anständen auf der Galizisch-Russischen Grenze. Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn, Geschäftsberichte pro 1870. — Personalnachrichten. — Techniches: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. — Schifffahrt: Postdampferlinie zwischen Italienischen Häfen und Bombay. — Miscellen. — Eisenb.-Kalender. — Briefkasten. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 4. Februar. (Gesetzentwurf, betreffend Erweiterung des Staatsbahnnetzes. Handelskammer-Befürwortung der Rechts-Rheinischen Bahn. Rheinische Bahn. Vorarbeiten für Projecte der Westfälischen Bahn. Fünfer-Ausschuss in Sachen der Differentialtarife. Antrag, die Prioritäten der Niederschles.-Märkischen Bahn depositalmässig zu machen. Verlegung der Direction der Preussischen Ostbahn. Eisenbahnactien an der Börse. Der Staat und die Thüringische Eisenbahn. Verwaltungsfusion. Halle-Casseler Bahn. Eisenbahnen zwischen Posen und Russisch-Polen. Mitteldeutsche Ost-Westbahn. Dresden-Weimar. Untere Ruhrthalbahn. Troisdorf-Düsseldorf-Speldorf. Kohlfurt-Falkenberg.)

Die vereinigten Commissionen unsres Abgeordnetenhauses für Handel und Gewerbe und für Finanzen und Zölle haben den Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Staatsbahnnetzes durch den Bau der Linien Bebra-Friedland, Tilsit-Memel u. s. w. durchberathen und empfehlen in ihrem Bericht den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen. Für die morgende Sitzung des Abgeordnetenhauses stehen die betreffenden Regierungsvorlagen auf der Tagesordnung und werde ich wohl in der Lage sein, in einer Nachschrift zu dieser Correspondenz über das Resultat der Berathung zu referiren.

Unser Handelsminister hat dieser Tage eine Deputation der Handelskammer von Barmen Audienz ertheilt. Die Deputation befürwortete das Concessionsgesuch der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zur Durchführung der Rechts-Rheinschen Bahn von Cöln durch das Dörne- und Wupperthal nach Barmen, Hagen und Hörde resp. Dortmund mit einer Abzweigung von Wichlinghausen (Barmen) über Hattingen und Steele nach Meissen, sowie von Depertang nach Lennep, Remscheid und Hückeswagen. In welchem Sinne die Antwort des Ministers ausgefallen, hat bisher noch nicht verlautet.

In Folge erlangter Ermächtigung des Königlichen Eisenbahn-Commissariats und zum Zwecke grösstmöglichster Güterbeförderung hat die Rheinische Eisenbahn vom 5. Februar cr. ab bis auf Weiteres die sämmtlichen Personenzüge von Osterath nach Rheinhausen und vice versa eingestellt.

Der Königlich Westfälischen Eisenbahndirection hat der Handelsminister jetzt die Befugniss ertheilt, die generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn (von einem geeigneten Puncte der Westfälischen Bahn zwischen Hamm und Soest) nach Dortmund[1] nicht nur über Dortmund hinaus auszudehnen oder (von einem östlich von Dortmund belegenen Puncte ausgehend) in das Thal der Emscher weiter zu führen, sondern auch in der Richtung auf Arnheim behufs directer Verbindung mit dem Holländischen Eisenbahnnetze die Vorarbeiten vornehmen zu lassen.

In Folge Beschlusses des Bundesrathes, durch das Reichskanzleramt die Frage der Differentialtarife auf den Eisenbahnen einer eingehenden Prüfung unter Mitwirkung von Sachverständigen der Landwirthschaft, des Handels, der Industrie und der Eisenbahnverwaltungen unterziehen zu lassen, hatte das Reichskanzleramt, wie ich neulich berichtet habe, den bleibenden Ausschuss des Deutschen Handelstages ersucht, ihm 5 Mitglieder des Deutschen Handels- und Gewerbestandes zu bezeichnen, welche bereit sind, sich zu einem noch festzustellenden Zeitpunct zu einer Conferenz in Berlin einzufinden, um über die einschlagenden Fragen sich als Sachverständige mündlich zu äussern. Der bleibende Ausschuss hat daraufhin die Herren Schnorr (Leipzig), Stephan (Königsberg), Joh. Carl Weidert (München), Zuckschwerdt (Magdeburg) und den Generalsecretair Dr. Alexander Meyer in Vorschlag gebracht.

Aus hiesigen und auswärtigen Geschäftskreisen wird ein sehr opportuner Antrag an die Regierung gerichtet werden, welcher dahin geht, die Prioritäten I., II. und III. Emission der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zur Bestellung von Dienstcautionen etc. zuzulassen. Diese Prioritäten haben in gewissem Sinne die Eigenschaft von Staatspapieren, denn sie werden durch unsre Staatsschulden-Tilgungscommission amortisirt, aber freilich aus den Einnahmen der Bahn verzinst. Es ist fast anzunehmen, dass der Antrag von Erfolg ist, denn durch die Heimzahlung so vieler Staatsanleihen wird die Zahl der depositalmässigen Papiere immer kleiner und ist eine Vermehrung derselben schon aus diesem Grunde mehr als wünschenswerth.

Das Gerücht, der Sitz der Direction der Preussischen Ostbahn werde von Bromberg nach hier oder doch jedenfalls von Bromberg weg anderswohin verlegt werden, tritt wieder von Neuem auf. In der That hat mit der in diesem Jahre bevorstehenden Eröffnung der Eisenbahn von Dirschau über Conitz nach Schneidemühl, durch welche die Tour nach Berlin um beinahe fünf Meilen abgekürzt wird, das Gerücht an Wahrscheinlichkeit gewonnen, da nicht ohne Grund angenommen wird, dass künftig die directen Züge von Eydtkuhnen über Königsberg nach Berlin nicht mehr über Bromberg, sondern über Conitz gehen werden und die Folge davon sein würde, dass die Central-Verwaltung nicht mehr an der Hauptbahn, sondern an einer Seitenlinie ihren Sitz hätte. [2]

[1] Siehe Nr. 41 S. 844 des vorigen Jahrgangs. Die Red.

[2] An massgebender Stelle ist nach einer von uns erbetenen Auskunft nichts über die Verlegung des Domicils der Ostbahn-Direction bekannt.
Die Red.

Von unsrer Börse ist die Thatsache zu berichten, dass seit einiger Zeit, namentlich in letzter Woche, der Schwerpunct des Geschäfts in den Preussischen Eisenbahnactien lag. Motive für eine Hausse, welcher man nur gestern untreu wurde, brauchte man nicht erst zu suchen. Das Factum, dass die Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft die Magdeburg-Leipziger Bahn kaufen will, verlieh allen sonstigen Fusions-Gerüchten, welche irgend einmal auf's Tapet gebracht waren, eine derartige Färbung, dass ein Gerücht das andere jagte und die Course rapid in die Höhe trieb. Erst hiess es, die Halberstädter Gesellschaft kauft die Halle-Sorau-Gubener und die Hannover-Altenbekener Bahn. Bald ging man weiter und liess die Thüringer Bahn vom Staate kaufen und endlich wurde auch wieder ein Mal die Rhein-Nahebahn zum Kaufobject gemacht, das die Regierung aus strategischen Gründen an sich zu bringen suche.

Für den Ankauf der Thüringer Bahn Seitens des Staates wird übrigens in einigen Börsenblättern lebhaft agitirt und sucht man die staatliche Geneigtheit damit zu begründen, dass die Regierung aus strategischen Rücksichten sich nach und nach in Besitz einer Linie von Berlin nach Frankfurt a. M. setzen will, bezw. für diese Linie eine einheitliche Verwaltung wünscht. Ich glaube die Ankaufs-Nachricht durchaus nicht, will aber bemerken, dass die Thüringische Bahn 26 Jahre des Betriebes hinter sich hat und dass also auf Grund des § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 der Staat eo ipso in 4 Jahren ein Anrecht auf Erwerbung der Bahn hat und zwar müsste er in diesem Falle die Durchschnittsdividende der letzten fünf Betriebsjahre im fünfundzwanzigfachen Betrag als effectiven Werth einer Stammactie bezahlen.

Was übrigens die in der gesammten Presse so viel besprochene Fusion der Halle-Gubener, Märkisch-Posener und Berlin-Görlitzer Bahn betrifft, so bin ich in der Lage mitzutheilen, dass wenn es sich überhaupt um Etwas, höchstens um eine Fusion der Verwaltung handelt.

Die zur Halle-Casseler Eisenbahn gehörige Verbindungsstrecke von Münden nach Arenshausen ist am 28. Januar zum ersten Male in ihrer ganzen Länge, insbesondere auch über den Viaduct bei Bischhausen, mit der Maschine befahren.

Der Deutschen Regierung ist jetzt Seitens der Russischen Regierung — so berichtet man dem Londoner „Daily Telegraph" — eine wichtige Concession gemacht worden, die wahrscheinlich die Aufmerksamkeit der continentalen Mächte in hohem Grade auf sich ziehen wird. Seitens der Regierung des Zaaren ist nämlich die Anzeige ergangen, das künftighin alle Beschränkungen der Entwickelung von Eisenbahnverbindungen zwischen Ostpreussen und Posen einerseits und der Weichsel-Regierung, d. h. Russisch Polen, andererseits wegfallen. Das auf diese Weise Deutschland bewilligte Privilegium wird nicht auf das Oesterreichisch-Ungarische Reich ausgedehnt werden, aus dem einleuchtenden Grunde, dass die St. Petersburger Regierung keineswegs von dem Wunsche beseelt ist, einen vergrösserten Verkehr zwischen ihren eigenen Polnischen Unterthanen und den Galizischen Polen zu cultiviren. Die Deutschland ertheilte Concession wird dem Umstande zugeschrieben, dass Russland sein Warschau mit Moskau, Kiew und dem Süden des Kaiserthums verbindendes Netzwerk militairischer Eisenbahnen so weit vollendet hat, dass es sich genügend vorbereitet fühlt, die Sicherheit seiner westlichen Grenze entweder im Falle eines Krieges mit einer auswärtigen Macht oder einer Erhebung der Polen zu garantiren.

Die Eisenbahnprojecte Thüringens sollen, wie man hier mit Bestimmtheit versichert, einer theilweisen Concentration zugeführt werden. Unter der Bezeichnung „Mitteldeutsche Ost-Westbahn" projectirt man eine Eisenbahn, welche von Fulda nach Meiningen, über Ilmenau und Saalfeld nach Weida und von da in einer Richtung nach Gera und in anderer Richtung nach Werdau führen soll, mit gleichzeitig anzulegenden Zweigbahnen von Ilmenau nach Arnstadt, Saalfeld und Eichicht. Dabei handelt es sich also um Heranziehung bezw. Fusionirung folgender schon projectirten und durch Comité's und Gesellschaften betriebenen Eisenbahnunternehmungen: 1) des Projectes von Fulda nach Meiningen, 2) des Projectes einer Bahn von Meiningen, bezüglich Grimmenthal nach Suhl, 3) des Projectes einer Bahn von Suhl nach Ilmenau, 4) des Projectes einer Bahn von Ilmenau nach Arnstadt und von Ilmenau nach Saalfeld, 5) des Projectes einer Bahn von Weida nach Werdau. Hierzu wird aber noch kommen 6) der Ankauf der schon gebauten und im Betriebe begriffenen Bahn von Eichicht nach Saalfeld, Weida und Gera.[3]

Bei der neulich erwähnten Dresden-Altenburger Bahn handelt es sich übrigens auch um ein Eisenbahnunternehmen in grossem Style, welches namentlich auch Thüringen zu Gute kommen wird. Es handelt sich um Herstellung einer directen und einheitlichen Linie Dresden-Weimar, „des kürzesten Weges aus Sachsen und Schlesien nach Thüringen und ganz West-Deutschland." Wie es heisst, werden gegenwärtig in Altenburg Verhandlungen zur Realisirung dieses Projectes gepflogen.

[3] Es ist das im Wesentlichen das bereits im Jahre 1868 Seite 251 in unserer Zeitung besprochene Plessner'sche Project, zu welchem von uns damals eine Karte gegeben wurde. Die Red.

Die untere Ruhrthalbahn, über welche sich Rheinische Correspondenzen in hiesigen Blättern vielfach beschwert haben, weil sie, obgleich seit längerer Zeit fertig gestellt, nur zu durchgehenden Güterzügen der Rheinischen Bahn miethweise benutzt wurde,[4] ist am 1. d. M. für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Bahn (Kupferdreh-Werden-Düsseldorf) wird nach beiden Richtungen hin und zurück von vier Zügen täglich befahren; auch der Eilgut- und Frachtgutverkehr auf dieser Strecke wird am 12. Februar beginnen. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 14 Seite 149. Die Red.) Die Bahn wird jedenfalls sehr frequent werden, da sie fabrikreiche Städte wie Werden und Kettwig berührt und bei den herrschenden Transportcalamitäten von grosser Wichtigkeit ist.

Einem anderen lange in dem Rheinlande gefühlten Bedürfnisse wird dadurch abgeholfen werden, dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft jetzt Hand an's Werk legen wird, um den Bau der ihr concessionirten Eisenbahn von Troisdorf über Deutz nach Düsseldorf und Speldorf in Angriff zu nehmen. Die Bahn wird sich auf letzterer Station an die Osterath-Wattenscheider Bahn und bei Troisdorf an die Rechts-Rheinische Bahn anschliessen. Ihre hauptsächliche Bedeutung beruht darin, die Ruhrkohlen auf dem directesten Wege nach dem Mittel- und Oberrhein, die Erze von der Lahn, aus dem Westerwalde und dem Siebengebirge nach den Hütten der Ruhr zu schaffen.

Die Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat bekanntlich die Concession zum Bau der Linie Kohlfurt-Falkenberg und ist die von ihr gewählte Trace auf Grund einer kürzlich vorgenommenen landespolizeilichen Bereisung im Allgemeinen bestätigt worden; nur in dem Flussgebiet der Elster sollen einige nicht sehr erhebliche Correcturen vorgenommen werden. Der Bau selbst hat demgemäss schon an unbeanstandeten Puncten begonnen, nämlich bei Weiss-Collm und bei Laute, auch wird nächstens — wenn die Witterung es zulässt — der Brückenbau in Hoyerswerda in Angriff genommen werden. Man hofft in $1^1/_2$ Jahren Bauzeit die Bahn in Betrieb setzen zu können; ein Calcül, das freilich etwas sanguinisch erscheint. In Rücksicht auf den Bau dieser Bahn ist übrigens die Mittheilung von Wichtigkeit, dass gleichzeitig die Bauten der Anhaltischen Bahn von Falkenberg nach Wittenberg beginnen (mit welcher höchst wahrscheinlich die Kohlfurter Linie in Betriebsgemeinschaft treten wird), und dass auch die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft thätig ist, ihre Strecke Zerbst-Magdeburg zur selben Zeit fertig zu stellen. Durch diese drei Projecte wird eine Linie hergestellt, welche berufen ist, als eine Güterbahn ersten Ranges einzutreten und den Verkehr zwischen Magdeburg und den Hansastädten einer- und Schlesien mit allen Hinterländern andrerseits aufzunehmen. Schliesslich mag noch erwähnt werden, dass bei der hiesigen Baugesellschaft bereits Anträge gestellt sind, die Kohlfurt-Falkenberger Linie nach Glogau fortzusetzen.

Nachschrift. Berlin, 6. Februar. Wie oben gemeldet, tractirte das Abgeordnetenhaus in seiner gestrigen Sitzung die Vorlage, betreffend die Ausdehnung des staatlichen Eisenbahnnetzes. Es wurden sämmtliche Bahnprojecte genehmigt. Zu Nr. 1 Linie Tilsit-Memel mit fester Ueberbrückung der Memel bei Tilsit, 5 800 000 Thlr. wurde eine Resolution angenommen, welche die Staatsregierung auffordert, gleichzeitig mit diesem Eisenbahnbau die Tilsit-Tauroggener Staatschaussee in stets wasserfreiem, fahrbaren Zustande zu erhalten und mit der festen Eisenbahnbrücke in Verbindung zu bringen. — Nr. 2. Linie Bebra-Friedland mit Zweigbahn Niederhone-Eschwege, 7 600 000 Thlr. wurde ohne Discussion angenommen. — Zu Nr. 3 Linie Harburg-Stade 3 300 000 Thlr. wurde ein Amendement angenommen, welches den Handelsminister ermächtigt, innerhalb Jahresfrist diese Unternehmung an eine Privatgesellschaft zu übertragen, falls diese Gesellschaft zugleich den Ausbau eines Hafens in Cuxhaven, sowie die Fortführung der Eisenbahn von Stade bis dahin übernimmt und dem Staate alle ihm bis dahin erwachsenen Herstellungskosten erstattet. — Nr. 4 Linie-Arnsdorf-Gassen (Abkürzung der Niederschlesisch-Märk. Bahn) 5 100 000 Thlr. wurde genehmigt, und wiesen bei dieser Gelegenheit einige Abgeordnete auf die Nothwendigkeit einer baldigen Weiterführung der Schlesischen Gebirgsbahn von Waldenburg über Neurode nach Glatz hin. Nr. 5 Linie Eschhofen-Camberg (Flügelbahn der Nassauischen Staatsbahn) 950 000 Thlr. wurde genehmigt, nachdem ein Amendement zurückgezogen war, welches die Eventualität einer Uebernahme dieser Strecke durch die Hessische Ludwigsbahn in Aussicht nimmt. Der Handelsminister hatte nämlich die Erklärung abgegeben, dass die angeknüpften Verhandlungen eine sichere Aussicht auf den Bau der betreffenden Strecke durch die Hessische Ludwigsbahn gewähren. Nr. 6. Zur Vermehrung des Betriebsmaterials auf den Staatsbahnen 4 250 000 Thlr. wurde genehmigt und somit der ganze § 1 im Sinne der Regierungsvorlage erledigt.

§ 2 der Vorlage verordnet, dass die erforderlichen 27 Millionen Thaler in Höhe von 2 Millionen Thaler aus dem Staats-Activ-Capitalienfonds entnommen, der Rest durch consolidirte Anleihe beschafft werden soll. Der Maximalbetrag der Bausummen wird pro 1872 auf

[4] Dieselben Correspondenzen beschwerten sich eigenthümlicher Weise gleichzeitig darüber, dass die Bergisch-Märkische Eisenbahn ihren Verkehr auf den bereits im Betrieb stehenden Linien nicht bewältigen könnte. Die Red.

14 Millionen, pro 1873 auf 10 Millionen Thaler normirt, und der Finanzminister autorisirt, den Zeitpunct und die Stelle der Ausgabe, die Einzelbeträge und den Cours für die zu emittirenden Anleiheverschreibungen zu bestimmen. Dazu wird beantragt, die Befugnisse des Finanzministers dahin zu erweitern, dass derselbe statt consolidirter Anleihe auch Schuldverschreibungen anderer Art emittiren dürfe und dass demselben nicht nur die Höhe des Emissionscourses, sondern auch der Zinssatz und die Bedingungen der Kündigung überlassen bleiben, ferner folgenden Absatz hinzuzufügen:

Im Uebrigen finden wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften vom 19. December 1869 Anwendung.

Nachdem der Finanz-Minister diesem Antrag zugestimmt hatte, wurde derselbe angenommen, und mit dieser Modification § 2.

Durch einen Erlass des Handelsministers vom 17. Februar 1869 war Bestimmung darüber getroffen worden, dass und in welcher Weise die Eisenbahnverwaltungen bei den in Aussicht genommenen Fahrplanänderungen mit den betreffenden Ober-Postdirectionen behufs Verständigung über die von Seiten der Post etwa befürworteten Modificationen der Fahrordnung in Verbindung zu treten haben. Desgleichen ist durch einen Erlass vom 15. December 1869 angeordnet, dass Fahrplanänderungen nur an dem ersten eines Monats eingeführt werden dürfen, und zugleich die Uebersendung neuer oder veränderter Fahrpläne an das Post-Cours-Bureau und die Prüfung und Berichtigung des amtlichen Coursbuches durch die Eisenbahn-Directionen vorgeschrieben worden. Seitens der Postverwaltung ist nun darüber Klage geführt worden, dass diesen Vorschriften nur selten nachgekommen werde, so dass die Ober-Postdirectionen nicht in der Lage seien, die veränderten Einrichtungen im Postbetriebe rechtzeitig herbeizuführen. Der Handelsminister hat daraus Veranlassung genommen, unterm 28. Januar d. J. die vorerwähnten Bestimmungen auf's neue einzuschärfen und gleichzeitig anzuordnen, dass, wenn in einzelnen Fällen die Einführung neuer oder veränderter Fahrpläne unvermeidlich sei, ohne jene Vorbedingen zu erfüllen, darüber in jedem Falle ein Bericht unter Darlegung der Gründe an das Handelsministerium einzusenden sei.

Von Seiten des Handelsministeriums ist die Concession zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Berlin über Wriezen a. O., Pyritz, Weitzacker nach Tempelburg ertheilt worden. Es scheint fast, als wäre damit eine neue Verbindung zwischen Berlin und Danzig intendirt.

Gestern fand hier eine Sitzung des Verwaltungsraths der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft statt, in welcher die Ausführung der verschiedenen Erweiterungsbauten (Bahnhofsanlagen) genehmigt wurden. Die dafür erforderlichen Mittel werden eine Erhöhung des Gesellschaftscapitals um 3500000 Thlrn. nothwendig machen. Ueber die Art und Weise, wie dasselbe beschafft werden soll, ist ein definitiver Beschluss noch nicht gefasst worden, jedenfalls wurde ein freihändiger Verkauf der etwa auszugebenden Actien abgelehnt. Wahrscheinlich wird die Hälfte durch Ausgabe von Prioritäten, die andere Hälfte durch Ausgabe von Actien beschafft, und sollen letztere dann den alten Actionären zu Pari zur Verfügung gestellt werden.

In einer vorgestern stattgehabten Sitzung des Verwaltungsraths der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ist der Finanzassessor Schrader, bisher Mitglied der Direction der Braunschweigischen Bahnen, zum Directions-Mitgliede der Berlin-Anhaltischen Bahn gewählt worden. In der letzt erwähnten Direction war bekanntlich durch das Ausscheiden des Bauraths König eine Vacanz entstanden.

(Nach Mittheilung der Hessischen Ludwigsbahn-Verwaltung hat dieselbe, was wir in voriger Nummer bezweifelten, allerdings im Verein mit Berlin-Potsdam-Magdeburg um die Concession zu den Vorarbeiten für die directe Bahn von Berlin nach Frankfurt a./M. bei der Preuss. und Hessischen Regierung nachgesucht. Die Redaction.)

* **Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.** Altenburg, den 4. Februar 1872. Am 28. Januar d. J. wurde die ganze Strecke der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn von Bahnhof Altenburg bis Bahnhof Zeitz zum ersten Male befahren. Dagegen ist die Mittheilung verschiedener Blätter, dass die Eröffnung der Bahn Anfang Februar d. J. erfolgen wird, nicht richtig, indem hierfür bis jetzt als Zeitpunct Ende März d. J. in Aussicht genommen ist, es wird aber das Nähere von der Entschliessung der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen zu Dresden abhängen, welche den Betrieb der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn übernommen hat.

Die Anlegung von Kohlenzweigbahnen zum Anschluss an die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn in und bei Meuselwitz ist von den Kohlengruben folgender sechs Kohlen-Abbau-Gesellschaften aus projectirt resp. bereits in Angriff genommen:

a. Grube Ernst,
b. zum Fortschritt,
c. Friedensgrube,
d. Mariengrube,
e. Prehlitz,
f. Vereinsglück.

Die Länge dieser Zweigbahnen ist zur Zeit nicht genau bekannt; die längste derselben ist ungefähr ½ Stunde lang.

* **Frankfurt-Hanauer Bahn.** (Directe Güterverkehre.) Anfangs Januar ist uns für unser damals bereits gedruckt vorliegendes Stationsverzeichniss noch folgende Uebersicht der weitern Güterverkehre unter Angabe des Datums der betreffenden Tarife Seitens der Direction zugegangen, deren Mittheilung den Interessenten willkommen sein wird.

1) im Süddeutschen Verband (1. Juli 1870),
2) im Mitteldeutschen Verband (1. Januar 1869),
3) im Mitteldeutsch-Schlesischen Verband (26. December 1871),
4) im Nordwestdeutschen Verband (1. August 1870),
5) mit Bayer. Staats- und Ost-Bahn (1. Juli 1870),
6) mit Böhmischen Westbahn (1. Juli 1870),
7) mit Kaiser Franz-Josef-Bahn (15. Juli 1871),
8) mit Tiroler Linie (Oesterr. Südbahn) (1. September 1868),
9) mit Sächsischen Staatsbahn via Hof (15. Juni 1869),
10) mit Hessischen Ludwigsbahn (1. Januar 1871),
11) mit Werrabahn (1. Februar 1861),
12) im Italienisch-Deutschen Verkehr via Brenner-Kufstein (1. Nov. 1871),
13) mit Cormorns, Görz und Triest via Brenner-Kufstein (1. Nov. 1871),
14) mit Pfälzischen Bahnen via Worms (1. Juli 1871),
15) mit Pfälzischen Bahnen via Alsenzbahn (1. April u. 15. Decemb. 1871),
16) mit Bebra-Hanauer Bahn (1. Januar 1869),
17) mit Taunus- und Nassauischen Bahn (1. Januar 1871),
18) mit Rheinischen Bahn (1. Juli (1871),
19) mit Rhein-Nahe-, Saarbrücker- und Saarbrücken-Trierer Bahn via Bingerbrück-Bingen (1. Januar 1871),
20) mit Bergisch-Märkischen Bahn für Kohlen (1. April (1871),
21) mit Köln-Mindener Bahn für Kohlen (1. März 1871).

⊙ **Aus Bayern.** (Ebenhausen-Meiningen. — Donauthalbahn. — Bodensee-Gürtelbahn. — Coburg-Schweinfurt-Hassfurt.)

München, den 4. Februar. Mit dem Bau der Bahnlinie von Ebenhausen nach Meiningen, 19,74 Stunden lang, wird nunmehr durch Inangriffnahme der Erdarbeiten begonnen werden, die Linie selbst soll im Jahre 1874 fahrbar hergestellt sein. Die Grunderwerbung ist vollendet und der bei Rittershausen auszuführende Tunnel von 400 m. Länge in der Ausschachtung begriffen. Die Fundation der Brücken über die Saale, die Werra und deren Zuflüsse wird im Laufe dieses Jahres bethätigt werden.

Der Bau der zwei in der Nähe Regensburgs auszuführenden Eisenbahnbrücken für die Donauthalbahn über die Donau soll so gefördert werden, dass die Montirung der Pfeiler mit dem Eisenwerke mit Ende dieses Jahres begonnen werden kann. Die Pfeiler werden eine Lichtweite von circa 60 Meter erhalten, die Fundation derselben geschieht künstlich auf Pfahlrost und Beton, theils auf natürlichem Fels- und Kiesgrund, und wird hiefür eine Brücke einen Kostenbetrag von ungefähr 100000 fl. erfordern.

Mit dem fortschreitenden Baue des Bahnkörpers von Lindau an die Oesterreichische Grenze bei Laiblach tritt die Feststellung des Anschlusses an die bestehende Linie Augsburg-Lindau, sowie die definitive Beschlussfassung über den Ort des neuen Bahnhofes immer mehr in den Vordergrund. Zur Feststellung dieser Angelegenheit finden desshalb an Ort und Stelle Conferenzen zwischen Räthen der Generaldirection der Königl. Verkehrsanstalten (Bau- und Betriebsabtheilung) und dem Consortium für den Bau der Vorarlberger Bahnen statt. — Die Arbeiten des Unterbaues der Bayerischen Linie schreiten rüstig vorwärts. Für die Einfahrt in den Bahnhof zu Lindau wurde der Eisenbahndamm vom Lande bis zum ersten Durchlasse nach Maassgabe einer Curve erweitert, ein schwieriges aber durch den niederen Wasserstand begünstigtes Unternehmen.

Zur Verbindung der Stadt Coburg mit der Bayer. Maximiliansbahn (Bamberg-Aschaffenburg) soll in südwestlicher Richtung eine Bahn gebaut werden. Bereits werden die nöthigen Schritte gethan, dass diese Bahn von Coburg über Schonungen nach Schweinfurt geführt werde. Hassfurt sucht in gleichem Interesse den Anschlusspunkt dieser projectirten Bahn. Wegen des Transitverkehrs würde die Linie von grosser Bedeutung sein. —

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 4. Februar 1872. (Hausse der Bahnactien. Concession Lindau-St. Margarethen. Oesterr. Eisenbahnvorlagen. Erlässe der Militärbehörden. Postgebühren und Betriebsordnung. Beschlüsse der Directoren-Conferenz über Fahrordnungen und schiedsrichterliche Gebühren. Thätigkeit des Eisenbahn-Clubs. Berichte von der Alföld-, Graz-Raaber, Kaiser Ferd. Nord-, Süd-, Elisab.-West-, Rudolfs-, Leoben-Vordernberger Bahn, endlich von Böhmischen Bahnen und den Anständen auf der Galizisch-Russischen Grenze.)

In der abgelaufenen Woche entwickelte sich über ausländische Kaufordres ein grosser Begehr nach den jüngeren Bahneffekten, welcher sich in einer bedeutenden Hausse manifestirte. Diese Erscheinung ist um so beachtenswerther, als den Emissionen der jungen Bahnen durchschnittlich ein 20% Agio zu Grunde gelegt wurde; dessen Rückgang wird nun gleichzeitig durch eine Ermässigung des Zinsfusses unterstützt, welchem sowie der Geldabundanz grösstentheils die höheren Course beizumessen sind. Von dieser Bewegung wurden natürlich auch die älteren Bahnwerthe ergriffen, welchen noch eine Summe vortheilhafter Gerüchte zur Seite standen. So notirten die Actien der Pardubitzer Bahn 185, weil die Fusion mit der Nordwestbahn ein fait accompli sei; der Elisab.-Westbahn 250, weil die Ausgabe von „Jungen" bevorstehe; der Lombarden 320, weil das

Arrangement mit Ungarn befriedigenden Fortgang nehme; Carl Ludwigsbahn 268, weil ihr die Linie Lemberg-Tomaszow gesichert sein soll; Oesterr. Staatsbahn 408, obgleich oder weil die wöchentliche Mindereinnahme nur eine vorübergehende sein könne; Ferdinands Nordbahn 2265 wegen des Projects ihrer stabilen Donaubrücke; endlich Rudolfsbahn 170, wegen aufgefundener Kohlenlager in ihrem Bereiche, Ungar. Ostbahn 159, wegen anzuhoffender Unterstützung Seitens der Anglobank — und die Siebenbürger Bahn wegen der enormen Entwickelung der Kohlenförderung im Trilthal etc. Merkwürdiger Weise waren Prioritäten etwas vernachlässigt; drückt sich darin vielleicht die mindere Solidität der Actien-Hausse aus?

Das Ungar. Amtsblatt publicirt den Staatsvertrag mit der Schweiz und Bayern über die Bahnstrecke Lindau-Bregenz-St. Margarethen und Feldkirch-Buchs, welche bis 17. August d. J. hergestellt sein muss.

Mit Ausnahme der Bahnen, für welche das Handelsministerium die Zinsengarantie in Anspruch nimmt, werden dem Reichsrathe auch Vorlagen für mehrere kleinere Bahnen gemacht werden, denen die Steuerbefreiung gewährt werden soll. So sind bereits Gesetzentwürfe für die Linien Cilli-Podkamnik, Krima-Reitzenheim und Dzieditz-Trinietz im Handelsministerium zur Vorlage vorbereitet und soll die erstere dem Kohlenwerksbesitzer Müller, die zweite an die Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft und die letzte an die Firma Richter und Comp. in Berlin concessionirt werden.

Der Oesterr. Generalstab hat in einem Circular an alle Bahnverwaltungen die Benennung derjenigen Stationen abverlangt, wo Pferde, Geschütz, Munition etc. leicht ein- und auswaggonirt werden können, während das gemeinsame Kriegs-Ministerium „Anhaltspunkte zur Beurtheilung militärischer Erfordernisse beim Entwurfe von Fahrordnungen" für Personen- und Lastzüge hinausgegeben hat.

Die Ungar. Regierung hat eine Conferenz der Bahnverwaltungen wegen Bestimmung einer gleichmässigen Gebühr für die — ausser den concessionsgemäss unentgeltlich — noch über Bedarf der Post beizustellenden Wagen einberufen. — Eine fernere Besprechung Ungar. Bahnverwaltungen hat das Ansinnen der Ungar. Militärbehörde, dass die Militärpässe, auf Grund welcher reisende Soldaten zu ermässigten Preisen transportirt werden, nicht abzustempeln wären, abgelehnt, weil sonst Missbräuche unvermeidlich sind.

In der Ungar. General-Inspection wird der Oesterreichischerseits ausgearbeitete Entwurf einer Betriebs-Ordnung fleissig berathen, da hierüber im April d. J. die gemeinschaftlichen Berathungen stattfinden sollen. — Anfang Februar dieses Jahres soll eine Conferenz der Directoren der Oesterreichischen Eisenbahnen zu dem Zwecke in Wien stattfinden, um eine Einigung bei der Termins-Feststellung des Eintretens der Frühjahrs-Fahrordnungen auf den verschiedenen Bahnen zu erzielen, da bisher die Frühjahrs-Fahrordnungen in so unbestimmten Zeiträumen in Wirksamkeit traten, dass dadurch Störungen in der Influenz der Züge der einzelnen Bahnverwaltungen hervorgerufen wurden, welche zu häufigen Klagen Anlass gaben. — In einer der letzten Conferenzen wurde die Entschädigung der Schiedsrichter in Bahnstreitigkeiten dahin normirt, dass sie für das Vorstudium der Frage 40 fl. für je einen 6stündigen Arbeitstag und für die unmittelbar schiedsrichterliche Thätigkeit, und zwar bei einem bewerthbaren Streitgegenstand 5% desselben, sonst aber 20 fl. für jede Sitzung, jedoch mit der Beschränkung erhalten sollen, dass vorbehaltlich eines höhern Honorars bei wichtigeren Fällen, das Honorar 100—1000 fl. betragen, dass jedoch überdies nebst den Reisekosten noch 8 Thlr. für jeden Entfernungstag zu vergüten seien.

Mit Bezug darauf, dass dieser Vorschlag vom Eisenbahn-Club ausgeht, kann der Wunsch nicht unterdrückt werden, dass Letzterem eine grössere Thätigkeit zugedacht werde, da sonst die Theilnahme an demselben erlahmt. Es liesse sich ein organischer Zusammenhang mit der Directoren-Conferenz vielleicht in der Weise feststellen, dass alle oder mehrere der bei dieser zur Entscheidung gelangenden Fragen die Vorberathung des Clubs zu passiren hätten. Der Conferenz wäre die Arbeit erleichtert, ohne doch in der ihr, kraft der ihr obliegenden Verantwortlichkeit, ausschliesslich gebührenden Entscheidung beirrt zu sein; abgesehen davon, dass im Club selbst eine Abstimmung nicht nöthig oder nur dann einzuleiten wäre, wie solche von den Directoren gewünscht würde und dass letztere doch auch zumeist den Clubbesprechungen anwohnen.

Die schon 2 mal in diesem Winter erfolgte Einstellung des Traject-Verkehrs der Alföld-Bahn über die Donau ist für den allgemeinen Verkehr sehr störend; da die Concessionäre nicht ganz leer ausgegangen sind, meint man, könnten sie schon eine stabile Brücke bauen.

Im Oesterr. Abgeordnetenhause wurde der Handelsminister interpellirt, die Gründe bekannt zu geben, welche die Verzögerung in dem Beginne der Bauten in und um Graz für die Locomotiv-Eisenbahn vom Südbahnhofe in Graz an die Steierisch-Ungarische Landesgrenze bis St. Gotthard rechtfertigt, und zugleich die Frage an denselben gestellt, ob er geneigt sei, die Concessionäre der Graz-Raaber Bahn mit aller Strenge zu verhalten, die concessionirte Bahn in ihrer ganzen Länge, das ist vom Südbahnhofe in Graz bis an die Steierisch-Ungarische Landesgrenze innerhalb der concessionsmässigen Baufrist zu vollenden. Bezüglich der Placirung des gemeinschaftlichen Bahnhofs dieser Gesellschaft in Raab fand daselbst eine Conferenz statt, nach deren Ergebniss die Ungarische Westbahn unabhängiger von der Oesterreichischen Staatsbahn und es zugleich ermöglicht wird, die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn, falls sie ausgebaut würde, mit der Westbahn zu verbinden. Für den Fall, dass die Passage zum und vom Wiener Nordbahnhofe durch Hochwasser unterbrochen werden sollte, hat die Nordbahn-Gesellschaft die Einrichtung getroffen, dass die in Wien ankommenden Passagiere sammt ihrem Reisegepäck vom Wiener Nordbahnhof ab mittelst Separatzügen auf der Wiener Verbindungsbahn bis zum Hauptzollamtsbahnhofe und umgekehrt die von Wien mittelst Nordbahn Abreisenden vom Hauptzollamtsbahnhofe zum Nordbahnhofe unentgeltlich befördert werden. Ein solcher Separatzug wird eine Stunde vor Abgang eines jeden regelmässigen Zuges der Nordbahn vom Hauptzollamtsbahnhofe abgelassen werden. — In Folge der säumigen Abfuhr der Frachtgüter und der hierdurch veranlassten Ueberfüllung der Stations-Räumlichkeiten wird in der Südbahn-Station Matzleinsdorf die lagerzinsfreie Zeit für alle bis zu diesem Tage nicht bezogenen, sowie daselbst weiter anlangenden Frachtgüter, ohne Unterschied der Waarengattung, auf drei Tage beschränkt, und nach Ablauf derselben für alle daselbst lagernden Abgabsgüter ein erhöhter Lagerzins, nach einer von Tag zu Tag steigenden Scala, und zwar am vierten Tage mit 1 kr., am fünften Tage mit 2 kr.. am sechsten Tage mit 3 kr., am siebenten und jedem weiteren Tage mit 4 kr. per Zollcentner berechnet und eingehoben. — Die auf der Südbahn in Wien einlangenden zu dem ermässigten Tarife beförderten Eilgutsendungen werden von nun ab nicht mehr am Südbahnhofe, sondern in der Central-Markthalle abgegeben, wofür eine Ueberfuhrsgebühr von 3 kr. pro Centner gezahlt wird. Diese Gebühr repräsentirt gegenüber dem normalen Eilguttarife per 6 kr. eine Ermässigung um 50 Procent, die nur dadurch ermöglicht wurde, dass das Verwaltungs-Comité der Wiener Verbindungsbahn einerseits sich mit nur 4 kr. begnügt, während andererseits die Südbahn-Gesellschaft nur 3 kr. einhebt und 1 kr. per Centner dem Consortium gegenüber aus Eigenem bestreitet.

Die Neuberg-Mariazeller Gewerkschaft ist um die Concession einer die Süd- mit der Elisabeth-Westbahn verbindenden Strecke: St. Pölten-Mariazell eingeschritten. Die Elisabeth-Westbahn-Gesellschaft hat eine General-Versammlung behufs Genehmigung a) des Ankaufs der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerke und Eisenbahnen, b) der Beschaffung einer neuen Actien- und Prioritäten-Emission auf den 9. März c. einberufen. Die zu beschaffenden Gelder sollen sowohl zur Deckung der schwebenden Schuld, als zur Bestreitung der für die Wolfsegg-Traunthaler Unternehmung zu leistenden Ablösungssumme dienen. Letztere beläuft sich auf 2 100 000 fl., indem die Wolfsegg-Traunthaler Actien, wie bereits gemeldet, (à 250 fl.) mit je 300 fl. von der Westbahn eingelöst werden.

Bezüglich der Rudolfsbahn dauert der Kampf über die Verbindungslinien nach Triest ungeschmälert fort. In Folge der bereits eingebrachten Regierungsvorlagen über die Predilbahn wurden in einer in Triest erschienenen, in Italienischer Sprache verfassten Broschüre die Vortheile der Linie Triest-Laak-Kühnsdorf-Launsdorf gegenüber den Nachtheilen der Linie Triest-Görz-Predil-Tarvis in eingehendster Weise beleuchtet. Die hervorragendsten Vortheile der Linie Triest-Launsdorf bestehen nach dieser Broschüre darin, dass dieselbe um 16 Millionen Gulden weniger kosten, demnach jährlich um 1 200 000 Gulden der durch den Staat zu garantirenden Zinsen weniger erfordern würde, dass sie in 2 Jahren fix und fertig sein könnte, während die Predilbahn an 8 Jahre zu ihrer Ausführung nöthig hätte, dass sie endlich zwischen Triest und dem Innern der Westhälfte der Monarchie, sowie nach Deutschland eine kürzere Verbindung herstellen würde, als die Predilbahn. Namentlich würde die Verbindung Prags mit Triest um $15^{35}/_{100}$ Meilen geringer ausfallen über Launsdorf-Kühnsdorf u. s. w., als über den Predilberg. Die strategischen und technischen Vortheile der von der Broschüre behandelten Linie gegenüber der Predilbahn werden, was übrigens von selber einleuchtet, als immense dargestellt, ein Gesichtspunkt, der bei Beurtheilung der Linie Triest-Launsdorf um so mehr mitberücksichtigt werden soll, als er in erfreulichster Weise mit dem comerciellen nicht nur nicht collidirt, sondern geradezu in Eins zusammenfällt. — Anlässlich der Concessions-Ertheilung für die Eisenbahnstrecke Villach-Tarvis hat der Verwaltungsrath der Kronprinz Rudolfbahn die Verpflichtung übernommen, die Anlage der Stationen auf dieser Bahnstrecke und die Ausrüstung derselben mit Nebengeleisen in jenem Umfange zu bewirken, dass von Villach nach Tarvis und umgekehrt täglich mindestens 15 Züge zu je 70 Achsen verkehren können, da diese Eisenbahnstrecke als Verbindung der in Villach zusammentreffenden Bahnen mit der gegen Laibach führenden und seinerzeit bis nach Triest auszubauenden Linie der Kronprinz Rudolfbahn einen lebhaften Zugsverkehr in naher Zukunft erwarten lässt. Der Bau der Brücken über die Drau und Gail in der Strecke Villach-Tarvis wurde auf Grundlage des Ergebnisses stattgefundener Offertverhandlung der Bau-Unternehmung Fritsch und Theuer, als den billigsten Offerenten, übertragen.

Die Direction der Kronprinz Rudolfbahn beabsichtigt, dem Vernehmen nach, mit der Bau-Unternehmung der Theilstrecke Weyer-Rottenmann eine Vereinbarung in der Art abzuschliessen, dass letztere

unter ihrer Verantwortung mit den Schotterzügen den Transport von Frachten zwischen Rottenmann und Admont vermittelo. Die behördliche Bewilligung zur Ausführung dieses Vorhabens dürfte auch anstandslos ertheilt werden, sobald der Zustand dieser Bahnstrecke so beschaffen sein wird, dass ein ununterbrochener und sicherer Verkehr der Schottermaterialzüge gewärtigt werden kann.

Da eine auf der Leoben-Vordernberger Bahn abgehaltene Vor-Revision ergab, dass dieselbe noch keineswegs im betriebsfähigen Zustande hergestellt ist, so wurde die bereits angeordnete technisch-polizeiliche Prüfung bis auf Weiteres vertagt.

Unter der schon früher berichtete Krisis im Böhmischen Braunkohlenverkehr leidet die Aussig-Teplitzer Bahn zumeist, da Hunderte von disponiblen Wagen gegenwärtig in Aussig stehen. Trotzdem ist das Resultat der letztjährigen Kohlenverfrachtungen auf der Aussig-Teplitzer Bahn ein erfreuliches, da es ein Plus von drei Millionen Centner aufweist, und zwar erreicht die Gesammtsumme der von jener Bahn im Jahre 1871 in Versandt erhaltenen Braunkohlen die Anzahl von 27 Millionen Centner, von denen circa 16 Millionen theils per Elbe, theils per Bahn nach Deutschland versendet wurden, der Rest von 11 Millionen theils längs der Böhmischen Nordbahn (4 Millionen), theils auf der Staatsbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn (6 Millionen), theils endlich im Binnenverkehr der Aussig-Teplitzer Bahn seine Bestimmung fand.

Ein Berliner Bankhaus hat den Restbetrag der Actien lit. B der Dux-Bodenbacher Bahn pr. 1 800 000 fl. übernommen und dieses Effect im Wege der am 2. und 3. d. M. stattgefundenen Subscription an dem Berliner und anderen Deutschen Geldplätzen eingeführt.

Die bei der jüngst stattgehabten Emission der von den Actionären der Kaiser Franz Josef Bahn nicht bezogenen 16 008 Stück Actien werden nun mit Einwilligung des Finanzministeriums der Creditanstalt zum commissionsweisen Verkaufe überlassen, und bezieht dieselbe für diese Vermittelung unter Verzinsung des aus diesem Verkaufe resultirenden Gutbabens von $^1/_2$ Procent unter dem Bankfusse noch $^1/_2$ Procent Provision.

Schliesslich entnehmen wir einem Wiener Blatte den Bericht über die Verkehrs-Misère auf der Galizisch-Russischen Grenzstation Podwoloczyska. Bei der grossen Wichtigkeit des Galizisch-Russischen Verkehrsgebietes für den Oesterreichischen Handel wäre es sehr wünschenswerth, dass das Handelsministerium sein Augenmerk auf die Russischerseits fortwährend stattfindende Verletzung der bei Eröffnung der Grenzstation Podwoloczyska zwischen der Karl Ludwig-Bahn und der Russischen Odessa-Kijewer Bahn bezüglich des Frachttarifs geschlossenen Uebereinkunft richten und dem schwer heimgesuchten Oesterreichischen Handelsstande Abhilfe schaffen möge. Von den vielen Beschwerden seien nur einige hervorgehoben. Statt der für Getreide tarifmässig festgesetzten Grenz-Uebertrittsgebühr von 2 Kopeken per Zoll-Centner erhebt die Russische Bahnverwaltung 5 Kopeken, also mehr als das Doppelte. Dies verschlingt den ganzen Gewinn des Händlers und droht den Verkehr gänzlich zu lähmen. Die Russische Behörde schützt den Titel: „Manipulations-Gebühr" vor — allein wo bleiben der Tractat und der Tarif? Ferner nimmt die Odessa-Kijewer Bahn blos freigemachtes Gut an und gestattet, selbst wenn das Gut noch so viel Werth repräsentirt, niemals die nachträgliche Fracht-Entrichtung bei der Gutsabgabe. Diese Procedur ist wahrhaft räthselhaft. — Kein kleiner Uebelstand ist auch der, dass Russland die Aufgabe mit Nachnahme nicht gestattet, was bei der in ganz Europa förmlich eingebürgerten Nachnahme-Aufgabe oft geradezu den Handel unmöglich macht. Von den wahrhaft unerträglichen Plackereien bei der Pass- und Zoll-Visitation sei ganz geschwiegen. Gar Mancher, dessen Pass einen kleinen Formfehler zeigte, musste die Reise nach Brody zum Russischen Consul zurückmachen und den Reisepass neu vidiren lassen, um ins gelobte Russland hineinkommen zu können. Unser Handelsminister würde nicht nur für Oesterreich, sondern auch für das übrige Europa ein segensreiches Werk üben, wenn er hier bald und vollständige Abhilfe schaffen könnte.

— *tz.* Warschau-Wiener Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Die 324,$_{68}$ Werst = 46 Pr. Meilen lange Warschau-Wiener Eisenbahn erforderte bis ult. 1870 ein Anlage-Capital von 12 959 424 Rbl. S. Dasselbe ist gedeckt durch 12 500 000 Rbl. S. in Actien, von welchen 4 000 000 Rbl. die Einlage des Staats repräsentiren und 6 900 000 Rbl. S. in Prioritäts-Obligationen. Ult. 1870 waren an Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen 866 550 Rbl. S. amortisirt.

Die Betriebsmittel bestanden aus 75 Locomotiven nebst Tendern, 92 Personenwaagen mit 4204 Plätzen, 31 Gepäck-, 1824 Güter- u. 174 Arbeitswagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 353 500 Ctrn.

Die Locomotiven legten 255 504 Meilen zurück, von welchen 241 078 als Nutzmeilen anzusehen sind.

Sowohl der Personen- als der Güterverkehr sind gegen die Vorjahre erheblich gestiegen. Es wurden befördert: 16 220 Personen in der I. Cl., 186 077 in der II. Cl., 284 396 in der III. Cl., 470 637 in der IV. Cl. u. 61 289 Militärs, zusammen 1 018 619 Personen (123 485 mehr als im Vorjahre), von welchen 819 462 auf den Binnenverkehr kommen, 283 390 Pud Gepäck, 435 Equipagen und 1828 Hunde. Die Güterbeförderung umfasste 47 586 116 Pud, d. i. 7 584 038 Pud mehr als im Jahre 1869, davon waren 187 953 Pud Eilgut und 17 714 808 Pud Kohlen. Ausserdem sind noch 3 496 096 Pud Dienstgüter frachtfrei befördert. An Vieh kamen zur Beförderung 3664 Pferde, 46 055 Stück Hornvieh, Schweine etc. und 634 Pud Geflügel.

Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 340 578 Rbl. S. = 11,$_{28}$ Proc. gestiegen (davon 98 439 Rbl. S. für Personen- und 213 916 Rbl. S. für Güter), sie haben betragen: für Kaiserliche Hofextrazüge 3465 Rbl. S., für Personen 857 795 Rs., für Militär 21 190 Rs., für Gepäck 42 202 Rs., für Equipagen 3956 Rs., für Hunde 1024 Rs. (zusammen im Personen-Verkehre 929 631 Rs.), für Güter 1 844 332 Rs., an Ladungsgebühren 19 186 Rs., für Viehtransporte 31 687 Rs., an Extraordinarien 7051 Rs. (zusammen im Güterverkehre 1 902 256 Rs.), aus sonstigen Quellen 185 693 Rs., zusammen 3 017 581 Rs. = 9293 Rs. pro Werst resp. 65 603 Rs. pro Meile Bahnlänge und 13,$_{64}$ Rs. pro Nutzmeile.

Die Ausgaben, welche 46,$_{13}$ Proc. der Einnahmen absorbirten, haben betragen: für die allgemeine Verwaltung 155 691 Rs., für die Bahnverwaltung 401 918 Rs., und für die Transportverwaltung 834 427 Rs., zusammen 1 392 036 Rs. = 4282 Rs. pro Werst resp. 30 261 Rs. pro Meile Bahnlänge. Gegen das Vorjahr sind die Ausgaben um 70 307 Rs. = 5,$_{84}$ Proc. gestiegen.

Der Reinertrag beträgt 1 625 545 Rs. Derselbe erhielt folgende Verwendung: Pachtquote des Gouvernements 250 000 Rs., zur Verzinsung und Amortisation der Actien 318 606 Rs., zur Amortisation der Actien 62 500 Rs., Einlage in den Reservefonds 31 708 Rs., in den Erneuerungsfonds 50 000 Rs., Tantième der Direction 9127 Rs., zu 7,$_{20}$ Rs. pro Actie (= 12 Proc.) Dividende 900 000 Rs. Im Vorjahre betrug die Dividende 9,$_{58}$ Proc.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 106 348 Rs., der Erneuerungsfonds von 29 353 Rs. und die mit der Warschau-Bromberger Bahn gemeinschaftliche Pensionscasse bei 1450 Theilnehmern von 291 164 Rs.

— *tz.* Warschau-Bromberger Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Anlage-Capital der 137,$_{92}$ Werst = 19,$_{53}$ Pr. Meilen langen Warschau-Bromberger Eisenbahn betrug Ende 1870 zusammen 6 303 264 Rs. = 45 702 Rs. pro Werst resp. 322 727 Rs. pro Meile Bahnlänge. Emittirt sind 6 201 000 Rs. Actien, von welchen 237 200 Rs. amortisirt sind.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 22 Locomotiven mit Tendern, 70 Personenwagen mit 3505 Plätzen, 12 Gepäck- und 398 Güterwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 64 640 Ctrn. Die Locomotiven legten 78 393 Nutzmeilen zurück.

Auch auf der Warschau-Bromberger Bahn ist wie auf der Warschau-Wiener der Verkehr gestiegen. Befördert wurden: 6184 Personen in der I. Cl., 72 742 in der II. Cl., 81 908 in der III. Cl., 138 849 in der IV. Cl. und 26 072 Militärs, zusammen 325 755 Personen (13 635 Personen mehr und 20 463 Rbl. S. Einnahmen mehr als 1869), 103 890 Pud Gepäck, 169 Equipagen und 570 Hunde. Von den Personen sind 273 759 im Binnenverkehre befördert. Die Güterbeförderung umfasste 16 685 770 Pud (davon 48 528 Pud Eilgut und 4 152 017 Pud Kohlen), d. i. 3 699 527 Pud mehr als 1869 und der Viehverkehr 1344 Pferde, 47 598 Stück Hornvieh, Schweine etc., sowie 422 Pud Geflügel.

Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 149 126 Rs. = 18,$_{10}$ Proc. gestiegen, sie haben betragen: für Kaiserliche Hofextrazüge 213 Rs., für Personen 203 251 Rs., für Militär 4162 Rs., für Gepäck 10 724 Rs. für Equipagen 895 Rs., für Hunde 231 Rs. (zusammen im Personenverkehre 219 477 Rs.), für Güter 479 185 Rs., an Ladegebühren 6654 Rs., für Viehtransporte 18 541 Rs., an Extraordinarien 2461 Rs. (zusammen im Güter-Verkehre 506 842 Rs.), aus sonstigen Quellen 97 235 Rs., zusammen 823 554 Rs. = 5971 Rs. pro Werst, 42 169 Rs. pro Meile Bahnlänge und 10,$_{77}$ Rs. pro Nutzmeile.

Die Ausgaben, welche um 134 574 Rs. höher waren, als im Vorjahre und 88,$_{43}$ Proc. der Einnahmen absorbirten, haben betragen: für die allgemeine Verwaltung 61 573 Rs., für die Bahnverwaltung 247 681 Rs. und für die Transportverwaltung 419 002 Rs., zusammen 728 256 = 5280 Rs. per Werst resp. 37 289 Rs. per Meile Bahnlänge.

Als Ueberschuss verblieben 95 297 Rs., da aber die Verzinsung und Amortitation des Anlage-Capitals 279 045 Rs. erforderte, so musste das Gouvernement in Folge der übernommenen Garantie 183 748 Rs. zuschiessen. Zur Zahlung der Zinsen hat die Staats-Regierung in den Jahren 1863 bis incl. 1869 überhaupt 908 327 Rs. Zuschuss geleistet.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Dem Regierungs-Rath Gehlen ist die von ihm bisher commissarisch verwaltete Stelle des Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken definitiv verliehen worden. Die bisherigen Königl. Eisenbahnbaumeister Porsch, früher in Rybnik, jetzt in Bromberg, und Albert Schultze zu Saarbrücken, sind zu Königl. Esenbahnbau-Inspectoren ernannt und denselben Betriebs-Inspectionsstellen bei der Ostbahn, resp. in Bromberg und Berlin verliehen worden.

**Vacanz.** Bei der Berlin-Stettiner Bahn ist die Stelle eines Werkführers zu besetzen. Siehe Bekanntmachung S. 172.

## Technisches.

**Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** (Versammlung am 9. Januar 1872. Vorsitzender Herr Weishaupt; Schriftführer Herr Vogel.) Der Vorsitzende gedachte mit warmen Worten des durch den Tod aus dem Vereine geschiedenen, demselben seit dem Jahre 1855 angehörenden Mitgliedes, Stadtältesten und Directors des

städtischen Erleuchtungswesens, Herrn Bärwald, und ehrte die Versammlung das Andenken des Verstorbenen, indem sie sich von den Sitzen erhob.

Herr Römer sprach über die Ueberführung der Strasse Nr. 11 des Berliner Bebauungsplanes über die Geleise des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes und des Ostbahnhofes. Dieselbe soll circa 166 Meter lang werden und durch zwei massive Mittelpfeiler, sowie 11 Säulenunterstützungen in 14 Oeffnungen zerlegt werden, die sämmtlich eisernen Ueberbau erhalten.

Herr Jacobi berichtete über die Thätigkeit der zweiten Feld-Eisenbahn-Abtheilung während des Krieges 1870 und 1871. Die eigentliche Wirksamkeit derselben begann mit dem Tage des Gefechts bei Weissenburg am 4. August 1870 und endete Anfangs März 1871. Während dieser Zeit wurden von der Abtheilung folgende Eisenbahnlinien betriebsfähig hergestellt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | die Linie Weissenburg-Hagenau-Wendenheim-Nancy-Frouard-Chalons-Meaux-Chelles . . . . | 70 | Meilen |
| 2) | die Linie Corbeil-Montarges . . . . . | 12½ | „ |
| 3) | „ „ Joigny-Brienon . . . . . | ⅓ | „ |
| 4) | „ „ Orleans-Beaugency . . . . . | 3½ | „ |
| 5) | „ „ Chartres-Le Mans-Lager von Conlie . . | 19½ | „ |
| | zusammen | 106 | Meilen. |

Recognoscirt wurden die Strecken St. Dizier-Vassy und Bretigny-Vendôme. Ferner führte dieselbe die Vorarbeiten für eine Umgehungsbahn von Toul circa 1¾ Meilen lang in der Zeit vom 22. bis 25. August aus. Ueber die Marschleistung is beispielsweise zu erwähnen, dass ein Theil der Abtheilung vom 25. December 1870 bis 20. Januar 1871, in einem Zeitraum von 27 Tagen (worunter 15 Arbeitstage), circa 42 Meilen Landwege und 33 Meilen Eisenbahn zurückgelegt hat. Im Allgemeinen waren die Linien mehr oder weniger durch Aufnahme von Schienen, Beseitigen des Oberbaues kleiner Brücken, durch Zerstörung der Wasserstationen, der Telegraphenleitungen etc. beschädigt. Grössere zerstörte Bauwerke, deren Wiederherstellung durch die Abtheilung bewirkt wurden, sind

1) die auf 130 Fuss Länge zerstörte Brücke bei Vitry le Francais, welche mittelst Bockconstruction während 10 Tagen für beide Geleise fahrbar hergerichtet worden ist;
2) die auf 324 Fuss Länge bei mehr als 50 Fuss Höhe fast total gesprengte Marnebrücke bei Trilport unweit Meaux, deren 3 grosse Oeffnungen jede mit einer freitragenden (Gitter-) Construction von 82½ Fuss Länge und 13 Fuss Höhe nebst einer kleinen Oeffnung von 25 Fuss Länge bei vollständiger Hochmauerung zweier Pfeiler und theilweiser Aufmauerung der andern Pfeiler in circa 6½ Wochen überdeckt wurden;
3) die unweit von der Eisenbahnbrücke bei Trilport gelegene auf etwa 60 Fuss Länge gesprengte Chausseebrücke über die Marne, deren Neubau 4 Tage gedauert hat;
4) die in 2 Oeffnungen von je 36 Fuss Länge zerstörte Brücke über den Armenion bei Brienon, deren für 2 Geleise betriebsfähige Herstellung in 7 Wintertagen bewirkt wurde und
5) die Ueberspannung einer bei Courville in der Linie Chartres-Le Mans gelegene schiefe Brücke von 36 Fuss normaler Oeffnung, welche in 7 Wintertagen ausgeführt worden ist.

Alsdann sind an grösseren Bauten zur Ausführung gekommen:

6) die eine Meile lange Umgehungsbahn bei Nanteuil, deren Ausführung einen Monat gewährt hat; ferner
7) der grösste Theil der für die Armee-Bedürfnisse angelegten Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Nanteuil-Lagny (vom Bahnhofe Lagny aus wurden eine Zeit lang 9 Armee-Corps versorgt), Chelles und Esbly. Ausserdem wurde noch eine Ausladestelle für Munition und Geschütz bei Vaires, zwischen Lagny und Chelles, neu hergerichtet.

Nach Berichterstattung über die allgemeine Thätigkeit der Feld-Eisenbahn-Abtheilung ging der Vortragende zu den Details der einzelnen Bauten über. Er erläuterte dieselben durch Skizzen und Photographien, sprach über die Art der Zerstörung, der Beschaffung der Materialien, über die Construction und Montirung namentlich der Brücken von Vitry le Francais und Trilport und gab eine specielle Uebersicht über die neu hergerichteten Bahnhofs-Anlagen von Lagny und Vaires.

Zum Schluss wurden durch übliche Abstimmung die Herren Oberbetriebs-Inspector bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn Schmeitzer und Abtheilungsbaumeister bei der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn Roth als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

## Telegraphenwesen.

—r— Telegraph nach Japan. Soeben werden von Herrn Cyrus Firld im Auftrage der Nordamerikanischen Regierung die Vorbereitungen zu einer unterseeischen telegraphischen Verbindung zwischen Amerika und Japan getroffen. Der Draht wird von Victoria, der Hauptstadt der Insel Vancover, nach Hakodadi in Japan dirigirt; von dort verbindet sich derselbe mit den Russischen Seestationen in Asien, geht durch die Steppen von Sibirien und die Stationen bis Petersburg und setzt sich in Berührung mit allen Europäischen Linien. Die Länge dieses neuen Drahtes beträgt 4370 Englische Knoten und der electrische Funke wird die Runde auf den vorbenannten Stationen um die ganze Erde in 40 Minuten zurücklegen.

## Schifffahrt.

—r— Postdampferlinie zwischen Italienischen Häfen und Bombay. Durch den Vertrag, welchen die Italienische Regierung mit der Gesellschaft Rubattino & Comp. in Betreff der Dampfschiffverbindung mit Bombay abgeschlossen hat, wird eine regelmässige Postdampfschifffahrtslinie mit monatlich einmaliger Fahrtverbindung zwischen den Italienischen Häfen und Bombay definitiv festgesetzt, wobei übrigens die Frage, ob Genua oder Venedig den Ausgangspunct dieses Dampferdienstes bilden soll, noch nicht entschieden zu sein scheint. Die genannte Gesellschaft verpflichtet sich, zum Betriebe der Ostindischen Linie ihr Schifffahrtsmaterial sofort um einen neuen Dampfer von 2000 Tonnen Tragfähigkeit zu vermehren, und ausserdem innerhalb 18 Monaten einen zweiten Dampfer von gleicher Tonnenzahl und für den nämlichen Zweck auf Italienischen Werften erbauen zu lassen. Die Gesellschaft erhält von der Königlichen Regierung eine jährliche Entschädigung von 700 000 L. und ist ihr überdies die Rückerstattung der Passagegebühren durch den Suezcanal zugesichert. Für die Dauer der Convention ist ein Zeitraum von 12 Jahren, vom 1. Januar 1871 an gerechnet, vereinbart worden.

## Miscellen.

Das Project der Herstellung einer Canal-Dampffähre zwischen Frankreich und England ist jetzt unter dem Einfluss des Französichen Schiffs-Architecten Dupuy de Lôme in seinen Grundzügen ausgearbeitet. Danach soll die Verbindung durch sogenannte „Mammuth-Dampfer“ hergestellt werden. Es werden drei grosse mit mächtigen Maschinen versehene Dampfer gebaut, deren Verhältnisse folgende sind: Länge 450 Fuss (Engl.), Breite an der Wasserlinie 50 Fuss, Tiefe vom Deck bis zum Grunde des Kielraumes 32 Fuss, das Dockhaus 8 Fuss, Stand des Wassers nach der Ladung 13 Fuss 3 Zoll, verdrängte Wassermenge 4000 Tonnen (168 000 Cubikfuss), Durchmesser des Ruderrades 50 Fuss, Tiefgehen der Ruderräder 10 Fuss. Jedes der beiden Räder wird von einer Maschine von nominell 700 Pferdekraft getrieben, die jedoch mit 3500 Pferdekraft zu wirken fähig ist, was also für jedes Schiff eine Gesammtkraft von 7000 Pferden giebt. Auf einem unteren Deck wird ein doppeltes Schienengeleise angebracht, und zwar derart, dass jedes Geleise ausreichende Länge für die Aufnahme von 15 Eisenbahn-Personen- und Güterwagen, beide zusammen also für einen Zug von 30 Wagen bieten. Die Geschwindigkeit wird auf 18 Knoten für die Stunde veranschlagt; so hofft man, die Ueberfahrt bei schönem Wetter in 1 Stunde 10 Min. zwischen der Admiralitäts-Mole von Dover und einem neuen bei Calais anzulegenden Hafen ausführen zu können. Bei ungünstigem Wetter rechnet man auf eine Stunde 30 Minuten. — Unter Anwendung von zwei Dampfern und eines dritten als Reserve würden die Unternehmer sechs Tour- und Retourfahrten täglich machen und auf diese Weise 2680 Passagiere und 2640 Tonnen Frachtgut pro Tag, oder 978 200 Reisende und 963 600 Tonnen Frachtgut im Jahr befördern können. Die Kosten dieser Dampfer werden auf etwa je 133 200 Pfd. St., zusammen auf 400 000 Pfd. St. oder 2 700 000 Thlrn. geschätzt. — Zur Aufnahme dieser Mammuth-Dampfer wird es nothwendig, eine neue Hafen- oder Dockanlage herzustellen, für welche man einen Platz ausgewählt hat, der 1¼ Meilen (Englische) nördlich von dem Molenende bei Calais und ¾ Englische Meilen vom Strande entfernt liegt. Das Nordost-Horn des Docks wird durch eine eiserne Brücke mit dem Strande verbunden. Die Züge, die auf dieser Brücke ankommen, werden auf einem geneigten Schienengeleise fortgeführt. Der Zug wird alsdann rückwärts auf das Schienengeleise geschoben, die drei Landungspuncte — je nach der Fluthhöhe verschieden — werden vermittelst einer beweglichen Treppen-Vorrichtung mit den Schienen am Bord der Dampfer verbunden. Die Dampfer werden längs einer Buhne liegen, derart, dass ihre Sternseite sich in einem kleinen Dock befindet, welches das Ende beider Schienengeleise bilden soll. Sobald der Zug an Bord ist, geht der Dampfer sogleich in See. Die Reisenden können die Wagen verlassen, die Dampfer werden mit Salons und Damen-Cajüten für Reisende der beiden ersten Classen ausgestattet, ebenso mit Isolir-Cajüten. — Die Unternehmer verlangen von der Französischen Regierung: 1) Herstellung eines Landungshafens oder Docks auf eigene Gefahr, und dass dieses Dock für alle Zeiten ihr alleiniges Eigenthum verbleibt; 2) Herstellung der eisernen Brücke auf Kosten der Regierung oder der Nordbahn.

*st*— Die mächtigste Dampfpfeife der Welt ist wohl jene, welche kürzlich in der Maschinenbau-Anstalt zu Portland U. St. für das Leuchthurm-Departement der Vereinigten Staaten angefertigt wurde. Sie hat 18“ Durchmesser und wiegt bei 150 Pfund. Sie erfordert einen Dampf von 60 Pfund Druck per Quadratzoll und derselbe wird von einem eigens hierfür bestimmten Dampfkessel geliefert. Bei ruhigem Wetter wird die Pfeife bis auf eine Distanz von 5 Miles gehört. Sie wird als Nebelsignal verwendet werden.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. Nr. 5 vom 3. Februar 1872. Zu Artikel 4 der Verfassungsurkunde für das Deutsche Reich. II. — Das Deutsche Heldenepos. I. — Verzeichniss der seit dem 11. Juni 1870 bis zum Schluss desselben Jahres in die Handelsregister eingetragenen Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien. — Die Literatur des Deutsch-Französischen Krieges 1870—1871. — Die Concert-Saison bis zum 31. December v. J. — Adolph von Pommer-Esche.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

14. Februar Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) zu Nürnberg Siehe Bakanntmachung in No. 12 S. 139.
18. „ Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.
19. „ *Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.
20. „ *Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Mainz. Tagesordnung siehe in No. 11, S. 112.
1. März *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. Berathungsgegenstand: der mit der Kgl. Direction der Westfälischen E. abgeschlossene Betriebsüberlassungsvertrag u. d. Ergänzungswahlen.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 10. Februar | zu Essen | Köln-Minden | Erweiterungsbauten an dem Stadtbahnhof zu Essen (Gas- u. Wasserleit. etc.) | — |
| 12. „ | zu Kelheim | Bayer. Staatsbahn | Rundhölzer, Pfähle, Dielen | — |
| 12. „ | zu Glogau | Niederschles. Zweigb. | Material-Verkauf | 140 |
| 12. „ | zu Königsberg | Ostpr. Südbahn | Wagen | 67 |
| 13. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Oberbaumaterial | 140 |
| 14. „ | zu Erfurt | Thüringische B. | Ausweichen | 115 |
| 14. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünder E. | Einfriedigungen | — |
| 15. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | 773 Q.-M. Eichenbohlen etc. für die feste Rheinbrücke | — |
| 15. „ | zu Eggmühl | Bayer. Ostbahn | 10 Bahnhäuser | — |
| 15. „ | zu Eschweiler | Berg.-Märkische E. | Bettungsmaterial | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Locomotivschuppenthore | — |
| 15. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | 1420 Z.-Ctr. Petroleum | — |
| 15. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Eis. Brücken-Oberbau | 115 |
| 15. „ | zu Balingen | dieselbe | Schwellen | — |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Schienenbefestigungsmaterial | 147 |
| 15. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | 4 Tender- u. 4 doppelt gekuppelte Güterzugs-Locomotiven. | 115 |
| 16. Februar | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 17. „ | zu Messkirch | Badische Staatsb. | Erdarbeiten | — |
| 17. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | — |
| 17. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Materialienverkauf | — |
| 18. „ | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburg (Abthl.-Baumeister du Plat) | Erdarbeiten in der 44. u. 45. Section zwischen Ottersberg und Rothenburg | — |
| 19. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener E. | Personen- u. Güterwagen | 172 |
| 19. „ | zu Lübeck | Lübeck-Büchener E. | Schienen etc. | 161 |
| 19. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 147 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 20. „ | zu Kissingen | Bayerische Staatsb. | I. u. II. Loos der Bahn | |
| 21. „ | daselbst | dieselbe | Schweinfurt-Meiningen | 161 |
| 22. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 171 |
| 22. „ | zu Altena | Berg.-Märk. E. | Maurer-, Steinhauer-, Tischler Schlosser-, Glaser-, Anstreicher- und Schieferdeckerarbeiten zur Verlängerung des Güterschuppens zu Iserlohn | — |
| 23. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märkische E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Eis. Perronabschlüsse | — |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Frankf. | Bahnhof Mühlheim | 171 |
| 24. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | 160 einf. u. 16 Doppelweichen | No. 17 |
| 24. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 25. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ | zu Stuttgart | dieselbe | Schienenbefestigungsmittel | 171 |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 28. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 29. „ | zu Münster | Kgl. Westfälische E. | Banhofs-Restauration Münster | — |
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |

## Briefkasten.

In Betreff der La Nicca'schen Karte bemerken wir noch zu voriger Nummer, dass für Franco-Zusendung der Karte im Ganzen 4 Sgr. einzusenden sind. Von unserer Uebersichtskarte sind pro Februar soeben neue Abdrücke fertiggestellt und an die Besteller versendet worden.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Brücken und Durchlässe im Loos III zwischen Kleinsteinheim und Dietesheim soll in dem auf

**Donnerstag, den 22. Februar cr., Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungsbureau zu Sachsenhausen anberaumten Submissionstermine vergeben werden.

Geeignete Unternehmer wollen bezügliche Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Ausführung der Bauwerke im Loos III"

bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einreichen. Zeichnungen und Bedingungen sind im hiesigen Abtheilungsbureau, sowie im Sectionsbureau zu Hanau einzusehen, auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Zwei Tage vor Abgabe der Offerte muss die Submissionscaution von 5 Proc. der Summe der Offerte bei Königlicher Haupt-Kasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel hinterlegt sein.

Sachsenhausen, den 31. Januar 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

## Hanau-Offenbach-Frrankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten zur Herstellung des Bahnhofes Mühlheim, soll in dem auf

**Sonnabend, den 24. Februar c., Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungs-Bureau zu Sachsenhausen anberaumten Submissions-Termine vergeben werden.

Qualificirte Unternehmer haben ihre Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Herstellung des Bahnhofes Mühlheim"

bis zum festgesetzten Termine an den Unterzeichneten einzureichen.

Die massgebenden Bedingungen sind im vorgedachten Abtheilungs-Bureau und im Sections-Bureau zu Offenbach zur Einsicht ausgelegt; auch können solche gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Jeder Submittent hat zwei Tage vor dem Termine eine vorläufige Caution von 5 Procent der Forderung bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn in Cassel zu hinterlegen.

Sachsenhausen, am 6. Februar 1872.

**Der Eisenbahnbau-Inspector**
Lehwald.

## Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

**Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln.**

Für die im Bau begriffenen Staats-Eisenbahnstrecken benöthigen wir

1750 Zoll-Centner Unterlagsplatten,
4650 „ Schienenlaschen,
820 „ Laschenbolzen,
2700 „ Schienennägel.

Von diesen Materialien ist je die Hälfte bis Ende Mai 1872, die andere Hälfte bis Ende November 1872 auf eine der Württembergischen Eisenbahnstationen zur Ablieferung zu bringen.

Die Lieferungs-Bedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen den Accordsliebhabern in autographirten Exemplaren mitgetheilt werden.

Lieferungs-Anerbietungen sind unter Angabe des Preises und des Ablieferungsortes schriftlich, versiegelt mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln"

spätestens bis **25. Februar d. J.** bei uns einzureichen.

Stuttgart, den 4. Februar 1872.

**Königl. Württembergische Eisenbahnbau-Commission.**
Klein.

## Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Die Lieferung folgender Wagen:

**A. Für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn**

von 15 Personenwagen III. Classe, darunter 4 Bremswagen,
„ 18 „ IV. „ „ 4 „
„ 8 Gepäckwagen, sämmtlich Bremswagen,
„ 60 bedeckten Güterwagen, darunter 15 Bremswagen,
„ 60 offenen „ „ 15 „
„ 50 Plateauwagen „ 10 „

**B. Für die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.**

von 70 bedeckten Güterwagen, darunter 15 Bremswagen,
„ 100 Kohlenwagen, „ 20 „
„ 50 Plateauwagen, „ 10 „

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen“

bis zu dem

**Montag, am 19. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,**

im Bureau unseres Ober-Maschinenmeisters Herrn Franck hierselbst stattfindenden Submissionstermine versiegelt und portofrei an den Genannten einzureichen.

Von demselben sind auch die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen zu den Wagen gegen Erstattung der Copialien zu beziehen.

Berlin, den 30. Januar 1872. **Die Direction.**

## Berlin-Stettiner Eisenbahn.

In der hiesigen Werkstätte, Abtheilung für die Locomotiv-Reparatur, ist die

**Werkführerstelle**

vacant. Qualificirte Bewerber werden ersucht, unter Beifügung des Lebenslaufs und der Atteste ihrer bisherigen Thätigkeit, sowie unter Angabe ihrer Forderungen sich baldigst an mich zu wenden.

Stargard, den 28. Januar 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister**
Kretschmer.

**Den geehrten Eisenbahn-Directionen** empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Telegraphen-Bau Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell **Southampton** anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Bremen | 10. Febr. | nach | Newyork | D. Deutschland | 16. März | nach | Newyork |
| D. Hansa | 17. Febr. | „ | Newyork | D. Newyork | 20. März | „ | Newyork |
| D. Hermann | 24. Febr. | „ | Newyork | D. Donau | 23. März | „ | Newyork |
| D. America | 2. März | „ | Newyork | D. Leipzig | 27. März | „ | Baltimore |
| D. Baltimore | 6. März | „ | Baltimore | D. Hansa | 30. März | „ | Newyork |
| D. Rhein | 9. März | „ | Newyork | D. Bremen | 3. April | „ | Newyork |
| D. Berlin | 13. März | „ | Baltimore | D. Hermann | 6. April | „ | Newyork |

**Passage-Preise nach Newyork:** Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

**Passage-Preise nach Baltimore:** Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre**

und **Havanna**

D. **Hannover** 24. Februar; D. **Frankfurt** 23. März; D. **Köln** 20. April;
D. **Hannover** 11. Mai.

**Passage-Preise:** Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan**.

D. **Graf Bismarck**, 7. Februar. D. **König Wilhelm I.** 7. März.
D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** 7. März.
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

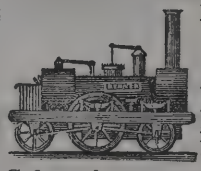
## Technisches Bureau

für

## Eisenbahn-Vorarbeiten

von

**Walter & Exner in Breslau,** Viehmarkt 1.



Eine gebrauchte schmalspurige 20pferdige

**Tender-Locomotive**

von 90 Centimeter Spurweite, von Krauss & Co. in München erbaut, welche nur kurze Zeit im Gebrauch gewesen, und wieder vollständig reparirt worden ist, haben billigst abzugeben

**Gebrüder Trier in Darmstadt.**

## Plomben

mit Oeffnung für den Knoten, **ohne** und **mit aufgegossenen Controlnummern** von 1—60, sowie auch

**Plombir-Apparate**

empfiehlt **Heinrich Bitter,**
Metallgiesserei
**Bielefeld.**

Muster und Preis-Courante gratis und franco.

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in **Weiden** (Bayern).

## Kaufgesuch

grösserer Parthien alter Schienen, Räder, Radreifen, Achsen von Waggons und von Locomotiven, sowie altes Metall. Specificirte Offerten unter L. V. 255 befördert die **Annoncen-Expedition** von **Haasenstein & Vogler** in **Leipzig.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Hierzu eine Beilage, betreffend das **Patent-Messrad** von Hermann Dobert in Berlin, Linienstrasse 250.

No. 17. Leipzig, am 12. Februar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

**Dieser Nummer liegt das Inhalts-Register des Jahrgangs 1871 an.**

Inhalt: Beiträge zur Handels- und Verkehrsstatistik des Deutschen Reiches und seiner Nachbarländer. Mit statistischen Tafeln der Frachtgutbewegung auf den Eisenbahnen in Mittel-Europa von Robert Simson. — Eisenbahn-Kalender. — Coursblatt. — Officielle Anzeigen. — Verzeichniss überzähliger u. fehlender Güter. — Privat-Anzeigen.

## Beiträge zur Handels- und Verkehrsstatistik des Deutschen Reiches und seiner Nachbarländer.

Mit statistischen Tafeln der Frachtgutbewegung auf den Eisenbahnen in Mittel-Europa; von Robert Simson.

Berlin, Kortkampf, 1871.

Die Broschüre ist dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gewidmet, der im vorigen Jahre sein 25jähriges Jubiläum feierte und der zur Begründung einer Handels- und Verkehrsstatistik, so weit solche durch die Eisenbahntransporte dargestellt werden kann, die Wege gebahnt hat.

Sind die Grundlagen für solche statistische Darlegungen immerhin auch noch unvollständig und haben auch manche Bahnen bislang ihre Nachweise nicht in der wünschenswerthen, umfassenden Weise geliefert, so bietet doch das vorhandene Material den Stoff zu einer statistischen Darstellung der Handels- und Verkehrsbewegung Mittel-Europas, wie solche zuvor nicht vorhanden gewesen ist und wie sie durch die bisherigen unzuverlässigen Handelsausweise Europäischer Staaten nicht gegeben werden konnte.

Die zu weiterer Ausbildung der Zoll-Vereins-Statistik im Jahre 1870 berufene Conferenz war darüber einig, dass die bisherige, nur Ein-, Aus- und Durchfuhr gewisser Waaren berücksichtigende „Commercial-Statistik des Zollvereins“ nicht ausreiche, dass vielmehr die Darstellung der Verkehrsbewegung im Innern des Landes einen wesentlichen Theil der Handelsstatistik bilden müsse und dass Seitens der Transportanstalten, insbesondere also der Eisenbahnen, als der Hauptträger der gegenwärtigen Transportbewegung, die Bearbeitung und Veröffentlichung einer nach übereinstimmenden Grundsätzen aufgestellten Statistik zu übernehmen sei; die Einrichtung einer Centralstelle für die Statistik des Waarenverkehrs der Deutschen Eisenbahnen wurde empfohlen.

Die vom Verfasser unter mühsamer Sammlung des erforderlichen Materials aufgestellte statistische Tafel giebt die Frachtgutbewegung des Jahres 1869 von 70 Eisenbahnen Mittel-Europas, welche zusammen eine Ausdehnung von 2757 Meilen besitzen; für die Oberschlesische Bahn ist die Verkehrsbewegung beispielshalber richtungsweise berücksichtigt, während im übrigen nur die summarischen Schlussresultate für jede einzelne Bahn in der Tafel sich finden. Die gesammte Verkehrsbewegung stellt sich folgendermaassen dar:

Es sind gefahren:
auf 1455 Meilen Deutscher Eisenbahnen
1 029 400 995 Centner; 8 893 916 492 Meilencentner
auf 1169 Meilen Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnen
421 396 076 Centner; 7 042 680 098 Meilencentner
auf 133 Meilen fremdländischer Bahnen
41 975 014 Centner; 600 959 611; Meilencentner
im Ganzen auf 2757 Meilen Eisenbahn
1 492 772 085 Centner; 16 537 556 201 Meilen-Centner.

Die Daten der statistischen Tafel geben Anlass zu einer interessanten Vergleichung über die Waarenbewegung auf den einzelnen Bahnen, aus der die Geltung und Bedeutung jedes Schienenweges und des von ihm durchzogenen Landstriches auf dem einen oder andern Gebiete wirhschaftlicher Thätigkeit anschaulich wird.

Entnimmt man der Tafel die höchsten Beträge der von jeder Frachtgattung auf den Eisenbahnen bewegten Centnermassen, nach Zahl der Centner geordnet, so erhält man folgende Zusammenstellung der Verkehrsmaxima.

| Rangziffer der Frachtgut-Gattung | Bezeichnung der Eisenbahn | in der Tafelcolonne | Frachtgut-Gattung | Centnermenge |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Bergisch-Märkische E. | 7 | Steinkohle | 86 060 307 |
| 2. | Aussig-Teplitzer E. | 9 | Braunkohle | 18 558 680 |
| 3. | Oesterr. Netz der vereinigten Südösterr.-Lomb. u. Ital. Centralb. | 29 | Getreide | 16 901 844 |
| 4. | Köln-Mindener E. | 27 | Erz und Mineralien | 14 220 683 |
| 5. | Bergisch-Märkische E. | 80 | Steine, roh u. bearbeitet | 12 867 173 |
| 6. | Kgl. Hannover. E. | 21 | Düngmittel | 11 170 349 |
| 7. | Bergisch-Märkische E. | 22 | Eisen, roh | 7 845 029 |
| 8. | Köln-Mindener E. | 85 | Steine etc., ausser den genannten | 6 906 695 |
| 9. | Kgl. Saarbrücker | 8 | Coaks | 6 312 251 |
| 10. | Bergisch-Märkische E. | 43 | Bau- und Nutzholz | 4 537 858 |
| 11. | Magdeb.-Leipziger E. | 60 | Salz | 4 366 045 |
| 12. | Bergisch-Märkische E. | 23 | Eisen, verarbeitet | 4 147 521 |
| 13. | do. do. | 24 | Eisenbahnschienen | 3 155 957 |
| 14. | do. do. | 25 | Eisen- und Stahlwaare | 2 985 751 |
| 15. | Oberschlesische E. | 84 | Kalk | 2 973 456 |
| 16. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 58 | Mühlenfabrikat | 2 378 194 |
| 17. | do. do. | 71 | Manufacturwaare | 2 098 894 |
| 18. | Bergisch-Märkische E. | 81 | Chamott- etc. Ziegel | 1 780 713 |
| 19. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 68 | Zucker | 1 667 901 |
| 20. | Bergisch-Märkische E. | 32 | Kartoffeln | 1 161 578 |
| 21. | Kaiserin Elisabethbahn | 45 | Brennholz | 1 151 407 |
| 22. | Ital. Netz der vereinigten Oesterr. etc. E.-G. | 36 | Fettwaare | 1 139 460 |
| 23. | Pfälzische E. | 46 | Holzwaare, ausser der genannten | 1 121 144 |
| 24. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 34 | Feld-, Garten-, Walderzeugnisse, ausser den genannten | 1 069 070 |
| 25. | Oberschlesische E. | 30 | Hülsenfrüchte | 954 511 |
| 26. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 4 | Abfälle, ausser den genannten | 924 029 |
| 27. | do. do. | 67 | Wein | 881 651 |
| 28. | Herzgl. Braunschw. E. | 62 | Spiritus | 845 934 |
| 29. | Oesterr. Netz d. vereinigten Oesterr. etc. E.-G. | 61 | Spirituosen | 843 640 |
| 30. | Bergisch-Märkische E. | 38 | Garn | 838 642 |
| 31. | Köln-Mindener E. | 47 | Hültenproducte | 832 532 |
| 32. | Bresl.-Schweidn.-Freib. | 83 | Thon | 799 692 |
| 33. | Kgl. Hannoversche E. | 65 | Tabak | 770 780 |
| 34. | do. do. | 6 | Baumwolle | 756 415 |
| 35. | Köln-Mindener E. | 26 | Eisengusswaare | 735 409 |
| 36. | Kgl. Preussische E. | 69 | Colonialwaare u. Consumtibilien, ausser den genannten | 716 139 |
| 37. | Kgl. Hannoversche E. | 16 | Petroleum | 715 219 |
| 38. | Kgl. Preuss. Ostbahn | 37 | Flachs, Hanf etc. | 656 556 |
| 39. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 12 | Chemikalien etc. | 637 626 |
| 40. | Berlin-Stettin-Starg. E. | 55 | Heringe | 625 773 |
| 41. | Kgl. Hannoversche E. | 59 | Reis | 617 494 |
| 42. | Oester. Staatsb. südöstl. L. | 28 | Fastage | 596 195 |
| 43. | Oberschlesische E. | 74 | Zink in Blöcken | 560 541 |
| 44. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 87 | Wolle | 526 102 |
| 45. | Kgl. Hannoversche E. | 40 | Glas und Porcellan | 522 033 |
| 46. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 72 | Maschinen etc. | 453 706 |
| 47. | Berlin-Hamburger E. | 56 | Kaffee | 445 678 |
| 48. | Bergisch-Märkische E. | 82 | Cement | 425 865 |
| 49. | Kgl. Hannoversche E. | 39 | Geräthe, Möbel | 417 828 |
| 50. | Rheinische Eisenbahn | 41 | Häute, Felle | 402 289 |
| 51. | Theissbahn | 76 | Kupfer-, Messingwaare | 366 986 |
| 52. | Kgl. Hannoversche E. | 70 | Kurzwaaren | 352 798 |
| 53. | Bergisch-Märkische E. | 79 | Papier etc. | 347 614 |
| 54. | Rheinische E. | 17 | Röthe, Krapp | 348 134 |
| 55. | Bergisch-Märkische E. | 49 | Bier | 344 247 |
| 56. | Herzogl. Braunschw. E. | 15 | Mineral- u. äther. Oele | 381 924 |
| 57. | Kgl. Hannoversche E. | 64 | Syrup, Melasse | 317 788 |
| 58. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 18 | Soda etc. | 303 479 |
| 59. | Schweizer. Centralbahn | 50 | Käse (ohne Butter) | 284 266 |
| 60. | Köln-Mindener E. | 75 | Zinkblech | 266 149 |
| 61. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 63 | Südfrüchte | 265 052 |

| Rangziffer der Frachtgut-Gattung | Bezeichnung der Eisenbahn | In der Tafelcolonne | Frachtgut-Gattung | Centnermenge |
|---|---|---|---|---|
| 62. | Rheinische Eisenbahn | 78 | Oelkuchen | 255 547 |
| 63. | Kgl. Hannoversche E. | 66 | Tabakfabrikat | 249 590 |
| 64. | do. do. | 5 | Asphalt, Harze | 244 283 |
| 65. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 33 | Baumfrüchte | 244 250 |
| 66. | Berlin-Hamburger E. | 57 | Milch | 239 011 |
| 67. | Rheinische E. | 86 | Thon- u. Töpferwaare | 238 644 |
| 68 | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 48 | Knochenkohle | 235 475 |
| 69. | Kgl. Niederschl.-Märk. | 3 | Lumpen | 234 076 |
| 70. | Kgl. Hannoversche E. | 10 | Brennmaterial ausser dem genannten | 222 787 |
| 71. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 44 | Borke, Lohe | 200 266 |
| 72. | Herzogl. Braunschw. E. | 51 | Cichorie | 198 322 |
| 73. | Oberschlesische E. | 53 | Eier | 181 658 |
| 74. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 73 | Kupfer und Messing | 165 439 |
| 75. | Köln-Mindener E. | 54 | Fische u. Fischwaare | 164 223 |
| 76. | Kaiser Ferd.-Nordbahn | 42 | Leder | 148 361 |
| 77. | Magdeburg-Leipziger E. | 20 | Drucksachen, Bücher | 132 502 |
| 78. | Kgl. Hannoversche E. | 2 | Knochen | 124 399 |
| 79. | Bergisch-Märkische E. | 13 | Farbholz | 119 665 |
| 80. | Kgl. Preuss. Ostbahn | 1 | Borsten etc. | 71 063 |
| 81. | Rheinische E. | 31 | Hopfen | 67 474 |
| 82. | Berlin-Hamburger E. | 77 | Militäreffecten | 66 737 |
| 83. | Oberschlesische E. | 52 | Cider | 52 447 |
| 84. | do. do. | 11 | Dachpappe | 51 521 |
| 85. | Kgl. Hannoversche E. | 19 | Blei- und Zinkweiss | 46 064 |
| 86. | Bergisch-Märkische E. | 14 | Leim | 16 428 |
| | | | Summa | 241 030 058 |

Das Studium dieser Zahlen bietet ein aussergewöhnliches Interesse; es lässt diejenigen Frachtgattungen erkennen, welche überhaupt von der hervorragendsten Wichtigkeit für den Eisenbahnverkehr sind und weist nach, welche Frachtgattung der einen oder andern Bahn überwiegend zufällt. Einige Beispiele werden den Nutzen dieser Zahlen bestätigen. In erster Reihe unter sämmtlichen Bahnen steht die Bergisch-Märkische mit fünfzehn Frachtgut-Gattungen, nämlich mit Steinkohle, Bauholz, Bausteine, Chamottziegel, Roheisen, Façoneisen, Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahlwaare, Kartoffeln, Garne, Cement, Papier, Bier, Farbholz und Leim. Diese Bahn hat also nicht nur die grössten Massentransporte an Rohstoffen, sondern auch den bedeutendsten Verkehr in Halb- und Ganzfabrikaten; von den überhaupt gefahrenen 241 030 058 Centnern, welche jene Statistik der Maxima in sich schliesst, fallen allein 126 444 338 Centner, also $52{,}_{45}$ % auf die Bergisch-Märkische Bahn, während ihr Gesammtverkehr 170 975 611 Centner betrug; hieraus erhellt, in wie hohem Grade der Massenverkehr auf dieser Bahn vorherrscht, so wie dass die bezeichneten fünfzehn Maxima $73{,}_{95}$ % des Gesammtverkehrs der Bahn betragen.

Nach der Bergisch-Märkischen fallen der Köln-Mindener Bahn die meisten Massentransporte zu.

Auch die Bewegung und das Vorherrschen einzelner Frachtgattungen auf bestimmten Bahnen verdient Aufmerksamkeit; so z. B. sind auf der Berlin-Hamburger Bahn 239 011 Centner Milch, auf der Berlin-Stettiner 178 445 Centner Milch, auf der Köln-Mindener 164 223 Centner Fische und Fischwaare befördert, während von diesen Frachtgattungen alle übrigen Bahnen nur unbedeutende Transportmengen aufweisen. Während ferner der Bezug von Milch Seitens der Stadt Berlin im Jahre 1869 sich auf 431 515 Centner belief, betrug in demselben Jahre die Zufuhr nach Wien nur 163 196 Centner.

Mögen die anerkennenswerthen Bestrebungen des Verfassers auf weitere Ausbildung und Hebung der Handels- und Verkehrsstatistik durch Erfolg belohnt werden.

## Eisenbahn-Kalender.

### Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 16. Februar zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 17. „ zu Messkirch | Badische Staatsb. | Erdarbeiten | — |
| 17. „ zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | |
| 17. „ zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Materialienverkauf | — |
| 17. „ zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freib. E. | Kieslieferung | — |
| 18. „ zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburg (Abthl.-Baumeister du Plat) | Erdarbeiten in der 44. u. 45. Section zwischen Ottersberg und Rothenburg | — |
| 19. „ zu Berlin | Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener E. | Personen- u. Güterwagen | 172 |
| 19. „ zu Lübeck | Lübeck-Büchener E. | Schienen etc. | 161 |
| 19. „ zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 147 |
| 20. „ zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 20. „ zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | 800 Ctr. Kupfervitriol | — |
| 20. „ zu Kissingen | Bayerische Staatsb. | I. u. II. Loos der Bahn | — |
| 21. „ daselbst | dieselbe | Schweinfurt-Meiningen | 161 |
| 22. „ zu Sachsenhausen | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 171 |
| 22. „ zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Altes Material | — |
| 23. „ zu Breslau | Oberschles. E. | Eiserner Brückenüberbau | No. 18. |
| 23. „ zu Stadtberge | Berg.-Märkische E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 23. „ zu Elberfeld | dieselbe | Eis. Perronabschlüsse | — |
| 23. „ zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ zu Sachsenhausen | Hanau-Frankf. | Bahnhof Mühlheim | 171 |
| 24. „ zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | 160 einf. u. 16 Doppelweichen | 176 |
| 24. „ zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 25. „ zu Ludwigshafen | Pfälz. Bahnen | Bahnschienen, Stahllaschen, Schienenlaschen, Schienennägel | No. 18. |
| 26. „ zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Zimmer- u. Tischlerarbeiten | — |
| 26. „ zu Elberfeld | dieselbe | Erd-, Planirungs- u. Oberbauarbeiten | — |
| 25. „ zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ zu Stuttgart | dieselbe | Schienenbefestigungsmittel | 171 |
| 26. „ zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 28. „ zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 29. „ zu Münster | Kgl. Westfälische E. | Banhofs-Restauration Münster | — |
| 1. März zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ zu Breslau | Oberschlesische E. | Personen- u Güterzug-Locomotiven | No. 18. |
| 4. „ zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 176 |

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

# Coursblatt vom 31. Januar 1872.

Redigirt von R. Grossschupf.

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 4½ | B. | 92 | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 99 | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 98⅜ | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner | 5 i.S. | W. | 90 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Altona-Kiel | 5 | L. | — | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Annaberg-Weipert | 5 | L. | 96¾ | % à 100 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 5 i.S. | L. | 100 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss. | 5 i.S. | L. | 99 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1868 | 5 i.S. | L. | 96½ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 95¼ | % à do. — do. |
| Bergisch-Märkische | 4½ | B. | — | % |
| do. II. Ser. | 4½ | B. | 99⅜ | % |
| do. III. Serie * 3½ | 3½ | B. | 85 | % |
| do. III. Serie B. * 3½ | 3½ | B. | 85 | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. IV. Serie | 4½ | B. | 99½ | % |
| do. V. Serie | 4½ | B. | 99½ | % |
| do. VI. Serie | 4½ | B. | 99½ | % |
| do. Nordbahn | 5 | B. | 102 | % |
| do. Düsseldorf-Elberfeld | 4 | B. | 92¼ | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | 98 | % |
| do. Dortmund-Soest | 4 | B. | 92 | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | 99 | % |
| do. Aachen-Düsseldorf | 4 | B. | — | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | — | % |
| do. do. III. Emiss. | 5 | B. | 98⅜ | % |
| do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach | 4½ | B. | — | % |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | — | % |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | — | % |
| Berlin-Anhalt | 4 | B. | 94 | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. | 4½ | B. | 100⅜ | % |
| Berlin-Anhalter Lit. B. | 4½ | B. | 100⅜ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Görlitz | 5 | B. | 102½ | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Hamburg I. Emiss. | 4 | B. | 93½ | % à 500, 200, 100 und 50 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 4 | B. | 93½ | % |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | — | % |
| Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B. | 4 | B. | 94 | % à 200, 100 u. 25 Thlr. |
| do. C. | 4 | B. | 93⅜ | % |
| do. D. | 5 | B. | 100⅜ | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Stettin | 4½ | B. | — | % à 200 Thlr. |
| do. II. Emiss. 3½ | 4 | B. | 93⅜ | % |
| do. III. Emiss. 3½ | 4 | B. | 93⅜ | % |
| do. IV. Emiss. * 3½ | 4½ | B. | 101⅜ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. VI. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 93⅜ | % |
| Böhmische Nordbahn | 5 i.S. | W. | 104½ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Böhmische Westbahn * | 5 i.S. | W. | 94 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869 * | 5 i.S. | W. | 93 | % à do. = do. i. S. |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburg | 4½ | B. | 99 | % à 500 und 100 Thlr. |
| do. Emiss. 1868 | 4½ | B. | 99 | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Brünn-Rossitz | 5 i.S. | L. | 89¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.) | 5 i.S. | L. | 94 | % à 100 Thlr. = do. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 93 | % à do. = do. |
| Chemnitz-Würschnitz | 4 | L. | 88½ | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Crefeld | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden | 4½ | B. | — | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 102 | % |
| do. do. | 4 | B. | — | % |
| do. III. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 93⅛ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. do. Lit. B * 3½ u. B* | 4½ | B. | 99⅛ | % |
| do. IV. u. V. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 92⅜ | % |

| Eisenbahn-Priorit.-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Dux-Bodenbach | 5 i.S. | L. | 89¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Fünfkirchen-Barcser* | 5 i.S. | W. | 92½ | % à 200 fl. ö.W. i.S. |
| Galizische Carl-Ludwigbahn* | 5 i.S. | L. | 94⅜ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 91⅓ | % à do. = do. i. S. |
| do. III. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 88⅝ | % à do. = do. i. S. |
| Gloggnitzer | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M. |
| Graz-Köflach | 4 i/2 i.S. | L. | 87 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Hessische Ludwigsbahn | 4½ | F. | 99⅜ | % in fl. S. W. à 175 und à 105 kr. |
| do. do. | 4 | F. | 91 | % in Thlr. à 105 kr. = 350 fl. |
| do. do. | 5 | F. | 102⅜ | % à 200 Thlr. à 105 kr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | C.M. 5 | W. | 89⅜ | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à 1000, |
| | ö.W. 5 | W. | 86 | do. pr. 1000 fl. ö.W. i.S. 500, 4000. |
| ditto | 5 i.S. | W. | 105½ | do. pr. 100 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiser Franz-Josephsbahn* | 5 i.S. | W. | 101¼ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5i.S. | W. | 95 | fl. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. |
| ditto* Emiss. 1862 | 5 i.Silb. | W. | 93 | do. pr. 100 fl. ö.W. à 300 fl. |
| ditto* Emiss. 1863 | do. | W. | 104 | fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. |
| ditto* Emiss. 1870 | do. | W. | — | fl. ö.W. pr. do. à 200 fl. i.S. |
| Kaschau-Oderberg* | 5i.S. | W. | 95⅜ | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* | 5i.S. | W. | 95 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869* | 5i.S. | W. | 95 | % à do. |
| Leipzig-Dresden Partial | 3½ | L. | 104½ | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. von 1854 | 4 | L. | 95¼ | % à 100 Thlr. |
| do. von 1860 | 4 | L. | 95 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1866 | 4 | L. | 94½ | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. von 1866 | 5 | L. | 103¾ | % à do. |
| Lemberg-Czernowitz* | 5 i.S. | L. | — | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 77⅜ | % à do. = do. i. S. |
| do. -Jassy* III. Em. | 5 i.S. | L. | 72 | % à do. = do. i. S. |
| Ludwigshafen-Bexbach | 4½ | F. | 100 | % |
| do. | 4 | F. | 94½ | % à 1000, 500 u. 100 fl. S. W. |
| do. | 5 | F. | — | % |
| Magdeburg-Halberstadt | 4½ | B. | 99¾ | % à 100 Thlr. |
| do. do. v. 1865 | 4½ | B. | 99⅜ | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. do. v. 1870 | 5 | B. | 101¼ | % à do. u. do. |
| do. Wittenberge, Stamm | 3 | B. | 73½ | % à 200 Thlr. |
| do. do. Priorit. | 4½ | B. | 99⅜ | % à 100 Thlr. |
| Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42 | 4 | L. | 96½ | % |
| do. I. Emiss. | 4 | L. | 94 | % à 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 4 | L. | 93⅜ | % |
| do. | 4½ | L. | 100¼ | % |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | 5 | W. | 89⅜ | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Niederschlesisch-Märkische I. Ser. | 4 | B. | 93½ | % |
| do. II. Ser. | 4 | B. | 92⅛ | % |
| do. conv. I. u. II. Ser. | 4 | B. | 93 | % à 62½, 100 u. 500 Thlr. |
| do. III. Ser. | 4 | B. | 92½ | % |
| do. IV. Ser. | 4½ | B. | 100¼ | % |
| Niederschles. Zweigbahn Lit. C. | 5 | B. | 101⅜ | % à 100 Thlr. |
| do. Litt. D. | 5 | B. | 101⅜ | % do. |
| Oberschlesische A. | 4 | B. | 93¼ | % |
| do. B. | 3½ | B. | 85 | % |
| do. C. | 4 | B. | 93¼ | % |
| do. D. | 4 | B. | 93¼ | % à 1000, 500 und |
| do. E. | 3½ | B. | 85 | % 100 Thlr. |
| do. F.* 3½ | 4½ | B. | 99⅜ | % |
| do. G. | 4½ | B. | 99⅜ | % |
| do. H. | 4½ | B. | 99⅜ | % |
| do. von 1869 | 5 | B. | 101⅛ | % à 100 Thlr. |
| do. Brieg-Neisse | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| do. Cosel-Oderberg | 5 | B. | 103⅜ | % à 100 Thlr. |
| do. do. | 4 | B. | 92½ | % à do. |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | 99¼ | % à do. |
| do. do. IV. Emiss. | 4½ | B. | 99¼ | % à do. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | 5 i.S. | W. | 102¼ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Oesterr. Staats-Eisenbahn* | 3 | W. | 137 | fl. ö. W. pr. 300 fs. à 500 fs. |
| do. Ergänzungsnetz* | 3 | W. | 134½ | fl. ö. W. pr. 300 fl. à do. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 3 | W. | 113⅜ | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 96¾ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| do. Bons 1870—74 | 6 | W. | — | fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. do. 1875—76 | 6 | W. | 231½ | do. pr. do. à do. |
| do. do. 1877—78 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| Ostpreuss. Südbahn | 5 | B. | 101 | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. Litt. B | 5 | B. | 101 | % à do. |
| Ostrau-Friedland | 5 i.S. | L. | 86½ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Pardubitz-Reichenberg | 5 | W. | — | % fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 98¼ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Prag-Dux | 5i.S. | W. | 97 | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S. |
| Rheinische | 4 | B. | — | % |
| do.* | 3½ | B. | — | % à 250, 200 u. 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. v. 1858—1865 | 4½ | B. | 100 | % |
| do.* | 4½ | B. | 100 | % |
| Rhein-Nahe Bahn* | 4½ | B. | 100½ | % à 1000, 500 und |
| do. II. Emiss.* | 4½ | B. | 100½ | % 100 Thlr. |
| Russische* (Mosco-Rjäsan) | 5 | B. | 97¼ | % à 200 „ |
| do. * (Rjäsan-Kozlow) | 5 | B. | 95 | % à 200 „ |
| do. * (Kozlow-Woronesch) | 5 | B. | 94 | % à 200 Thlr. |
| do. * (Jelez-Woronesch) | 5 | B. | 92 | % à 136 Thlr. |
| do. * (Jelez-Orel | 5 | B. | 93¼ | % à |
| do. * (Kursk-Charkow) | 5 | B. | 93 | % à |
| do. * (Kursk-Kiew) | 5 | B. | 93½ | % à 1000, 500 u. 200 Thlr. |
| do. * (Schuja-Ivanovo) | 5 | B. | 93 | % à |
| do. * (Poti-Tiflis) | 5 | B. | 91 | % à 680 u. 136 Thlr. |
| Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest. | 4½ | L. | 98 | % à 1000, 500, 200, 100 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | 5i.S. | W. | 92½ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Stargard-Posen | 4 | B. | — | % |
| do. II. Emiss. | 4½ | B. | 99¾ | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 4½ | B. | 99⅜ | % |
| Theissbahn* | 5 i.S. | W. | — | % à 200 fl. ö. W. |
| Thüringische I. Emiss. | 4 | L. | 93¾ | % |
| do. II. Emiss. | 4½ | L. | 89¾ | % à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. | 4 | L. | 93⅜ | % 100 Thlr. |
| do. IV. Emiss. | 4½ | L. | 99¾ | % |
| do. V. Emiss.* | 4½ | L. | 99⅞ | % à do. |
| Turnau-Kralup-Prag. | 5 i.S. | L. | 95 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| do. Emiss. 1870 | 5 i.S. | L. | 93⅜ | % à do. = do. |
| Ungarische Nordostbahn* | 5 i.S. | W. | 89¼ | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Ungarische Ostbahn* | 5 i.S. | W | 85½ | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Warschau-Terespol* | 5 | B. | — | % à 1000 u. 400 S.R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 5 | B. | — | % à 500 u. 100 Thlr |
| Werrabahn* | 5 | L. | 100 | % à 500, 200 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Stamm-Actien | Dividende und Zinsen in % 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | Börsen-Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 0 | 0 | 0 | 1 | ½ | ⅝ | 4 | B. | 52 | % à 200 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 18 28/4 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Altenburg-Zeitz Stamm-Prior. | — | — | — | — | — | 5 | 5 | L. | 94 | % à 100 Thlr. |
| Altona-Kiel | 10 | 9 | 5 | 6 | 7 | 7 | 4 | B. | 129⅜ | % à 100 Spec. = 150 Thlr. |
| Amsterdam-Rotterdam | 7¼ | 4⅜ | 5½ | 6 | 7¼ | 6 1/10 | 4 | B. | — | % à 250 fl. holl. = 145 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 9⅛ | 8¾ | 10 | 10 | 10 | 12 | 5 | L. | 170 | Thlr. pr. 150 fl. C.M. 200 fl. C.M. |
| Bayerische Ostbahn* | 5⅜ | 6 | 7 | 7⅜ | 7⅜ | 7½ | 4½ | F. | 154 | % à 200 fl. S. W. |
| Bergisch-Märkische | 9 | 8 | 7½ | 8 | 8½ | 8 | 4 | B. | 156½ | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Anhalt | 13 | 13⅛ | 13 7/12 | 13 7/12 | 13⅞ | 16 | 4 | B. | 225 | % à 200 „ |
| Berlin-Görlitz | — | — | — | 0 | 1 | 1 | 4 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 105½ | % à 200 „ |
| Berlin-Hamburg | 9½ | 9 | 9½ | 9½ | 10½ | 10 | 4 | B. | 182 | % à 200 „ |
| Berlin-Potsdam-Magdeburg | 16 | 16 | 16 | 17 | 18 | 20 | 4 | B. | 230½ | % à 100 „ |
| Berlin-Stettin | 8 | 8 7/12 | 8 | 8 1/6 | 9⅛ | 9 1/6 | 4 | B. | 180 | % à 200 „ |
| Böhmische Nordbahn | — | — | — | 5 | 3½ | 3½ | 5 | W. | 151 | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W. |
| Böhmische Westbahn* 52/10 | 5 | 5 | 5 | 6 | 7¼ | 7 9/20 | 5 | W. | 269½ | fl ö.W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Breslau-Schweidnitz-Freib. | 9 | 9½ | 8 | 8⅛ | 8⅛ | 7½ | 4 | B. | 143 | % à 200 Thlr. |
| Brünn-Rossitz Stamm-Prior. | 6 | 4 | 6 | 6 | 6 | 5 | W. | — | | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Buschtêhrader | 9 1/16 | 9 1/16 | 10 5/16 | 12 5/16 | 12 5/16 | 13 1/16 | 5 | W. | — | do. pr. 500 fl. C.M. |
| do. Lit. B | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 223 | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Chemnitz-Würschnitz | 11 | 8 | 6½ | 7 | 7½ | 7¼ | 4 | L. | 148 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden* | 17⅜ | 9 1/16 | 8 4/16 | 31/12 | 8⅜ | 10½ | 4 | B. | 198 | % à 200 „ |
| do. Lit. B. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 118¾ | % à 200 „ |
| Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr. | — | — | — | — | — | 5 | 5 | L. | 106¾ | % à 200 Thlr. |
| Crefeld-Kreis Kempen | — | — | — | — | — | 5 | 5 | B. | — | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | — | 5 | 6 | B. | 90 | % à 100 „ |
| Dux-Bodenbach | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 164½ | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W. i.S. |
| Frankfurt-Hanau | 5½ | 5⅘ | 6 1/10 | 6⅜ 10 | 6½ | 6½ | 3½ | F. | — | % à 250 fl. S. W. |
| Fünfkirchen-Barcser* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 179½ | fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i.S. |
| Galizische Carl Ludwigb. 52/10 | 5 | 6 1/10 | 9½ | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | 266 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Glückstadt-Elmshorn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 4 | H. | — | % à 150 Thlr. |
| Graz-Köflach | 3 | 2½ | 4¼ | 7 | 10 | 9 | ob. | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| Halle-Sorau-Guben | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 65 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | — | % à 200 Thlr. |
| Hannover-Altenbeken | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 69 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 91¾ | % à 200 Thlr. |
| Hessische Ludwigsbahn | 8 | 7⅜ | 8½ | 9 | 9½ | 9½ | 4 | F. | 195½ | % à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 13 | 13⅜ | 15 1/16 | 19⅜ | 20 | 17 1/16 | 5 | W. | 226 | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M. |
| Kaiser Franz-Josephsb.* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 208¼ | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 | 5 | 5 | — | 8 1/16 | 6 3/10 | 5 | W. | 248 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| do. Linz-Budweis | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 214 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Kaschau-Oderberg* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 164 | fl. ö.W. p. eingez. 100 fl. ö.W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* 52/10 | — | — | — | i.S. | 5 | 5 | 5 | W. | 167½ | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. i.S. |
| Leipzig-Dresden | 23 | 20 | 25 | 58½ | 14 | 14½ | 4 | L. | 252½ | % à 100 Thlr. |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy* | — | 7 | 7 | 22 | 7 | 5 | 5 | W. | 193½ | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Leoben-Vordernberg | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 167¼ | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)* | 10 | 10 2/5 | 9 8/8 | 11 1/5 | 10 7/10 | 9 9/10 | 4 | F. | 200 | % à 500 fl. S. W. |
| Lübeck-Büchen | 3 5/8 | 2 1/8 | 2 8/8 | 2 1/2 | 2 7/8 | 3 1/8 | 4 | H. | — | % à 200 Thlr. |
| Magdeburg-Halberstadt | 15 | 14 | 13 | 15 | 10½ | 8 2/8 | 4 | B. | 170 | % à 100 Thlr. |
| do. Lit. B. | — | — | 3½ | 3½ | 3½ | 3½ | 3½ | B. | 97 | % à 100 „ |
| Magdeburg-Leipzig | 20 | 20 | 18 | 19 | 14½ | 12 | 4 | L. | 256½ | % à 100 „ |
| do. Lit. B.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | 103 | % à 100 Thlr. |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | — | — | — | — | — | 5 | 5 | W. | 138½ | fl. ö.W. pr. 200 fl. i.S. |
| Märkisch-Posener | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 61¼ | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 84½ | % à 200 „ |
| Münster-Hamm* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 95½ | % à 100 „ |
| Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Bah.) | 4½ | 5 1/10 | 5 | 5½ | 5 4/10 | 6 4/10 | 4½ | F. | 149½ | % à 500 fl. S. W. |
| Niederschlesisch-Märkische* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 96 | % à 100 Thlr. |
| Niederschles. Zweigbahn | 3⅜ | 5½ | 3⅜ | 4⅛ | 5 | 6 | 5 | B. | 110¼ | % à 100 „ |
| Nordhausen-Erfurt* | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 79 | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 1 | 5 | B. | 79⅝ | % à 100 u. 500 Thlr. |
| Oberschlesische Lit. A. u. C. | 11⅜ | 12 | 13⅜ | 15 | 13½ | 12⅜ | 3½ | B. | 234 | % à 100 „ |
| do. * Lit. B. | 11⅜ | 12 | 13⅜ | 15 | 13½ | 12⅜ | 3½ | B. | 204 | % à 100 „ |
| Oberhessische* | — | — | — | — | 3½ | 3½ | 3½ | F. | 86 | % à 350 fl. S. W. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 221½ | fl. ö.W. p. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Oesterr. Staats* 52/10 (Oest. Franz.) | 5 | 7 | 8½ | 10½ | 12 | 12 | 5 | W. | 111 | fl. ö. W. pr. Stück von fs. 500. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 7½ | 7½ | 6⅜ | 6⅜ | 5 | 3 | 5 | W. | 220 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. |
| Ostpreuss. Südbahn | — | — | — | — | 0 | 0 | 4 | B. | 51½ | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | — | — | 0 | 0 | 5 | B. | 74½ | % à 200 Thlr. |
| Ostrau-Friedland | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W. |
| Pardub.-Reichenb.* (B.-Mld.-B.) | 4½ | 4 4/10 | 5 | 5 | 5 | 4½ | 4½ | W. | 181¼ | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Pfälz. Alsenzb.* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | F. | — | % à 500 fl. S. W. |
| Pfälz. Nordb.* | — | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 9/10 | 4 | F. | — | % à 500 fl. S. W. |
| Prag-Dux | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 115 | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S. |
| Rechte Oderufer | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 113 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 116 | % à 200 „ |
| Rheinische | 7 | 6½ | 7½ | 7½ | 7⅜ | 8⅔ | 4 | B. | 179¼ | % à 250 „ |
| do. Stamm-Prior. | 7 | 6½ | 7½ | 7½ | 7⅜ | 8⅔ | 4 | B. | — | % à 250 „ |
| do.* Lit. B. | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 99½ | % à 250 „ |
| Rhein-Nahe-Bahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | B. | 41⅝ | % à 200 „ |
| Russische Bahnen* | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 1/6 | 5 | B. | 94½ | % à 125 Rb. = 134 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 187 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Stargard-Posen* | 4½ | 4½ | 4½ | 4½ | 4½ | 4½ | 3½ | B. | 100 | % à 100 Thlr. |
| Stuhlweissenburg-Raab-Graz* | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 177½ | fl ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S |
| Taunusbahn | 8 | 3½ | 7 | 7½ | 8⅛ | 6 8/10 | ob. | F. | — | fl. S.W. pr. 250 fl. S.W. |
| Thüringische | 8 1/16 | 7⅜ | 8½ | 9 | 8⅜ | 9 | 4 | L. | 176½ | % à 100 Thlr. |
| do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | — | % à 100 „ |
| do. Litt. C (Gera-Eichicht)* | — | — | — | — | 4½ | 4½ | 4½ | L. | 101¼ | % à 100 „ |
| Theissbahn* 52/10 | 5 | 5 | 5 | 19⅜ | 8 7/25 | 7½ | 5 | W. | 256½ | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz., |
| Turnau-Kralup-Prag. | — | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | 269 | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| K. Ung. priv. Nordostbahn* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 165 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| I. Ungar.-Galizische* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 163½ | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Ungar. Ostbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 152 3/4 | fl ö.W. p. eingez. 80 fl. i.S. |
| Warschau-Terespol* | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 103 | % à 100 S.-R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 8 1/8 | 8 1/8 | 8 1/2 | 6 2/3 | 9 7/12 | | 5 | B. | 82 | Thlr. pr. 60 Rub. |
| Werrabahn | 2 2/8 | 2 5/8 | 2 6/12 | 2 1/4 | 3 3/8 | 1 | 4 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Schweizer Centralbahn | 5 60 | 5 1/10 | 5 5/10 | 6 2/5 | 6 4/5 | 6 8/10 | ob. | Ba. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordostbahn | 8 | 8 | 7½ | 8 | 7½ | 7 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Vereinigte Schweizerbahnen | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Schweizer Westbahn | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,4 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Französische Orléans | 11 1/5 | 11 1/10 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | | ob. | P. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordbahn | 17 7/8 | 17 1/2 | 18 | 15 1/8 | 10 8/10 | | „ | P. | — | fs. pr. 400 „ „ |
| do. Ostbahn | 6 3/8 | 6 3/8 | 6 2/5 | 6 2/5 | 6 3/8 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Südbahn | 8 1/2 | 8 | 8 | 8 | 8 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Westbahn | 7 1/2 | 7 | 7 | 7 | 7 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Paris-Lyon-Mittelmeer | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Pfälzische Eisenbahnen.

Es soll die Lieferung von 260 einfachen und 16 Doppelweichen sammt Ständer, lieferbar während der Monate März bis December 1872, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis **Samstag, den 24. Februar d. Js., Mittags 12 Uhr,** portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerte auf Ausweichen"

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind in dem Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht aufgelegt.

Ludwigshafen, den 6. Februar 1872.

**Die Direction.**
v. Jaeger.

## Leipzig-Zeitzer Eisenbahn.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn II. Section auf der Strecke zwischen Eythra und Oderwitz erforderlichen

a) Erdarbeiten mit einer Massenbewegung von ca. 90000 Kubikm.
b) Kunstbauten mit ca. 2500 Kubikm. Mauerwerk

sollen im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer übertragen werden.

Submissionsbedingungen, Pläne und Kostenanschläge liegen im Bau-Büreau zu Leipzig, Wiesenstrasse No. 5 zur Einsicht, resp. Abforderung bereit, Offerten mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift sind versiegelt bis

**Montag, den 4. März cr., Vormittags 10 Uhr,**

im genannten Bau-Büreau portofrei einzureichen; später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Leipzig, am 9. Februar 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister**
Ernst Kohl.

## Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Die Stellung des stellvertretenden Betriebs-Directors mit 1200 Thlr. Jahresgehalt und freier Wohnung resp. Wohnungsentschädigung ist durch den Tod des bisherigen Inhabers vacant geworden und soll durch einen Königlichen Baumeister, welcher schon im Eisenbahnbetriebsdienste thätig war, sofort besetzt werden. Meldungen bitten wir unter Beifügung der Zeugnisse schriftlich hierher einzureichen.

**Die Direction.**

## Berlin-Stettiner Eisenbahn.

In der hiesigen Werkstätte, Abtheilung für die Locomotiv-Reparatur, ist die

**Werkführerstelle**

vacant. Qualificirte Bewerber werden ersucht, unter Beifügung des Lebenslaufs und der Atteste ihrer bisherigen Thätigkeit, sowie unter Angabe ihrer Forderungen sich baldigst an mich zu wenden.

Stargard, den 28. Januar 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister**
Kretschmer.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## b) Fehlende.

**Verzeichniss**
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro December 1871 ult. Januar 1872 fehlenden Güter.

E S C 7. 1 Brod Zucker (18 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Goldbeck seit 23. November.

1 eiserner Bauchtopf von Berlin (B.-H.) fehlt in der Güter-Expedition Osterburg seit 22. November.

7 neue Stränge von Aschersleben fehlen in der Güter-Expedition Sandersleben.

B 8921. 1 Pack Stahl (18⅓ Pfd.) von Rathenow fehlt in der Güter-Expedition Rogätz.

MH 9077. 1 Kette von Buckau fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 5. December.

Schobach F. Kruse. 1 Sack Weizenmehl (200 Pfd.) von Langenweddingen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 11. December.

1 beschäd. Patentkettenspindel mit Bügel zu Wagen 6572 M.-H. gehörig von Stendal-Halberstadt fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 6. December.

4720. 1 Ballen Feldsamen (51 Pfd.) von Quedlinburg fehlt in der Güter-Expedition Vienenburg seit 13. December.

Gebr. Mochake Halberstadt. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 71 Pfd.) von Hadmersleben fehlt in der Güter-Expedition Thale seit 16. December.

4483. 1 Fass Kienöl (30 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Tangerhütte seit 12. December.

1 Sack Weizen von Hadersleben fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 20. December.

FAL 1254. 1 Kiste Spielkarten (45 Pfd.) von Hannover fehlt in der Eilgut-Expediton Wittenberge seit 23. December.

FW 14457. 1 Kiste Confect (59 Pfd.)
„ 14461a. 1 Kiste Confect (80 Pfd.)
G B C 3968. 3 Bund Stahldraht (3 Ctr. 36 Pfd.)
FB 23709. 1 Fass Alaune (41 Pfd.)
„ 1871. 1 Sack Pflaumen (25 Pfd.)
F B 23716. 1 Kiste Lichte (68 Pfd.)
} von Neustadt M. fehlen in der Güter-Expedition Rathenow sei 16. Decemb.

T L S. 1 Collo Nägel (40 Pfd.) von Berlin fehlt in der Güter-Expedition Neustadt M. seit 22. December.

O P 1386. 1 Fass Pflaumenmuss (68 Pfd.) von Wolmirstedt fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 6. December.

A. Grosche Cöthen. 1 Sack Lupinen (206 Pfd.) von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 21. December.

S 1. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Eilgut-Expedition Osterburg seit 20. December.

E L 509. 1 Ballen Wollenwaaren (24 Pfd.) von Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 9. November.

P B 24808. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 40 Pfd.) von Oschersleben fehlt in der Güter-Expedition Blumenberg seit 23. December.

G R 2620. 1 Kiste Kurzwaaren
LG 3514/5. 2 Fässer Tabak
M D 589. 1 Pack Säcke
} von Stendal fehlen in der Güter-Expedition Schönhausen seit 15. Dec.

G. 2 Säcke Caffee (2 Ctr. 29 Pfd.) von Lehrte fehlen in der Güter-Expedition Dollbergen seit 28. December.

F. 1 Schmortopf von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 31. December.

S IV. 1 Pack Säcke (14 Pfd.) von Oebisfelde fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 17. December.

P 910. 1 Korb Ofentheile von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Salzwedel seit 15. December.

G W 973. 1 Tonne Formsand (3 Ctr. 12 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 10. December.

AD 3693/4. 2 Pack Düten (56 Pfd.) vom Boden fehlen in der Güter-Expedition Stendal.

E T 15. 1 Ballen baumw. Waaren (31½ Pfd.) von Gardelegen fehlt in der Güter-Expedition Neustadt M. seit 25. December.

2 gusseis. Kasten
1 Pack Schrauben
2 Scharniere
2 dito mit Bolzen
1 gusseis. Bock
1 dito mit Rolle
1 Pack 2 Platzapfen und 2 Gabeln
1 Winde
2 Rollen
1 Zugstange mit Oese
} von Stendal fehlen in der Güter-Expedition Gifhorn seit 13. December.

A H div. Nrn. 18 leere Fässer (5 Ctr. 44 Pfd.) von Vorsfelde-Neustadt M.
W fehlen in der Güter-Expedition Stendal seit 18. December.

O R 2621. 1 Pack Gewichte (28 Pfd.) von Schönhausen fehlt in Stendal seit 31. December.

WZ 1. 1 Ballen Säcke von Oschersleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 14. December.

Halberstadt 118. 1 Leine von Aachen-Stassfurt fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 14. November.

1 Nothkettenhaken und 7 Glieder von Hannover fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 27. November.

1 Pack Eisendraht von Altona fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 2. December.

641. 1 Sack Flachs (201 Pfd.) von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 6. December.
A B 620. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 58 Pfd.) von Kreiensen fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 27. November.
F S & S 15416. 1 Kiste Zuckerwaaren (42 Pfd.) von Deutz fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 24. November.
O c E 8990. 1 Kiste (40 Pfd.) von Düsseldorf fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 3. December.
W V C 7249/52. 4 Kisten Gummiwaaren (5 Ctr. 91 Pfd.) von Harburg fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 1. December.
J B 121. 1 Ballen Hefe (50 Pfd.) fehlt seit 1. December.
F G 8364. 1 Pack Papier (10 Pfd.) von Dresden fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 3. December.
24168. 1 Kiste Droguen (30 Pfd.) von Leipzig fehlt in der Güter-Expedition Neustadt M. seit 4. December.
F K 444. 1 Kiste Blechwaaren (87 Pfd.) von Halle fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 22. November.
Erfurt 32. 1 Plan von Aachen M. fehlt in der Güter-Expedition Stassfurt seit 28. November.
S & C 5256. 1 Kiste Tuschfarbe (65 Pfd.) von Weimar fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 6. December.
G B 1190. 1 Ballen baumw. Waaren (37 Pfd.) von Gladbach fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 22. November.
10 Colli Eisen von Oberhausen fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 4. December.
M S 1827. 1 Ballen Wollenwaaren (35 Pfd.) von Berlin fehlt in der Eilgut-Expedition Stassfurt seit 9. December.
B 11495. 1 Pack Papier (48 Pfd.) zur Verladung nach Geestemünde fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
3404. 1 Kiste Tabak (58 Pfd.) von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. December.
F S 5379. 1 Kiste halbw. Waaren (2 Ctr. 52 Pfd.) von Hannover fehlt n der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 11. December.
4229. 1 Kiste Sammet (1 Ctr. 12 Pfd.) von Crefeld fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 12. December.
H 2. 1 Sack Pläne (45 Pfd.) von Schönebeck fehlt in der Eilgut-Expedition Aschersleben seit 9. December.
G 14575. 1 Kiste Feigen (57 Pfd.) von Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 13. Decemb.
4720. 1 Ballen Feldsamen (51 Pfd.) von Quedlinburg fehlt in der Güter-Expedition Vienenburg seit 13. December.
L L. 1 Pack Papier (76 Pfd.) von Bosslau fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 13. December.
1191. 1 Ballen baumw. Waaren (46 Pfd.) von Quedlinburg fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 16. December. Versichert zu 75 Thlrn.
1014 u. 102. 2 Gitter von Giessen fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 9. December.
G B 1414. 1 Ballen halbw. Waaren (80 Pfd.) von Gladbach fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 8. Dec.
M H 2/77. 2 Decken von Elberfeld fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
C H B 3834. 1 Kiste Kurzwaaren (77 Pfd.) von Iserlohn fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 5. December. Versichert zu 50 Thlrn.
G S 3137. 1 Kiste Eisenwaaren von Helmstedt fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16. December.
H S 3037. 1 Kiste Kleider (15 Pfd.) von Helmstedt fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 15. December.
S IV. 1 Kiste Bücher etc. vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
G F 11. 1 Korb Hammelfleisch (25 Pfd.) von Emden fehlt in der Eil-Expedition Wittenberge seit 11. December.
G P 3. 1 Kiste Nudeln (26 Pfd.) von Quedlinburg fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 13. December.
G W 3827. 1 Kiste Eisenwaaren (48 Pfd.) von Oschersleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 15. Dec.
B & C 1955. 1 Kiste (47 Pfd.) von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 1. December.
H D 16. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 25 Pfd.) von Bremen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 6. December.
W B 11. 1 Pack Kurzwaaren (13 Pfd.) zur Verladung nach Oldenburg fehlt in der Eilgut-Exped. Magdeburg, Halberstädter Bahn.
K & C 236. 1 Kiste seid. und halbs. Bänder (1 Ctr. 28 Pfd.) von Leipzig fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 16. December.
D 4. 1 Kiste Esswaaren (15 Pfd.) von Lehrte fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 19. December.
D 1. 1 Fass Käse (105 Pfd.) von Leer fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 13. December.
G L 4832. 1 Korb Eisenwaaren (1 Ctr. 32 Pfd.) } von Hannover fehlen
W T 570. 1 Pack Eisen } in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 21. November.
5824. 1 Kiste Gummiwaaren (73 Pfd) von Hannover fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 21. December.
15367. 1 Fass Chlorsaur. Kali (6 Ctr. 81 Pfd.) von Schönebeck fehlt in der Güter-Expedition Spandau seit 2. December.
C V & V 2513. 1 Ballen Tuchwaaren (43 Pfd.) von Unna fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.
K E 5923. 4 Pack Eisendraht (200 Pfd.) von Altena fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. December.
B P M 368. 1 Decke von Holzwickede fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 15. December.
J C L 3730. 1 Pack 18 Schaufeln (41 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
B L 811. 1 Ballen Garn (3 Ctr. 10 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 8. December.
1409. 1 Ballen Kammgarn (44 Pfd.) von Gotha fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 19. December.
1 Fusstritt von Bremen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 14. December.
V B 882. 1 Kiste Papier (88 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 9. December.
H S H 7071. 1 Kiste von Hannover fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 21. December.
J C 4923. 1 Kiste (1 Ctr. 40 Pfd.) von Hannover fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 21. December.
L E B 3462. 1 Kiste Cigarren (102 Pfd.) von Dresden fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
H S 2112. 1 Kiste Drahtwaaren (58 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
C V C 1967. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 68 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
178 Colli Eisenwaaren (11 Ctr. 34 Pfd.) von Hannover fehlen in der Güter-Expedition Wittenberge.
J C L 3820. 2 Körbe Eisenwaaren (5 Ctr. 53 Pfd.) von Hannover fehlen in der Güter-Expedition Wittenberge.
U S 6310. 1 Korb Wein (96 Pfd.) von Harburg fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 19. December.
R W 8502. 1 Ballen Tuch (26 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
G B 1439. 1 Ballen baumw. Waaren (60 Pfd.) } von Hannover fehlen
A S 4909. 1 Korb Eisenwaaren (41 Pfd.) } in der Eilgut-Expedition Rathenow seit 21. December.
B S 2132. 1 Kiste Cigarren (67 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 17. Dec.
Eikendorf 3. 1 Decke von Schwerte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 22. November.
4 Stück Pferdehäute fehlen in der Güter-Expedition Berlin s. 2. Dec.
Harzburg 21. 1 Kette von Harzburg fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 14. December.
ME 50. 1 Plan von Bochum fehlt in der Güter-Expedition Bernburg seit 16. December.
G B 6917. 1 leeres Fass (24 Pfd.) von Bernburg fehlt in der Güter-Expedition Wasserleben seit 21. December.
B 8907. 1 Fass baumw. Garn (1 Ctr. 16 Pfd.) von Rittershausen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. December.
D P F 2/3. 2 Kisten Samen (8 Ctr. 60 Pfd.) von Strassburg fehlen in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 15. December.
H A. 1 Kiste grob. Eisenwaaren von Leer fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 3. December.
A S 76. 1 Fässchen Heringe (11 Pfd.) von Hamm fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
O T W 1404. 1 Ballen Oeltuch (93 Pfd.) } von Barmen fehlen in
W C 778. 1 Kiste Bandwaaren (1 Ctr. 14 Pfd.) } der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 24. December.
1 Privatplan von Unna fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. December.
B R 925/39. 15 Stück } von Elberfeld fehlen in der Güter-Expedition
940/3. 4 Stück } Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 23. Dec.
F B 4575. 1 leeres Fass (1 Ctr. 40 Pfd.) von Elberfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. Dec.
J L S 537. 1 Korb Eisenwaaren (64 Pfd.) von Elberfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. Dec.
9/13. 5 Kisten Zündhölzer (2 Ctr. 40 Pfd) von Lübeck fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit
F B 22. December.
5819/20. 2 leere Fässer (4 Ctr. 24 Pfd.) von Darmstadt fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 24. December.
B & H 2822, 2828. 2 leere Fässer (3 Ctr.) von Gevelsberg fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 20. Dec.
L. 24 Colli } Ofentheile von Marburg fehlen in der Güter-Expedi-
L 3. 1 Kiste } tion Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 23. Dec.
8 Pack Eisendraht von Hamm fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. November.
H D 2. 1 Sack Flachs (76 Pfd.) von Lübeck fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 22. December.
L S 2591. 1 Kiste Webegeschirr (71 Pfd.) von Chemnitz fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn s. 20. Dec.
K M 5792. 1 Wagen Kohlen (200 Pfd.) von Gelsenkirchen fehlt in der Güter-Expedition Spandau seit 16. December.
M H 55. 1 Decke von Witten fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 16. December.

4333/5, 4338/9, 4275/6. 7 leere Fässer (13 Ctr. 89 Pfd.) fehlen in der Güter-Expedition Oschersleben seit 2. December.

M & B 5274. 1 Korb Alcohol (22 Pfd.) von Vienenburg fehlt in der Güter-Expedition Wasserleben seit 29. December.

G P 8618. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 13 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 27. December.

L A 6936. 1 Kiste Posamentirwaaren (22 Pfd.) von Rittershausen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 4. December.

1512. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 14 Pfd.) von Rehme fehlt in der Güter-Expedition Spandau seit 25. December. Versichert zu 50 Thlrn.

1 Collo Nothkettenhaken und Glieder von Holzminden fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 18. December.

St. 1 Kiste div. Früchte (34 Pfd.) von Schwerin fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 22. December.

3251. 1 Ballen Segeltuch (99 Pfd.) von Mühlheim a/Rh. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 27. December. 80 Thlr. versichert.

S M 44. 1 Sack Packleinen (43 Pfd.) von Minden fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 25. December.

HR 3190. 1 Fass Eisenwaaren (2 Ctr. 35 Pfd.) von Haspe fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Decbr.

R C 9267. 1 Korb (10 Pfd.) von Geestemünde fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 28. December.

Nordheim. 1 Pack Säcke (53 Pfd.) von Ruhrort fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 28. December.

829. 1 Kiste Eisenwaaren (55 Pfd.) von Minden fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 14. December.

I C L 3814. 1 Pack Schaufeln (55 Pfd.) } von Minden fehlen in der
1 Korb Ketten (38 Pfd.) } Güter-Expedition Wittenberge seit 14. December.

ME 1550. 1 Ballen baumw. Waaren (37 Pfd.) von Berlin fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 24. December.

G O 786. 1 Ballen woll. Waaren (25 Pfd.) von Verden fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 2. December.

MH 4. 1 Collo 2 Nothketthaken und 6 Glieder von Gelsenkirchen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 15. December.

W 1. 1 Pack Zinknägel von Neus fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 23. December.

507. 1 Kiste Victualien (56 Pfd.) von Schwerin fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 23. December.

C S S 6216. 1 Kiste Papier (2 Ctr. 72 Pfd.) von Minden fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 15. December.

C W. 1 Korb Materialwaaren (90 Pfd.) von Minden fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 13. December.

F W D 1156. 1 Ballen Segeltuch (44 Pfd.) von Melle fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 25. December.

L B. 1 Kiste Kloy (33 Pfd.) von Oldenburg fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 3. November.

L E B 3253. 1 Kiste Cigarren (106 Pfd.) von Verden fehlt in der Güter-Expedition Berlin.

607. 1 Kiste Eisenwaaren (273 Pfd.) von Solingen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 20. December.

B 9468. 1 Pack Schinken (30 Pfd.) von Bünde fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 22. December.

R 1670/7. 8 Nähmaschinen-Gestelle (5 Ctr. 60 Pfd.) von Seefeld fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 22. December.

85810. 1 Kiste Boone-Kamp (74 Pfd.) von Ruhrort fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 25. December.

J W N. 1 Tönnchen Anchovis (6 Pfd.) von Ottensen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Decemb.

447. 1 Decktuch von Osnabrück fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 20. December.

G v R 890. 1 Korb Wein (1 Ctr. 55 Pfd.) von Emden fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 8. December.

L K C 2400. 1 Kiste Cigarren (42 Pfd.) von Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 7. December. Versichert zu 42 Thlrn.

F K 6654. 1 Kiste Manufactur-Waaren (84 Pfd.) von Leipzig fehlt in der Güter-Expedition Seehausen seit 29. December.

A 6705, 5732, 9742, 763. 4 leere Fässer (1 Ctr. 76 Pfd.) von Helmstedt fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 15. October.

H S 24266, 26571. 2 Fässer (1 Ctr. 23 Pfd.) fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 17. December.

H 6237. 1 Ballen baumw. Waaren (2 Ctr. 20 Pfd.) von Wesel fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 17. December.

T. 1 gusseis. Pferdekrippe von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 31. December.

H P 143. 1 Kiste Eisenwaaren (65 Pfd.) } von Hagen fehlen in der Gü-
143. 1 Kiste Schaufeln (106 Pfd.) } ter-Expedition Halberstadt seit 21. December.

J T 741. 1 Kiste Rahmen (1 Ctr. 50 Pfd.) von Deutz fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 8. December.

8056. 1 Kiste Cigarren (35 Pfd.) von Celle fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.

A S 8960. 1 Kiste Kurzwaaren (40 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.

C F 106. 1 Collo 1 Kiste 2 Körbe (24 Pfd.) von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Rathenow seit 12. December.

C F 405. 1 Ballen Leder vom Güterboden fehlt in der Güter-Expedition Rathenow.

Pro 1872.

921. 1 leeres Fass (28 Pfd.) von Ermsleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 3. Januar.

Knoll 1080. 1 Kiste leere Flaschen von Demker fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 7. Januar.

A R Z. 2 leere Fässer von Stendal fehlen in der Güter-Expedition Neustadt M. seit 4. Januar.

I. 1 eis. Rad von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 4. Januar.

G M 5377. 1 Kiste Wein (3 Ctr. 26 Pfd.) von Rostock fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn s. 5. Jan.

U C 13676. 1 leere Kiste von Kallehne fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 8. Januar.

H. Grosche Vaethen. 2 Säcke Roggen (3 Ctr. 40 Pfd.) von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Wolmirstedt seit 6. Januar.

A H W. 1 Fass Bier von Magdeburg fehlt in der Eilgut-Expedition Aschersleben seit 11. Januar.

1 Sack Hafer (200 Pfd.) von Wittenberge fehlt in der Güter-Expedition Salzwedel seit 10. Januar.

AF 1671. 1 leeres Fass (16 Pfd.) von Stendal-Mainz fehlt in der Güter-Expedition Neustadt M. seit 12. Januar.

IV. 5 Colli Ofentheile (16 Pfd.) von Thale fehlen in der Güter-Expedition Oschersleben seit 16. Januar.

M. 1 Sack Guano von Vienenburg fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 17. Januar.

1955. 1 Kiste Sensenstreicher (305 Pfd.) von Wittenberge fehlt in der Güter-Expedition Oebisfelde seit 18. Januar.

8 Stück Bohlen von Ballenstedt fehlen in der Güter-Expedition Aschersleben seit 21. Januar.

W T 98. 1 Korb Eisenwaaren (2 Ctr. 62 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 23. Januar.

4. 1 Ballen Betten (54 Pfd.) von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Neustadt M. seit 20. Januar.

1 Stück Gepäck (36 Pfd.) von Frankfurt fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

B C 19. 1 Fass Feilen (1 Ctr. 48 Pfd.) } von Schöningen fehlen in der Güter-
11195. 1 leere Kiste (7 Pfd.) } Expedition Magde-
G S 1412/13. 2 Fässer Soda (14 Ctr. 12 Pfd.) } burg, Halberstädter
1411, 1413, 1415. 3 Fässer Soda (20 Ctr. 83 Pfd.) } Bahn seit 3. Januar.

+ F E 81. 1 Kiste Farbe (1 Ctr. 26 Pfd.) von Lehrte fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.

G S 3. 1 Beutel Hefe (50 Pfd.) von Hannover fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg.

B H 250. 1 Ballen Hefe (37 Pfd.) von Hannover fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin.

G H 10192/4. 3 Kisten Nähmaschinen (31 Pfd.) von Hamburg fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 3. Januar.

Quedlinburg. 1 Plan von Düsseldorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 7. Januar.

W S 1/3. 3 Fässer Butter (1 Ctr. 98 Pfd.) von Emden fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 9. Januar.

G L 71. 1 Ballen Nessel (6 Ctr. 25 Pfd.) von Rheime fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Januar.

G L 57. 1 Ballen Nessel (304 Pfd.) von Rheime fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Januar.

A C 11. 1 Ballen Manufactur-Waaren (102 Pfd.) von Gladbach fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 12. Januar.

ML 847. 1 leeres Fass (1 Ctr. 55 Pfd.) von Magdeburg-Glöwen fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 18. Januar.

1 Oelbehälter von Magdeburg fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 20. Januar.

A H 8667. 1 leeres Fass (62 Pfd.) von Havelberg-Quedlinburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 24. Januar.

## a) Ueberzählige.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro December 1871 bis ultimo Januar 1872 lagernden Güter.

Renneborg Buschow. 1 Plan von Oschersleben lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

S A 428. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

F W E 2976. 1 Fass, anscheinend Wagenfett, (320 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

25 1 Korb mit einer Blechflasche (30 Pfd.) von Magdeburg lagert in der Güter-Expedition Seehausen.

J H H 751. 1 Fass (653 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Berlin.

weiss. 15 Stab T-Eisen (200 Pfd.) } lagern in der
S O C 6729. 1 Pack (140 Pfd.) } Güterexpedition
Stett. Malzmühle div. Nrn. 10 Pack Säcke (594 Pfd.) } Berlin.

Stett. Dampfmühle 30/1. 2 Pack Säcke (109 Pfd.)
N J 6576. 1 Ballen (138 Pfd.)
U C 1786/7. 2 Kisten (430 Pfd.)
F W B 1986. 1 Kiste (403 Pfd.)

658. 1 Kiste (42 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Berlin
E K 21. 1 Fass (20 Pfd.)
F A 590. 1 Sack Kleidungsstücke etc. lagert in der Güter-Expedition Magdeburg-Neustadt.
H C 6. 1 Sack Kaffee lagert in der Eilgut-Expedition Wittenberge.
M T 3467. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in der Eilgut-Expedition Wittenberge.
R D 338. 1 Sack Nüsse lagert in der Eilgut-Expedition Wittenberge.
N D H 10563. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in der Eilgut-Expedition Wittenberge.
W F. 1 grosser Rohrstuhl lagert in der Eilgut-Expedition Stendal.

9532. 1 Kiste Wein (46 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
C 1683. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 166 Pfd.)
R S & Co. 1214. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 376 Pfd.)
do. 1215. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 465 Pfd.)
L & C 120. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)

8208. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 450 Pfd.)
} lagern in der Eilgut-Expedition Berlin.
L C 928. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 191 Pfd.)
do. 761. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 242 Pfd.)
1 Plan von Magdeburg lagert in der Güter-Expedition Osterburg.
C M 6073/4. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in der Güter-Expedition Berlin.
C M 6064/5. 2 Körbe (Inhalt unbekannt)
do. 6066. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
R. 1 Tisch
1 Koffer
1 Pack Betten
1 Korb
2 Pack Stühle
1 Kinderstuhl
} lagern in der Güter-Expedition Berlin.
M E 1739. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
L 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.)
V D K 136. 1 Kiste (Inhalt unbek., 151 Pfd.)
G D G 4360. 1 leeres Fass (84 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Berlin.
F R 715. 1 Ballen (53 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
F C 4724/5, 5150. 3 leere Fässer (592 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
F G 8367. 1 Ballen Papier (27 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
H 170. 1 Ballen (Inhalt unbek., 128 Pfd.)
M G 1790. 1 Kiste (Inhalt unbek., 255 Pfd.)
Erich 9631. 1 Fass Bier (112 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Wittenberge.
M H 481. 1 Plan lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
C M 4. 1 Koffer (67 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Wittenberge.
L 1934/5. 2 Kisten (268 Pfd.) lagern in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
G W 3839. 1 Kiste Eisenwaaren (237 Pfd.) lagert in der Eilgut-Exp. Magdeburg, Halberstädter Bahn.
H 2. 1 Korb (40 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
R W E Holzwickede 4. 1 Schwanzlaterne lagert in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

2538. 1 Kiste Cigarren (284 Pfd.) lagert in der Eilgut-Exp. Magdeburg, Halberstädter Bahn.
Brünn 43. 1 Pack Säcke (20 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
D A 80. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
K T 5923. 4 Pack Draht (199 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
Aug. Oertling. 1 Kiste lagert in der Eilgut-Expedition Berlin.
1 Parthie Draht und 1 Parthie Drahtstifte in Packeten von Hamm lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
J B 559. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 229 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Wittenberge.
F M 4410. 1 Korb
C K H S 791. 1 Kiste
A H 501/2, 531, 535. 4 Kisten
} (Inhalt unbekannt) lagert in der Güter-Expedition Wittenberge.
B S 2903/8. 6 Körbe Glaswaaren lagern in der Güter-Expedition Wittenberge.
M R 873, 876. 2 Packete

7021. 1 Kiste
G L 724. 1 Ballen
F G 36. 1 Kiste
} lagern in der Eilgut-Expedition Berlin
R C 4202. 1 Korb Eisenwaare lagert in der Güter-Exp. Halberstadt.
G S 229. 3 Pack eiserne Schippen lagern in der Güter-Expedition Halberstadt.
S M C 1640. 1 Kiste

315. 1 Kiste
} lagern in der Güterexpedition Berlin.

F F 138. 1 Ballen
L D 4164. 1 Kiste
C L W 144. 1 Kiste
E D 4331. 1 Kiste
B 166/7. 2 Kisten
C C Co. 2559. 1 Kiste
L D 4182. 1 Kiste
B D 4346. 1 Kiste
J K 332. 1 Ballen
} lagern in der Güter-Expedition Berlin.

2234. 1 Kiste
Thier Rostock 4858. 2 Kisten
J E 4789. 1 Kiste
Lienau Lübeck 1186/7. 2 Pack Säcke
R V 120. 1 Ballen Säcke
J S 5542. 1 Sack Samen
H F 776. 1 Kiste
Westphal 1476. 1 Wagen Schwefelkies (200 Ctr.) von Grevenbrück lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
A 6936. 1 Kiste (Inhalt unbek., 22 Pfd.)
H P 244. 1 Ambos (242 Pfd.)
H P 209. 1 Ambos (205 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

7337/8. 2 Colli Tabak
J F 150. 1 Ballen

3355. 1 Korb

699. 1 Kiste
} lagern in der Eilgut-Expedition Berlin.
R & P 1792. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in der Eilgut-Expedition Berlin.
K N M E 3. 1 Decke lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
J C M 1993. 1 Kiste (Inhalt unbek., 54 Pfd.)
do. 1994, 1990, 1983, 1987. 4 Säcke (Inhalt unbekannt, 61, 64, 115, u. 78 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Wittenberge.
M L Stassfurt 50. 1 Plan lagert in der Güter-Expedition Bernburg.

1582. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

5847, 5849. 2 leere Fässer (410 Pfd.) von Darmstadt lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

F B Lübeck 9/13. 5 Kisten (302 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
J C Hoelberg & Söhne Naumburg 7. 1 Plan von Unna lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B M 12747. 1 Wagen Schwefelkies (200 Ctr.) von Grevenbrück lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 kleine Umhängetasche lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Spannkette mit Freitel lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

Pro 1872.

9. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert in der Güter-Exp. Cöthen.
A W A 921. 1 leeres Fass (29 Pfd.) von Ermsleben lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
Adr. 3 Pack Säcke von Wittenberge lagern in der Güter-Expedition Schönhausen.
Osterloh. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in der Eilgut-Expedition Stendal.
W C 531. 1 Fass Petroleum von Neustadt-Magdeburg lagert in der Güter-Expedition Lehrte.
J T 741. 1 leere Kiste (148 Pfd.)
O S 5433. 1 leere Kiste (14 Pfd.)
H 22873. 1 leere Kiste (12 Pfd.)

9801. 1 leere Kiste (31 Pfd.)
1 Kette, ca. 24' lang, (100 Pfd.)
} lagern in der GüterExpedition Stendal.
B 603. 1 Kiste Gasröhre, Muff (15 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

8120. 1 Tonne Tabak (88 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Stendal.
G R 24. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Stendal.
1 Sack leere Säcke (51 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Stendal.

5116. 1 leeres Fass (14 Pfd.) von Stendal lagert in der Güter-Expedition Neustadt-Magdeburg.

7796. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

607. 1 Kiste, anscheinend Eisenwaaren (274 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
J S Osterode 80. 1 Pack Eimer (91 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
J A 36. 1 Pack Packleinen (58 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
C B 6890. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

7968. 1 leeres Fass
Θ
C L 9. 1 Ballen
} (20 Pfd.) von Friesack lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche B.

S C 44/49. 6 Fässer Petroleum von Hamburg lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

Rittmeister v. Beulnitz. 1 Fass Butter (31 Pfd.) von Schwerin lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

G L C Berlin 9928. 1 Ballen Nessel (130 Pfd.) von Düsseldorf lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

R 1670/2, 1773/7. 8 Nähmaschinen-Gestelle (560 Pfd.) von Seefeld lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

Hoelzer 112. 1 Decktuch von Osnabrück lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

C M 6259. 1 Wagen Coaks (200 Ctr.) von Hamm lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

E K C 2409. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) von Hamburg lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

Chr. Holzhausen. 1 Plan von Düsseldorf lagert in der Güter-Exp. Magdeburg, Halberstädter Bahn.

G L & Co. 1323/1331. 10 leere Spiritusfässer lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

L T 1644. 1 Korb Rohr (82 Pfd.)
do. 1645. 1 Pack Rohr (26 Pfd.)
} lagern in der Güter-Exp. Magdeburg, Halberstädter Bahn.

12 Fässer lagern in der Güter-Expedition Oschersleben.

11 Stangen Stabeisen von Aplerbeck lagern in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

W. 31 Pack Papier (2852 Pfd.)
Thiede Bradenburg. 4 Pack Säcke (234 Pfd.)
M 9977. 1 Kübel (55 Pfd.)
Heinrich Lüders in Brüderhausen, Stat. Neinstedt. 1 Koffer (166 Pfd.)
H L 808. 1 Kiste (79 Pfd.)
} lagern in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

A C 8. 1 Ballen Manufacturwaaren (187 Pfd.) von Gladbach lagert in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

# PRIVAT-ANZEIGEN.


## Einladung zum Abonnement
auf die
## „Flensburger Nachrichten."

Die 6mal wöchentlich in einem Bogen vierspaltigen Grossfolioformats erscheinenden „**Flensburger Nachrichten**" enthalten eine Rundschau über alle hervorragenden Ereignisse der Tagesgeschichte, mit besonderer Berücksichtigung der Vorgänge in Schleswig-Holstein, sowie amtliche Verfügungen und Erlasse, Vacanzen etc. Ueber die localen und communalen Angelegenheiten der Städte und Ortschaften der Provinz wird meist in selbstständigen Originalcorrespondenzen berichtet. Ausserdem bringen die „Flensburger Nachrichten" neben vielen unterhaltenden und belehrenden volks- und landwirthschaftlichen Artikeln, Marktberichten etc., ein gutes **Feuilleton** und unter der Rubrik „Vermischtes" eine Menge kleiner interessanter Notizen. Der Kindererziehung und der Schule wird eine besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Ein unterhaltendes und belehrendes **Sonntagsblatt** erhalten die Leser gratis.

Der Abonnementspreis ist ein sehr billiger und beträgt pro Quartal, durch die Post bezogen, nur 1 Thlr. 4³/₄ Sgr., wofür es den Abonnenten frei und regelmässig ins Haus geliefert wird. Bestellungen werden jederzeit von allen Postanstalten entgegengenommen.

**Zur Veröffentlichung amtlicher und privater Bekanntmachungen** haben die „Flensburger Nachrichfen" ihren alten Ruf bewährt und halten wir dieselben auch ferner den Herren Beamten, sowie allen Geschäftsleuten bestens empfohlen. Die Insertionsgebühr beträgt pr. Petitzeile nur 1½ Sgr. **Inserate** werden direct oder durch die Annoncenbureaux der Herren Haasenstein & Vogler und des Herrn Rudolf Mosse in Hamburg etc. erbeten.

**Die Expedition der „Flensburger Nachrichten."**

## Technisches Bureau
für
## Eisenbahn-Vorarbeiten
von
**Walter & Exner in Breslau,** Viehmarkt 1.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von
## R. Wolf in Buckau-Magdeburg
baut als **Specialitäten:**

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

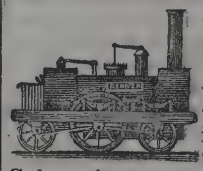
ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)** heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. – Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

## Schlosser- und Dreher-Arbeiten
(leichtere Gegenstände)
für **Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken** etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer **Werkstätte** in **Hessen,** exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

Ein wissenschaftlich gebildeter
**Maschinen-Ingenieur,**
dem eine 20jährige Praxis in den ersten Locomotiv- und Maschinen-Fabriken des Continents zur Seite steht, wünscht sich als Constructeur oder Betriebs-Chef in einer grösseren Fabrik, oder auch als Maschinenmeister an einer Eisenbahnlinie zu placiren. Event. würde sich derselbe auch mit einer Einlage von 20 mille Gulden in einer kleineren Anstalt thätig betheiligen. Gefl. Offerten unter Chiffre **R. Q. 850** nehmen entgegen die Herren Haasenstein & Vogler, Frankfurt a/M.



Eine gebrauchte schmalspurige 20pferdige
**Tender-Locomotive**
von 90 Centimeter Spurweite, von Krauss & Co. in München erbaut, welche nur kurze Zeit im Gebrauch gewesen, und wieder vollständig reparirt worden ist, haben billigst abzugeben

**Gebrüder Trier in Darmstadt.**

## Stahlguss-Bremsklötze
**in bewährter Qualität,**
empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben.**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 18. Leipzig, am 14. Februar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Alföld-Fiumaner Eisenbahn: Wiedereröffnung des Trajectverkehrs. — Gesetz-Entwurf mit Motiven, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes etc. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn: Bauten und Projecte. Versicherung gegen Haftpflicht der Eisenbahnen. — Personalnachrichten. — Schiffahrt: Südamericanische Dampfschifffahrt. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Betriebs-Direction der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ist der vor einiger Zeit unterbrochene **Traject-Verkehr** über die Donau zwischen den Ufer-Stationen Gombos-Bogojeva und Erdöd **am 7. d. M.** für Personen und Güter wieder eröffnet worden.

Personen und deren Gepäck werden nur mit den gemischten Zügen 5 und 6 über die Donau befördert, wogegen die gemischten Züge 11 und 12 nur bis zu den genannten Ufer-Stationen geführt werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 10. Februar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

---

Von **C. W Kreidel's Verlag** in Wiesbaden ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:

**Technische Vereinbarungen**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
über den
**Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen.**

Redigirt von der technischen Commission des Vereins nach den Beschlüssen der in Hamburg im Juni 1871 abgehaltenen V. Techniker-Versammlung des Vereins. Herausgegeben von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit 7 Zeichnungstafeln. In Octav geheftet. Preis 12 Sgr.

Die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, der Bekanntmachung der geschäftsführenden Direction des Vereins vom 20. November v. J. gemäss (No. 47 und 48 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) ihren Bedarf an Exemplaren von der geschäftsführenden Direction unentgeltlich.

---

## Gesetzentwurf mit Motiven,

betreffend

die Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes, die Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen, sowie die Ertheilung der Indemnität bezüglich der Verwendung von Ersparnissen bei den durch Gesetz vom 2. Juli 1859 bewilligten Fonds zum Umbau des Bahnhofs der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin.

### I. Gesetzentwurf *.

§ 1. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ermächtigt, für Rechnung des Staats:

1) eine Eisenbahn von Tilsit nach Memel mit fester Ueberbrückung des Memel bei Tilsit mit einem Kostenaufwande von . . . . . 5 800 000 Rthlrn.
2) eine Eisenbahn von Bebra nach Friedland nebst einer Zweigbahn von Niederhone nach Eschwege mit einem Kostenaufwande von . . . . . 7 600 000 „
3) eine Eisenbahn von Harburg nach Stade mit einem Kostenaufwande von . . . . . 3 300 000 „
4) Behufs Abkürzung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eine Eisenbahn von Arnsdorf nach Gassen mit einem Kostenaufwande von . . . . . 5 100 000 „
5) eine Eisenbahn von Eschhofen nach Camberg mit einem Kostenaufwande von . . . 950 000 „

auszuführen, und

6) zur Vermehrung des Betriebsmaterials der Staats-Eisenbahnen den Betrag von . . . 4 250 000 „

zusammen 27 000 000 Rthlrn.

zu verwenden.

Der Bau der Bahn von Tilsit nach Memel soll jedoch nicht früher in Angriff genommen werden, als bis der zum Bau erforderliche gesammte Grund und Boden von den betheiligten Kreisen unentgeltlich und bedingungslos zur Verfügung gestellt ist.

§ 2. Der zu diesen Anlagen und Beschaffungen erforderliche Geldbedarf ist in Höhe von 2 Millionen Thalern aus den Beständen des Staats-Activ-Capitalienfonds zu entnehmen und im Uebrigen durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Verschreibungen der consolidirten Anleihe (Gesetz vom 19. December 1869, Gesetz-Samml. S. 1197) aufzubringen; im Jahre 1872 sind jedoch nicht mehr als 14 000 000 Rthlr., im Jahre 1873 nicht mehr als 10 000 000 Rthlr. flüssig zu machen.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen bis zur Erfüllung der nach den vorstehenden Bestimmungen zulässigen Summen und zu welchen Coursen die Verschreibungen veräussert werden sollen, bestimmt der Finanz-Minister.

§ 3. Jede Verfügung der Staats-Regierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

§ 4. Die Verwendung der bei den Fonds für die vollständige Ausrüstung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit einem Doppelgeleise (Gesetz vom 2. Juli 1859) im Betrage von 696 071 Rthlrn. 28 Sgr. 8 Pf. erzielten Ersparnisse zum Umbau des Bahnhofes Berlin der gedachten Eisenbahn wird nachträglich genehmigt.

§ 5. Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Finanz-Minister übertragen.

### II. Aus den Motiven des Gesetzentwurfs.

Durch Gesetz vom 17. Februar 1868 sind der Staats-Regierung für Eisenbahnzwecke 40 Millionen Thaler zur Disposition gestellt worden. In den Motiven dieses Gesetzes ist aber bereits ausgesprochen, dass diese Summe nicht genüge, um alle diejenigen Eisenbahnen, deren baldige Herstellung im Interesse des allgemeinen Verkehrs, wie der bezüglichen Landestheile in den neuen, wie in den alten Provinzen für wünschenswerth erachtet werden müsse, auszuführen.

Der Grund, weshalb die Regierung der Ausführung dieser weiter

* Der Gesetzentwurf ist, wie in No. 16, S. 166 mitgetheilt, im Wesentlichen unverändert vom Abgeordnetenhaus am 5. d. M. angenommen worden.

wünschenswerthen Bahnbauten nicht näher trat, lag sowohl damals, wie in den zunächst folgenden Jahren wesentlich darin, dass die Lage der Preussischen Finanzen die Aufwendung grösserer Summen für den Eisenbahnbau nicht gestattete. Nachdem dieser Grund nach glücklich beendigtem Krieg mit Frankreich fortgefallen ist, glaubte die Regierung nicht länger zögern zu sollen, der Landesvertretung wegen Bewilligung der Mittel für die nachstehend aufgeführten Bahnen Vorlage zu machen:

1) die Bahn von Tilsit nach Memel mit fester Ueberbrückung des Memelstromes bei Tilsit,
2) die Bahn von Bebra nach Friedland nebst einer Zweigbahn von Niederhone nach Eschwege,
3) die Bahn von Harburg nach Stade,
4) die Bahn von Gassen nach Arnsdorf zum Zweck der Abkürzung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn,
5) die Bahn von Eschhofen nach Camberg.

ad 1. Tilsit-Memel. Schon seit einer Reihe von Jahren wird der Bau einer Eisenbahn von Tilsit nach Memel eifrig angestrebt. Nicht nur die zunächst betheiligten Gegenden wünchen die Bahn dringend, sondern auch weitere Kreise, insbesondere auch das Abgeordnetenhaus haben unter Anerkennung des Bedürfnisses sich lebhaft für ihr Zustandekommen interessirt und das Verlangen der zunächst Betheiligten, die Bahn auf Staatskosten hergestellt zu sehen, als ein wohlberechtigtes bezeichnet. In der That lässt sich ein dringendes Bedürfniss für die Bahn nicht verkennen, ebensowenig, als dass sich wohl schwerlich ein Privatunternehmer finden wird, der die Bahn unter eigenem finanziellen Risiko auszuführen bereit sein würde.

Der jenseits des Memelstromes belegene District der Preussischen Monarchie, welcher durch die Bahn aufgeschlossen werden soll, ist kein grosser, und in Folge seiner Absperrung von der übrigen Welt durch die Gewässer des kurischen Haffs und der Ostsee einer- und durch das Russische Reich andererseits ganz besonders auf das übrige Preussen angewiesen. Eine bessere Communication mit dem letzteren als zur Zeit, wo während eines Theils des Jahres die Verbindung zwischen den diesseits und jenseits des Memel belegenen Gegenden unmöglich oder nur mit Lebensgefahr bewerkstelligt werden kann, ist deshalb für ihn von grösstem Werth. Dabei ist Memel einer der besten Häfen des Staats und der einzige grosse Hafen, welcher sich noch keiner Eisenbahn-Verbindung erfreut, ebenso der Memel, der einzige grössere Fluss Preussens, über welchen noch keine feste Brücke führt. Die Stadt Memel ist ferner ein in seiner Bedeutung nicht zu unterschätzender Handelsplatz, ist aber in seinen Handels-Beziehungen stark gefährdet, nachdem die Kaiserlich Russische Regierung die Bahn von Kowno nach Liebau concessionirt hat, und die Ausführung dieser Bahn vor Kurzem vollendet ist. Mit Hülfe der Bahn wird Liebau trotz seiner ungünstigeren Hafen-Verhältnisse für Memel ein gefährlicher Concurrenz-Platz werden, ja man muss befürchten, dass es, wenn Memel ohne Verbindung mit dem Schienennetze bleibt, vollständig an dessen Stelle treten und den ganzen Handel des bisherigen Hinterlandes dieses Platzes an sich ziehen wird.

Von dem Abgeordnetenhause, welches sich seit dem Jahre 1867 in jeder Session in Folge von Petitionen mit der in Frage stehenden Bahn beschäftigt und den Bau derselben für Rechnung des Staates der Regierung mehrfach und fast einstimmig warm empfohlen hat, sind endlich auch politische Momente für den Bahnbau geltend gemacht worden; insbesondere wurde betont, dass sich an Memel bedeutende historische Erinnerungen knüpften; Memel und die anschliessenden nördlichsten Theile des Preussischen Staats seien mit demselben durch ihren Patriotismus und eine grosse Vergangenheit auf das Engste verbunden, und man dürfe sie daher in ihrer jetzigen Bedrängniss nicht vernachlässigen und dessen eingedenk sein, dass Memel im Jahre 1806/7 der letzte Zufluchtsort des Preussischen Königshauses auf Preussischer Erde gewesen sei.

Dass die Bahn dringend wünschenswerth, ja für ein Theil der Monarchie nothwendig ist, wird hiernach wohl von Niemandem bezweifelt werden. Das einzige Bedenken, welches gegen ihre Ausführung geltend gemacht werden kann, liegt darin, dass sie wegen der durch den sehr schwierigen Brückenbau bei Tilsit bedingten überaus grossen Bausumme von fast 6 Millionen Thalern eine Aussicht auf irgend erhebliche Rentabilität nicht gewährt, wenigstens so lange nicht, als Russland die Weiterführung der Bahn von Memel über Polangen nach Riga nicht zulässt. Der Staat wird sich deshalb zunächst mit den Vortheilen begnügen müssen, welche ihm aus der unzweifelhaft aus dem Bahnbau hervorgehenden Hebung der Steuerkrafft der betreffenden Kreise und durch Hebung des Handels und Wandels der von der Bahn berührten Gegenden erwachsen.

Zu der Zeit als der Bau der Bahn für Staatsrechnung noch nicht thunlich erschien, hat die Staats-Regierung den Versuch gemacht, die Bahn auf der Basis der Zinsgarantie für einen Theil des erforderlichen Anlagecapitals zu Stande zu bringen. Zu einem Resultate haben jedoch diese Versuche nicht geführt. Die betreffenden Unternehmer verlangten nicht nur die Normirung des Anlagecapitals, einschliesslich der Zinsen während der Bauzeit auf den Betrag von 8 Millionen Thalern, sondern nahmen auch für die Bewilligung der Staatsgarantie solche Modlitäten in Anspruch, dass dadurch das ganze Risiko auf den Staat übertragen worden wäre, und letzterer, da sich auf eine entsprechende Rentabilität der Bahn vorerst nicht rechnen lässt, genöthigt gewesen sein würde, eine längere Reihe von Jahren hindurch jährlich hohe Zinsbeträge zu entrichten. Unter diesen Umständen konnte sich die Regierung der Einsicht nicht verschliessen, dass es sich empfehle, von der Herstellung der Bahn auf dieser Grundlage abzusehen und die Ausführung für unmittelbare Staatsrechnung in Aussicht zu nehmen, umsomehr, als dem Staate, wenn er die Bahn baut, mit dem Risiko auch ausschliesslich die Vortheile zufallen, welche die zu erhoffende Weiterführung von Memel über Polangen nach Riga zur Folge haben muss, dass er ferner die Bahn incl. der festen, neben dem Eisenbahnverkehr auch für den Fuhrwerks- und Fussgängerverkehr einzurichtenden Brücke über den Memel mit Aufwendung von nur 5 800 000 Thalern, also für einen um mehr als 2 Millionen Thaler geringeren Betrag herzustellen im Stande sein und dass endlich die Solidität der Ausführung der schwierigen Brückenanlage in höherem Maasse bei dem Bau durch den Staat, als bei dem Bau durch einen Privatunternehmer gewährleistet wird.

Die neu zu erbauende Bahn steht mit dem vorhandenen Staatseisenbahnnetze nicht in unmittelbarer Verbindung, da die Bahn von Insterburg — Station der Königlichen Ostbahn — nach Tilsit sich in Händen einer Privatgesellschaft befindet. Um die demnächstige Verwaltung der neuen Bahn durch die Königliche Direction der Ostbahn — die Einsetzung einer besonderen Verwaltung dürfte bei dem geringen Umfange des neuen Unternehmens nicht zweckmässig sein — zu erleichtern, ist deshalb die Staats-Regierung mit der Tilsit-Insterburger Gesellschaft wegen Ueberlassung des Betriebes der ihr gehörigen Bahn in Verhandlungen getreten, welche aber zu einem befriedigenden Resultat noch nicht geführt haben, indem die von der Gesellschaft bisher gestellten Bedingungen unannehmbar sind. Ein Grund, den Bahnbau noch weiter hinauszuschieben, dürfte indess hierin umsoweniger zu finden sein, als die Regierung sich der Hoffnung hingeben zu sollen glaubt, dass die Gesellschaft in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse billigere Offerten, als die bisherigen zu machen sich entschliessen wird. Sollte aber die Gesellschaft wider Erwarten bei ihrer bisherigen Stellung zur Sache verharren, so würde die Staats-Regierung, sofern dies nothwendig wäre, nicht anstehen, die Gesellschaft nach Maassgabe der Bestimmungen in den §§ 27 und folg. des Gesetzes vom 3. November 1838 (Ges.-Samml. S. 505) anzuhalten, der Tilsit-Memeler Bahn-Verwaltung die Mitbenutzung ihrer Bahn gegen Entrichtung des Bahngeldes zu gestatten. Voraussichtlich wird aber eine derartige Nothwendigkeit nicht hervortreten, da die Bestimmungen des Artikels 44 der Reichsverfassung der Regierung die Mittel gewähren dürften, den Betrieb der Tilsit-Memeler Bahn auch ohne Uebertragung der Verwaltung des Tilsit-Insterburger Unternehmens auf den Staat den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend und ohne irgend nennenswerthen Mehraufwand für die Staatscasse leiten zu lassen.

Von den Kreisen, welche von der Bahn durchschnitten werden, haben die Kreise Memel und Heidekrug ihr lebhaftes Interesse für den Bahnbau dadurch an den Tag gelegt, dass sie die unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens bedingungslos beschlossen haben. (Der Kreis Tilsit, welcher die gleiche Bewilligung an die Bedingung geknüpft hatte, dass gleichzeitig mit der Bahn eine feste Brücke über die im Tractus der Taurogger Chaussee befindliche, das Hochwasser des Memel mitaufnehmende Vertiefung, Uszleukės genannt, sowie eine Anschluss-Chaussee von der Taurogger Strasse nach der Eisenbahnbrücke über den Memel für Rechnung des Staats gebaut werde, hat nachdem das Abgeordnetenhaus den Gesetzentwurf mit der Bestimmung des § 2, dass der Bau der Bahn erst dann erfolgen soll, wenn der gesammte Grund und Boden von den betheiligten Kreisen unentgeltlich und bedingungslos zur Verfügung gestellt sei, jede Bedingung für die unentgeltliche Hergabe fallen gelassen. Die Redact.)

Die Kosten der Bahn, deren Länge $12_{,45}$ Meilen beträgt, belaufen sich nach den neuerdings revidirten Vorarbeiten, wie bereits oben erwähnt auf 5 800 000 Rthlr. Die Bauzeit ist auf 4 Jahre normirt; dieselbe kürzer anzusetzen, erscheint wegen des bedeutenden Umfanges der Brückenanlage über den Memel und mit Rücksicht darauf, dass in dem nordischen Klima Bauausführungen meistens nur $5^1/_2$ bis 6 Monate im Jahre möglich sind, nicht angängig.

ad 2. Bebra-Friedland. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die für Staatsrechnung gebaute Bebra-Hanauer Eisenbahn, welche seit dem Anfang des Jahres 1870 in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr übergeben worden ist, ihre volle Bedeutung erst durch die unmittelbare Verbindung mit Frankfurt a. M., insbesondere aber durch dem Ausbau ihrer nördlichen Fortsetzung von Bebra nach Friedland zum Anschluss an die Halle-Casseler und die Hannoversche Staatsbahn erlangen wird. Erst durch den Bau dieser Fortsetzung wird der Umweg über Guntershausen, welchen die bedeutenden Transporte von den Nordseehäfen nach dem Süden und Südwesten Deutschlands zur Zeit zu nehmen genöthigt sind, beseitigt und die kürzeste Schienenverbindung zwischen der unteren Weser

und Elbe nach Süddeutschland — von Bremen und Hamburg über Hanau nach Frankfurt a. M. und nach Fertigstellung der im Bau begriffenen Elm-Gemündener Linie über Elm nach Bayern — geschaffen werden. — In dem Wege nach Frankfurt wird die Abkürzung $2^1/_2$ Meilen, in dem Wege nach Bayern sowohl über die Elm-Gemündener- als die Werra-Bahn $4^3/_4$ Meilen betragen. Für den Transitverkehr liegt hiernach die hervorragende Wichtigkeit der neuen Linie auf der Hand, aber auch für den Localverkehr wird sie von Bedeutung sein, da sie ein fruchtbares, industriereiches Gebiet durchschneidet. Vor allen wird sie der über 7000 Einwohner zählenden, strebsamen Stadt Eschwege, welche bisher unter dem Mangel jeglicher Schienenverbindung fühlbar zu leiden hatte, beim Vorhandensein vieler anderweiten günstigen Vorbedingungen die Möglichkeit geben, sich zu grösserer Kraft und Blüthe zu entwickeln.

Zu dem vorstehend aus den allgemeinen Verkehrs-Interessen und den Interessen eines, den Eisenstrassen noch gänzlich entbehrenden, entwickelungsfähigen Landestheils entnommenen Momenten für die Ausführung der Bahn tritt noch der Umstand hinzu, dass, nachdem der Bau der Bahn von Bebra nach Hanau Seitens der vormals Kurfürstlich Hessischen Regierung in Angriff genommen war und Hannover die Weiterführung seiner Südbahn von Göttingen bis Arenshausen zum Anschluss an die damals bereits im Bau begriffene Halle-Casseler Bahn beschlossen hatte, in Kurhessen sehr bald die Nothwendigkeit der Anlage der Verbindungsbahn Bebra-Witzenhausen oder Arenshausen erkannt, und die Regierung mit vielfachen Petitionen aus den verschiedensten Landestheilen und Kreisen, sowie mit Anträgen von Seiten der früheren Kurhessischen Stände bestürmt wurde, schleunigst die nöthigen Schritte zum Bau der Linie zu veranlassen. Der letzte hierauf gerichtete Antrag der Stände datirt vom 1. Mai 1865; er hatte zur Folge, dass im Juni desselben Jahres die Kurfürstlich Hessische Regierung die Vorarbeiten in Angriff nehmen und im Februar 1866 in einer mit dem landständischen Verfassungsausschusse abgehaltenen Conferenz erklären liess, dass die Vorarbeiten der Vollendung nahe seien und den Ständen im Laufe der nächsten Monate ein, die gewünschte Bahn betreffende Vorlage gemacht werden solle. An der Ausführung dieser Absicht wurde indess die Regierung durch die Ereignisse des Jahres 1866 verhindert.

Ebenso wie mit der Bahn von Tilsit nach Memel hat sich ein Theil der Landesvertretung — das Abgeordnetenhaus — auch mit der Bahn von Bebra nach Witzenhausen in Folge von Petitionen des Stadtrathes zu Eschwege und eines Eisenbahn-Comités in Allendorf a. W. beschäftigt und der Regierung den Ausbau der Bahn und zwar für Staatsrechnung dringend empfehlen.

Ein Privat-Unternehmer für die Bahn fand sich nicht, da die Bahn sehr kostspielig ist und niemals eine selbstständige unabhängige Stellung einnehmen kann. Selbst wenn sich jedoch ein Privat-Unternehmer fände, würde es sich schwerlich haben rechtfertigen lassen denselben zuzulassen, da dadurch in das Staatseisenbahnnetz, welches die neue Bahn verbinden soll, ein fremdes Element eingeschoben und dadurch eine ihrer Natur nach einheitliche Bahnstrecke in einer den Interessen des Staats und denjegen des Verkehrs wenig entsprechenden Weise einem vielköpfigen Regiment unterworfen würde.

Was die Richtungslinie der Bahn betrifft, so war Seitens des vormaligen Kurfürsten von Hessen bestimmt worden, dass die Bahn unter directer Berührung der Stadt Eschwege nach Witzenhausen geführt werden solle. Diese Bestimmung war jedoch gegen die ausdrücklichen Anträge der mit Anfertigung der Vorarbeiten betraut gewesenen Eisenbahn-Direction und des, die Vorlage begutachtenden Ausschusses der Hessischen Stände geschehen.

Einstimmig waren diese der Ansicht, dass die ausserhalb der bauwürdigsten Route belegene Stadt Eschwege nicht direct zu berühren, sondern durch eine Zweigbahn an die, ohne Umweg direct auf Allendorf zuführende Hauptbahn anzuschliessen sei. Nach eingehender Prüfung der Sachlage kann die Staats-Regierung sich dieser Ansicht nur anschliessen. Eine die Stadt Eschwege direct berührende Linie würde um etwa $^3/_4$ Meilen Länge und um $^1/_2$ Million Thaler theurer, als die im Thale der Wohra bis zu dessen Einmündung in das Thal der Werra verbleibende sein, dabei ein verlorenes Gefälle von 70 Fuss und Steigungen von 1 : 100 enthalten, während auf der zur Vergleichung kommenden Strecke der directen Linie keine Steigungen über 1 : 200 vorkommen. Ausserdem ist in der Eschwege unmittelbar berührenden Trace der Bahnhof nicht ganz nahe der Stadt und etwa 70 Fuss über ihr so ungünstig belegen, dass der Anschluss einer schon mehrfach angeregten Bahn aus dem oberen Werrathal, in der Richtung von Wanfried her, nur mit Aufwendung ganz unverhältnissmässiger Kosten zu erreichen sein würde. Der Ausbau dieser Linie verträgt sich daher weder mit den Anforderungen des durchgehenden Verkehrs, noch mit dem Local-Interesse der Stadt Eschwege. Letzteres wird weit mehr durch die Anlage einer Zweigbahn im Werrathal von Niederhone aus gewahrt werden, indem der Bahnhof eine bequeme Lage zur Stadt, wie zur eventuellen Weiterführung der Linie über Wanfried, Treffert nach Herleshausen an der Thüringischen resp. nach Marksuhl an der Werrabahn erhält.

Ebenso erscheint es, nachdem Kurhessen und Hannover der Preussischen Monarchie einverleibt worden sind, nothwendig, die Bahn statt nach Witzenhausen, zum Zweck der directen Verbindung mit dem Hannoverschen Staatsbahnnetz nach Friedland zu führen. Für den Uebergangs-Verkehr nach der Halle-Casseler Bahn wird durch die Anlage eines Bahnhofs am Kreuzungspunct bei Hohengandern gesorgt werden.

Die Kosten der $9_{,4}$ Meilen langen Bahn belaufen sich nach den sorgfältig ausgearbeiteten Vorarbeiten auf 7 600 000 Rthlr., während dieselben seiner Zeit von Kurhessen auf nur 5 020 000 Rthlr. angenommen waren. Der erhebliche Unterschied wird erklärt, wenn berücksichtigt wird, dass ganz abgesehen von der Verlängerung der Baustrecke durch die Führung der Bahn bis Friedland, die Annahme der Hessischen Regierung nur auf sehr allgemeinen, wenig gründlichen Untersuchungen und Ermittelungen beruht, und bei der diesseits vorgenommenen Traçirung der Bahn im Hinblick auf ihre Wichtigkeit für den Durchgangsverkehr grössere Steigungen, welche den Hessischerseits aufgestellten Kostenanschlägen vielfach zu Grunde liegen, möglichst vermieden sind.

Die Bauzeit für die Bahn ist auf drei Jahre festgesetzt.

ad 3. Harburg-Stade. Schon von der früheren Hannoverschen Regierung war der Bau einer Eisenbahn von Harburg nach Stade gleichzeitig mit dem Bau der Bahn von Osnabrück nach Hamburg für Staatsrechnung in Aussicht genommen und ein bezüglicher Antrag auf Bewilligung der erforderlichen Geldmittel unterm 1. Mai 1866 an die allgemeine Stände-Versammlung gerichtet worden.

In der Vorlage heisst es wörtlich:

„Die Königliche Regierung hält es für eine Anforderung der Billigkeit gegen die Interessen der Provinz Bremen, zugleich eine Zweigbahn von Harburg über Buxtehude nach der Provinzial-Hauptstadt Stade anzulegen, daran die vorhingedachte Annahme knüpfend, dass die demnächst erforderliche Anlage einer Eisenbahnverbindung in der Mitte der Provinz Bremen zwischen den Elb- und Weserufern dem Interesse dieser Provinz am meisten in ihrer Richtung zwischen Stade und Stubben entsprechen wird.

Jene $5_{,80}$ Meilen lange Bahn von Harburg nach Stade würde die erste Strecke einer von Hamburg in Aussicht genommenen Eisenbahnverbindung nach Cuxhaven bilden und würde Hamburg die Verpflichtung zu übernehmen haben, im Falle des Weiterbaues nach Cuxhaven auf Verlangen Hannovers die Anlagekosten der Bahn von Harburg nach Stade zu ersetzen."

Zu einer Beschlussfassung über die Vorlage kam es nicht mehr, da, bevor die Geldbewilligung Seitens der Stände ausgesprochen werden konnte, die Vertagung derselben wegen der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 erfolgte.

In besonderer Berücksichtigung dieser Verhältnisse wurde sofort nach der Einverleibung Hannovers Seitens der Regierung die Ausführung der Bahn Harburg-Stade und deren Fortsetzung über Cuxhaven resp. über Bremervörde nach Geestemünde in nähere Erwägung genommen und bereits im November 1866 die Eisenbahn-Direction in Hannover mit der Vervollständigung der Vorarbeiten für die Linie Harburg-Stade behufs Ermittelung der zweckmässigsten Richtung und Feststellung des Baucapitals beauftragt. Es lag zunächst in der Absicht der Regierung, die Ausführung des Unternehmens für Rechnung des Staats herbeizuführen und in die Gesetzesvorlage aufzunehmen, welche zum Zweck der Entwickelung des vaterländischen Eisenbahnnetzes dem Landtage der Monarchie in der Session 1867/68 vorgelegt worden ist. Als jedoch eine Zusammenstellung der Bedürfnisse der Eisenbahn-Verwaltung ergab, dass die zur Deckung derselben zu beantragende Anleihe die Höhe von 62 Millionen Thaler erreicht haben würde, und eine derartige Summe aufzunehmen nach Lage der Staats-Finanzen und des Geldmarktes nicht unbedenklich erschien, so musste von der Ausführung der weniger dringlichen Projecte vorläufig Abstand genommen werden; unter den letzteren befand sich auch Harburg-Stade.

Ein demnächstiger Versuch, die inzwischen für den Bau der Venlo-Hamburger Eisenbahn concessionirte Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Bau der Harburg-Stader Bahn zu bewegen, scheiterte an der Gegenforderung der Gesellschaft, wonach die Zins-Garantie für das Anlagecapital im vollen Betrage Seitens des Staats übernommen werden sollte.

Eine Aussicht auf Herstellung der Bahn als Privatunternehmen schien sich demnächst zu eröffnen, als am 15. Februar 1867 ein Comité die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine directe Eisenbahnverbindung von Harburg über Buxtehude nach Geestemünde und Bremerhafen nachsuchte, und dieses Project auf Vorstellung der Regierung auf den Bau einer Abzweigung von Buxtehude nach Stade ausdehnte.

Bei der Vorlage der Vorarbeiten bezeichnete jedoch das Comité ein Anlage-Capital von 9 Millionen Thaler zur Ausführung seines Projects für erforderlich, während die Prüfung der Kostenanschläge eine Bausumme von 6 500 000 Thalern als ausreichend erwies. Mit der Ermässigung des Baucapitals auf diese Summe erklärte sich das Comité nicht einverstanden, machte auch nicht einmal den Versuch, den vorgeschriebenen Nachweis des Baucapitals zu führen, so dass bei dem Mangel der unentbehrlichen Grundlagen die Verhandlungen mit demselben abgebrochen werden mussten.

Unter diesen Umständen erübrigte nur, auf den Bau der Bahn, welcher, abgesehen von den bereits hervorgehobenen politischen Gründen, auch vom Standpunkte der volkswirthschaftlichen Interessen, sowie der Landesvertheidigung wünschenswerth erscheint, für Rech-

nung des Staats zurückzukommen. Der gegenwärtige Zeitpunkt erscheint dazu um so geeigneter, als der Bau der Harburg-Stader Bahn die Ausführung einer von Privaten projectirten Bahn von Stade über Neuhaus und Ottendorf nach Cuxhaven und über Dorum nach Geestemünde voraussichtlich sehr erleichtern resp. fördern wird. Eine derartige Bahn wird aber nicht nur zur Hebung des Wohlstandes der berührten Landstriche und der Vertheidigungsfähigkeit der Küste beitragen, sondern auch in Folge der dadurch hergestellten Schienenverbindung zwischen Harburg und Cuxhaven einer-, und Geestemünde resp. Bremerhaven andererseits für die allgemeinen Verkehrsinteressen, so lange nicht eine directe Bahn von Harburg über Bremervörde nach Stubben oder Geestemünde gebaut ist, von grosser Bedeutung sein, namentlich zur Winterszeit wird diese Verbindung für den Verkehr eminente Vortheile bieten, weil erfahrungsmässig in Perioden, wo die Schifffahrt der Elbe durch die sich bildenden Eismassen gänzlich gehemmt und Hamburg vom Seeverkehr mittelst der Elbe gänzlich abgeschnitten ist, die Häfen der Weser noch ungehindert dem Verkehr offen stehen, weshalb in solchen Perioden ein starker Güterverkehr zwischen Hamburg und den Weserhäfen stattfindet. So mussten nach dem Berichte der Handelskammer zu Geestemünde pro 1869 im Winter 1869/70 die von Hamburg aus verladenen Güter, namentlich das in Dampfschiffen untergebrachte, nach England bestimmte Vieh, mit grossen Kosten und Anstrengungen aus den eingefrorenen Schiffen ausgeladen und nach Geestemünde transportirt werden, um von hieraus nach England verschifft zu werden. Auch die transatlantischen Dampfer der Hamburger Linie waren nach jenem Berichte eingefroren, und sowohl die Post als die Passagiere mussten mit den Lloydsteamern von Bremerhafen aus, wo sowohl die Dampf- als grossen Segelschiffe ungehindert verkehren konnten, befördert werden. Nicht einen einzigen Tag soll in jenem Winter in Bremerhaven-Geestemünde der Seeverkehr unterbrochen gewesen sein.

Die Anlagekosten der Bahn, deren Fertigstellung sich innerhalb zweier Jahren bewerkstelligen lassen wird, beziffern sich auf die Summe von 3 300 000 Rthlr.

ad 4. Gassen-Arnsdorf. Die Entfernung zwischen Berlin und Breslau beträgt in der Luftlinie 39½, auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 47½ Meile, also 8 Meilen mehr. Um die Betriebskosten dieser 8 Meilen vertheuern sich alle Transporte zwischen der Hauptstadt und Schlesien. Besonders drückend ist diese durch die Terrainverhältnisse nur zum kleinsten Theil begründete Mehrlänge für die Kohlen- und Eisentransporte aus Oberschlesien. In gleicher Weise wie zu demselben Zwecke auf der Norddeutschen Route eine fast ebenso grosse Abkürzung durch den Ausbau einer Bahn von Berlin über Stendal nach Lehrte hergestellt, und bei der Ostbahn durch den Bau der Bahn Schneidemühl-Dirschau in der Ausführung begriffen ist, dürfte auch bei der Schlesischen Route der Zeitpunkt für die Herstellung eines kürzeren Weges gekommen sein. Die Verhältnisse drängen hier umsomehr dazu, als von verschiedenen Privat-Eisenbahngesellschaften die Abkürzung der Schienenverbindung zwischen Breslau und Berlin ins Auge gefasst ist und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn ohne Abkürzung ihres jetzigen Weges gegen diese Privatbahnen nicht concurrenzfähig bleiben würde.

Die Mehrlänge der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn gegen die Luftlinie von 8 Meilen ist hauptsächlich durch die Abweichung, welche die Berührung Frankfurt a. O. nothwendig machte, und durch den Umweg über Kohlfurt und Bunzlau hervorgerufen. Dieser letztere Umweg lässt sich durch die Bahn, für welche die Regierung in der gegenwärtigen Vorlage die Mittel anfordert, um volle 4 Meilen abkürzen.

Was die Führung der Bahn betrifft, so empfiehlt es sich nach Maassgabe der aufgenommenen Vorarbeiten, die Linie zwischen Liegnitz und Hainau, und zwar bei dem Dorfe Arnsdorf von der bestehenden Bahn abzulenken und in fast schnurgerader Richtung über Reisicht, Rückenwalde, Ober-Leschen nach Sagan zu führen. Auf dieser ganzen Strecke von 8 Meilen und 1301 Ruthen Länge finden sich Terrainschwierigkeiten von irgend erheblicher Bedeutung nicht vor. Unter fast gleich günstigen Verhältnissen verläuft die Fortsetzung der Linie Sagan bis Gassen, nur dass vor dem Ueberschreiten der Wasserscheide zwischen dem Bober und der Neisse das Umgehen zweier Höhenzüge bei Reinswalde und Behnau und beim Fallen in die Ebene bei Gassen das Verfolgen der Berglehne zu Abweichungen von der graden Richtung veranlassen, wodurch die Bahnlinie nahezu ¼ Meile länger als die Luftlinie wird. Die Länge der Strecke Sagan-Gassen beträgt . . . . . 3 Meilen 1333 Ruthen
dazu Arnsdorf-Sagan mit . . . . . 8 „ 1301 „
giebt eine Gesammtlänge von 12 Meilen 634 Ruthen oder circa $12_{,8}$ Meilen, während die bestehende Linie Gassen-Steudnitz $16_{,8}$ Meilen lang ist.

Auch bei dieser Bahn ist der Versuch gemacht worden, die betheiligten Kreise zur unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens zu bestimmen, jegoch ohne Erfolg. Die Kreisstände behaupten an der Herstellung der Bahn ein grösseres Interesse nicht zu haben, abgesehen hiervon berufen sie sich darauf, dass die Bahn hauptsächlich im Interesse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn gebaut werde und letztere bislang eine der rentabelsten und nutzbringendsten für die Staatskasse gewesen sei.

Die Kosten der Bahn bemessen sich nach den neuerdings einer Revision unterzogenen Vorarbeiten auf die Summe von 5 100 000 Rthlrn.

ad 5. Eschhofen-Kamberg. In den Motiven zu dem Gesetze vom 17. Februar 1868 (Gesetz-Samml. pro 1868 S. 71), betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 40 Millionen Rthlrn. für Eisenbahnzwecke, ist bereits ausgeführt, dass die Zukunft und Rentabilität der Nassauischen Staatsbahn auf dem Ausbau von Zweigbahnen in die Seitenthäler der Lahn, in welchen die Eisenerze resp. Braunsteine lagern, beruhe, und dass es auch für den Westerwald und Taunus bei Weitem nützlicher sei, von den, beide Gebirge umgürtenden Hauptbahnen, Zweigbahnen in die industriereichen Thäler zu führen, als das bereits seit 1862 verfolgte Project, eine durchgehende Bahn über beide Gebirge zu legen, zur Ausführung zu bringen. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, beantragte damals die Staatsregierung, die Bewilligung der Mittel für die Zweigbahnen von Limburg nach Hadamar und von Diez nach Hahnstetten. Dieselben Gründe, welche für den Bau dieser Bahnen sprechen, sind auch noch für die Bahn von Eschhofen nach Kamberg maassgebend, durch welche ein industriereiches Thal aufgeschlossen und nicht allein der Versandt des von Alters her berühmten Selterser Mineralwassers erleichtert, sondern auch einer grossen Zahl von Eisensteingruben, welche jetzt wegen der zu hohen Frachten per Achse verlassen sind, die Möglichkeit der Wiederaufnahme des Betriebes gewährt. Nach dem von dem Königl. Oberbergamte zu Bonn erstatteten Gutachten wird sich das Förderquantum der in Betracht kommenden Gruben, welches im Jahre 1867 nur 241 000 Centner betrug, nach Herstellung der Eisenbahnverbindung mit der Nassauischen Staatsbahn auf jährlich mindestens 1 000 000 Centner erhöhen. Das jährliche Transportquantum, welches der Selterser Mineralwasserbrunnen liefert, wird auf 160 000 Centner geschätzt.

Nach den von der Direction der Nassauischen Staatsbahn aufgenommenen Vorarbeiten führt die Bahn von der Station Eschhofen der Lahnbahn ungefähr auf ⅐ Meile Länge durch die Lahn-Niederung, verfolgt dann das Emsbachthal und erreicht nach zweimaliger Ueberschreitung des Emsbachs den Selterser Brunnen bei Nieder-Selters. Von hier aus verbleibt die Bahn auf der linken Seite des Emsbachs, steigt zwischen Nieder-Selters und Ober-Selters in das linksseitige Thalgehänge, um nach der Wasserscheide aufzusteigen, und endigt nach Berührung des Ortes Ober-Selters in der Nähe von Kamberg.

Die Länge der Bahn beträgt $2_{,46}$ Meilen. Die Trace ist so gewählt, dass die Bahn, sobald ein Bedürfniss hierfür hervortritt, von Kamberg aus bis zum Anschluss an die Taunusbahn fortgesetzt werden kann.

Die Kosten der Bahn belaufen sich auf 950 000 Rthlr.

Die für die Ausführung sämmtlicher projectirten Bahnen erforderliche Summe beträgt nach dem Vorstehenden 22 750 000 Rthlr. und setzt sich, wie folgt, zusammen:

| | | |
|---|---|---|
| 1) | für die Bahn von Tilsit nach Memel incl. einer festen Brücke über den Memelstrom bei Tilsit | 5 800 000 Rthlr. |
| 2) | für die Bahn von Bebra nach Friedland nebst Zweigbahn von Niederhone nach Eschwege | 7 600 000 „ |
| 3) | für die Bahn von Harburg nach Stade | 3 300 000 „ |
| 4) | für die Bahn von Arnsdorf nach Gassen | 5 100 000 „ |
| 5) | für die Bahn von Eschhofen nach Kamberg | 950 000 „ |
| | | 22 750 000 Rthlr. |

Gleichzeitig mit den Anlagecapitalien für die vorgedachten fünf neuen Bahnen hat die Regierung eine Summe von 4 250 000 Rthlrn. zum Zweck der Beschaffung von Betriebsmitteln für die Staats-Eisenbahnen beantragt resp. bewilligt erhalten. In Berücksichtigung der nicht günstigen Finanzlage hatte die Staatsregierung schon seit mehreren Jahren ihre Forderungen bezüglich der Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen stark beschränkt, so zwar, dass mit den augenblicklich vorhandenen Betriebsmitteln nur gerade die Bedürfnisse des gegenwärtigen regelmässigen Verkehrs befriedigt werden können.

Bei solcher Lage der Verhältnisse erschien es um so dringender geboten, nunmehr, nachdem die Staatsfinanzlage sich günstiger gestaltet hat, nicht länger mit der Vermehrung des Betriebsmaterials zu zögern, als in Folge des glücklich beendigten Krieges gegen Frankreich die Industrie und der Handel sich bereits ausserordentlich gehoben haben und voraussichtlich noch mehr heben werden. Ob in Anbetracht dieses letzteren Umstandes die Summe von 4 250 000 Rthlr. ausreichen wird, allen Bedürfnissen gerecht zu werden, ist sehr zweifelhaft, die Regierung glaubte indess ihre Forderung vorläufig auf dieses Maass beschränken und eine weitere Eutwickelung der Verhältnisse schon um deswillen abwarten zu dürfen, weil die gut renommirten, mit der Anfertigung von Eisenbahnmaterial sich beschäftigenden Etablissements in ausserordentlichem Maasse in Anspruch genommen sind und deshalb bis zur vollen Verwendung der genannten Summe ein grösserer Zeitraum vergehen wird.

Die hiernach nothwendige Gesammtausgabe beträgt 27 000 000 Rthlr. Dieselbe wird in Höhe von 2 Millionen Thaleru aus einem bei dem Staats-Activ-Capitalienfonds vorhandenen Bestande an Schuldverschreibungen der consolidirten Anleihe im Betrage von etwa einer Million Thalern und dem bei demselben Fonds vorhandenen Restbestande an Stammactien der Köln-Mindener Eisenbahn im Nominalbetrage von 582200 Rthlrn., im Uebrigen aber durch Begebung von Verschreibungen der consolidirten Anleihe gedeckt. *

* Die im § 2 des Entwurfs festgesetzte Vertheilung der Ausgabe auf die Jahre 1872, 1873 und später ist nach Maassgabe des Bedürfnisses erfolgt.

Schliesslich bedarf noch der § 5 des Gesetz-Entwurfs einiger erläuternden Bemerkungen:

Der Umbau des Bahnhofes Berlin der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, für welchen durch das Gesetz vom 9. März 1867 (Gesetz-Samml. S. 393) die Mittel bewilligt worden sind, war schon seit langen Jahren Bedürfniss und wurde zur Nothwendigkeit, als die Durchführung des zweiten Geleises auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, für welche die Mittel in dem Gesetze vom 2. Juli 1859 (Gesetz-Samml. S. 365) bewilligt sind, der Vollendung entgegen ging. Um den Erwerb des Grund und Bodens für den Bau ohne allzu grossen Kostenaufwand zu sichern, war es geboten, das erforderliche Terrain unter der Hand zu kaufen, bevor der Entschluss der Staatsregierung, mit dem Bau vorzugehen, in die Oeffentlichkeit gedrungen, beziehungsweise bevor der Bau von der Landesvertretung genehmigt war. Nur auf diese Weise war es möglich, die Speculation des Publicums fernzuhalten und jene Grundstücke zu einem verhältnissmässig geringen Preise in den Besitz des Staates zu bringen, während, wenn man erst nach Genehmigung der Bauausführung zu dem Grunderwerb geschritten wäre, die Speculation sich der Sache bemächtigt und den Staat zur Zahlung weit höherer Preise gedrängt haben würde. Die durch dieses Verfahren für die Staatskasse erzielten Ersparnisse beziffern sich mindesteus auf 500 000 Rthlr.

Das von der Staatsregierung beobachtete Verfahren kann sonach in materieller Beziehung zu Bedenken keinen Anlass bieten, ist vielmehr als ein durch die Verhältnisse gebotenes, der Staatscasse vortheilhaftes anzuerkennen.

Ausser anderen vorschussweise aus bereiten Mitteln geleisteten Zahlungen sind die Kosten für den fraglichen Grunderwerb zum grössten Theil aus Ersparnissen im Betrage von 696 071 Rthlrn. 28 Sgr. 8 Pf., welche bei dem durch das Gesetz vom 2. Juli 1859 bewilligten Fonds für das zweite Geleise der Strecke Frankfurt-Lissa der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn erzielt wurden, bestritten worden. Die Verwendung dieser Ersparnisse erschien umsomehr angezeigt, als die Bahnhofserweiterung durch den Ausbau des zweiten Geleises der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wesentlich insofern bedingt gewesen ist, als der auf zwei Geleisen sich bewegende Verkehr nach und nach von Berlin auf dem Bahnhofe in seiner früheren Beschränktheit absolut nicht bewältigt werden konnte.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

* **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** (Bauten und Projecte). Durch die Gesellschaft der genannten Bahn beschlossen sind und werden in nächster Zeit zur Concession gelangen:

1) die Bahn von Breslau nach Raudten, Station der Liegnitz-Rothenburger Eisenbahn von $9_{,7}$ Meilen,
2) die Bahn von Rothenburg über Reppen, Cüstrin-Stettin nach Swinemünde von $34_{,9}$ Meilen,

mit einem Anlage-Kapital von 22700000 Thaler.

Ausser der hierdurch hergestellten neuen Route Breslau-Stettin-Swinemünde ist projectirt eine Fortsetzung der Breslau-Waldenburger Bahnstrecke von Altwasser oder einem anderen geeigneten Punkte zwischen Altwasser und Freiburg über Friedland bis an die Böhmische Landes-Grenze von $3_{,8}$ Meilen nur 2800000 Thaler Anlage-Kapital. Die Ausführung dieser Bahn hängt ab von Herstellung einer Eisenbahn auf Oesterreichischer Seite: Böhmische Grenze: Nachod-Skalitz und Nachod-Wildenschwerdt.

Mit Ausführung dieser beiden Bahnen entsteht eine, um circa 5 Meilen kürzere Route zwischen Breslau-Prag einerseits, und eine, sich auf 100 Meilen reducirende Verbindung zwischen Stettin und Wien via Liegnitz-Rothenburg-Cüstrin. Der Unterbau auf sämmtlichen Bahnen wird nur für ein Geleise hergestellt, aber für zwei erworben werden.

Das Kapital ist veranschlagt bei:

a) Breslau-Raudten auf pro Meile . . . . 433000 Thlr.,
b) Rothenburg-Stettin auf pro Meile . . . 500000 Thlr.,
c) Stettin-Swinemünde auf pro Meile . . . 606000 Thlr.,
d) Altwasser, Böhmische Grenze auf pro Meile 600000 Thlr.

* **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** Zur Vervollständigung des Bahnnetzes hat das Directorium den Bau folgender Bahnen in Aussicht genommen:

1) von Stargard i/Pommern nach Berlin, im Anschluss an die Berlin-Stettiner Stammbahn im Niederfinow oder Freienwalde a/O.
2) von Angermünde nach Frankfurt a/O. im Anschluss an die Station Lebus der Königlichen Ostbahn und endlich
3) von Swinemünde über Usedom nach Ducherow, Station der Vorpommerschen Zweigbahn.

Die Vorarbeiten für die Zweigbahnen werden gegenwärtig ausgeführt.

In welcher Weise die zur Ausführung dieser Bauten erforderlichen Geldmittel aufgebracht werden sollen, ob durch Creirung neuer Actien oder Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, darüber ist bisher ein definitiver Bescheid noch nicht gefasst worden.

**Versicherung gegen Haftpflicht der Eisenbahnen.*** Nachdem das Gesetz vom 5. März 1869 die Haftpflicht der Bahnen für Unfallsbeschädigungen an Personen in einer, für die Bahnen nicht eben günstigen Weise entschieden hat, ist die Frage nach der Versicherung gegen solche Schäden schon mehrfach in Anregung gekommen. In neuester Zeit hat der Eisenbahnclub die Sache wieder in die Hand zu nehmen Veranlassung gehabt, da nunmehr auch die Deutschen Bahnen bekanntlich unter einem analogen Haftgesetz stehen, und sofort in Folge dessen die Grundlagen einer wechselseitigen Versicherung aufgestellt haben, die wir für eben so wohl motivirt als practisch ausführbar halten. Diese Grundlagen haben bereits die Gestalt eines festen Uebereinkommens gewonnen. Nach diesem Uebereinkommen findet das Eintreten über gemeinschaftlichen Haftens für die Entschädigung bei Tödtungen oder körperliche Verletzungen von Passagieren, oder anderen nicht in der Ausübung des Eisenbahnbetriebs-Dienstes begriffenen Personen, nur in soweit statt, als sie bei einem Unfalle im Ganzen einen Betrag von 5000 Thlrn. in Capital übersteigt; Renten von unbestimmter Dauer werden hierbei als zum $12^1/_2$fachen Betrage capitalisirt, angerechnet Entschädigungen unter 5000 Thlr. fallen der Verwaltung allein zur Last, welche dem Gesetze nach, den Schaden zu vertreten hat. Die über 5000 Thaler hinausgehenden Entschädigungen werden so repartirt, dass vorweg 5% an denselben, der zunächst vertretungspflichtigen Eisenbahn in Rechnung gestellt werden, und der Rest auf alle Verwaltungen zur Hälfte nach der Zahl der gesammten Wagen. Achsmeilen, zur Hälfte nach der Gesammtzahl der Personen-Meilen, des Jahres, in welchem der Unfall geschah, vertheilt wird. — Die zunächst vertretungspflichtige Eisenbahn regelt im eigenen Namen die Ersatzansprüche, so wie sie auch nöthigenfalls Regressansprüche durchzuführen hat, und erstattet darüber der vorsitzenden Direction ausführlichen Bericht.

Das Publicum wird durch diese Versicherung durchaus nicht berührt. Dieses Uebereinkommen tritt mit dem 1. Januar 1872 in Kraft und wurde vorläufig für 3 Jahre abgeschlossen. Das Zweckmässige dieser Vereinbarung wurde nun vom Club allseitig anerkannt, und die Mitglieder entschlossen sich — formelle Beschlüsse des Clubs finden bekanntlich nicht statt — die ganze Sache zur Nachahmung den verschiedenen Verwaltungsräthen vorzulegen, was demnächst geschehen wird. Daran schloss sich dann der Antrag eines Mitgliedes, dass in diesem Vorschlage auch die Basis für eine gemeinschaftliche und gegenseitige Transportversicherung gegeben sei; und wenn wir recht unterrichtet sind, wurde dieser Antrag mit allgemeiner Zustimmung aufgenommen. Es würde für die Transportversicherungen dann nur darauf ankommen, die Form des angewiesenen Ueberganges von der gegenwärtigen Versicherung zur Selbstversicherung zu finden. Die Sache ist von so grosser Bedeutung für das gesammte Bahnwesen, dass wir wahrscheinlich recht bald darauf zurückkommen dürften. (Oesterr. Centr.-Blatt No. 94 für 1871.)

* Man vergl. den Aufsatz in No. 49, S. 1035, vor. Jahrg.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Der Königl. Eisenbahn-Baumeister Wenderoth zu Stargard in Pommern ist zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector ernannt und demselben eine Betriebs-Inspectorstelle bei der Ostbahn in Königsberg übertragen worden. Der Werkmeister Seelig in Frankfurt a. M. ist zum Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister ernannt worden.

**Stellen-Vacanz.** Die Stelle eines stellvertretenden Betriebs-Directors der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn ist zu besetzen. Weiteres siehe Bekanntmachung Seite 188.

**Bayer. Staatsbahnen.** Die Bezirksingenieure u. funct. Oberingenieure bei der Generaldirektion der Königl. Verkehrsanstalten, Bauabthlg., C. Rölig, J. Mohnié und C. Schnorr v. Carolsfeld wurden zu wirklichen Oberingenieuren, die bei der vorgenannten Stelle und bezw. Abtheilung verwendeten Betriebsingenieure A. Trient und J. Graff wurden zu Bezirksingenieuren, der Bezirksingenieur für die Unterhaltung des Ludwig-Canals, L. Zenger in Nürnberg zum Oberiningenieur für die bauliche Unterhaltung des Ludwigs-Canals und der Sekretair der Generaldirection der Verkehrsanstalt und dermalige Vorstand der Eisenbahnbausektion Augsburg, M. Seemüller zum Bezirksingenieur befördert.

## Schiffahrt.

—r— **Südamerikanische Dampfschifffahrt.** Man schreibt aus Santiago vom 1. November: Die Zahl der an der Südamerikanischen Küste verwendeten Handelsdampfschiffe fährt fort sich zu vermehren. Man erwartet, dass im nächsten Monate vier grosse Dampfschiffe nach Valparaiso kommen werden, um zur Küstenfahrt zwischen dieser Stadt und Panama, sowie den bedeutenderen zwischen ihnen gelegenen Häfen verwendet zu werden und eine Verbindung mit den zwischen Frankreich und Colon fahrenden Französischen Dampfschiffen herzustellen. Ausserdem bildet sich gegenwärtig eine Chilenische Actiengesellschaft mit einem Capital von 1500000 Pesos, um zunächst mit 8 Dampfschiffen Küstenfahrt zwischen Chile, Bolivia, Peru und Ecuador zu treiben und sich an eine Dampfschifffahrts-Gesellschaft anzuschliessen, deren Schiffe zwischen Valparaiso und Europa regelmässige Fahrten unterhalten, indem sie den Weg durch die Strasse von Magelan nehmen. Bis jetzt besteht nur eine solche Gesellschaft, die Englische Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Stillen Meeres, aber man glaubt, dass in nicht ferner Zukunft eine Französische sich bilden werde, und man ist davon benachrichtigt, dass in Hamburg Einleitung zur Veranstaltung regelmässiger Fahrten mit Dampfschiffen nach Valparaiso durch die genannte Strasse getroffen ist.

## Eisenbahn-Kalender.

### * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

19. Februar *Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.
20. „ *Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Mainz. Tagesordnung siehe in No. 11, S. 112.
1. März *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt.
7. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. Zur Berathung und Beschlussfassung kommen die Anträge des Directoriums und des Gesellschafts-Ausschusses, betreffend:
1) die Ermächtigung des Gesellschafts-Vorstandes zur Aufnahme eines Darlehns von 2000000 Thlr. auf das Stammunternehmen,
2) die Ermächtigung des Gesellschafts-Vorstandes zur Kündigung der auf dem Stammunternehmen ruhenden Prioritätsschulden und zur eventuellen Aufnahme neuer Prioritäten an Stelle der gekündigten,
3) die Genehmigung des zwischen dem Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 24. Januar 1872 wegen Ueberlassung des Betriebes und der Verwaltung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn mit sämmlichen Zweig- und Nebenbahnen an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft etc.,
4) die in Folge des Vertrages mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft nothwendig werdenden Abänderungen der Statuten; sowie
5) die eventuelle Auflösung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168.
10. „ *Theisseisenbahn zu Pest. Auf der Tagesordnung steht u. a.:
1) Beschlussfassung über den mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Zwecke der Concessions-Erwerbung, des Ausbaues und Betriebes der Temesvar-Orsovaer, dann des Mitbesitzes der Arad-Temesvarer Eisenbahn, wie auch der Benützung der Pest-Czegleder Strecke der Staatsbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag und Vorlage der Concessions-Urkunde. 2) Beschlussfassung in Betreff einer Flügelbahn Mezötur-Szarvas-Oroszhaza. 3) Beschaffung der erforderlichen Geldmittel.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Als Gegenstand der Tagesordnung kommt zur Verhandlung der Antrag der Gesellschafts-Vorstände:
1) die Generalversammlung wolle die Ausdehnung des Unternehmens der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch Fortsetzung der im Bau begriffenen Zweigbahn von Wittenberge über Lüneburg zum Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn bis Geestemünde,
2) die Herstellung einer Zweigeisenbahn von Hagenow nach Oldesloe genehmigen,
3) die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigen, die Bedingungen der Concession für die beiden genannten Bahnstrecken, sowie der Beschaffung des dazu erforderlichen Baucapitals und die erforderlichen Aenderungen des Gesellschaftsstatuts mit den betheiligten Regierungen zu vereinbaren.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 16. Februar | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 17. „ | zu Messkirch | Badische Staatsb. | Erdarbeiten | — |
| 17. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | |
| 17. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Materialienverkauf | — |
| 17. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freib. E. | Kieslieferung | — |
| 18. „ | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburg (Abthl.-Baumeister duPlat) | Erdarbeiten in der 44. u. 45. Section zwischen Ottersberg und Rothenburg | — |
| 19. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener E. | Personen- u. Güterwagen | 172 |
| 19. „ | zu Lübeck | Lübeck-Büchener E. | Schienen etc. | 161 |
| 19. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 147 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 20. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | 800 Ctr. Kupfervitriol | — |
| 20. „ | zu Kissingen | Bayerische Staatsb. | I. u. II. Loos der Bahn | — |
| 21. „ | daselbst | dieselbe | Schweinfurt-Meiningen | 161 |
| 22. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 171 |
| 22. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Altes Material | — |
| 22. „ | zu Altena | Berg.-Märk. E. | Maurer-, Steinhauer-, Tischler-, Schlosser-, Glaser-, Anstreicher- und Schieferdeckerarbeiten zur Verlängerung des Güterschuppens zu Iserlohn | — |
| 22. „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Werkzeuge für Oberbau | — |
| 23. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-H.-Leipz. E. | Werkstattsmaterialien | No. 19 |
| 23. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Eiserner Brückenüberbau | 187 |
| 23. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märkische E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Eis. Perronabschlüsse | — |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Frankf. | Bahnhof Mühlheim | 187 |
| 24. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. 160 | einf. u. 16 Doppelweichen | 187 |
| 24. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälz. Bahnen | Bahnschienen etc. | 187 |
| 25. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ | zu Stuttgart | dieselbe | Schienenbefestigungsmittel | 186 |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Zimmer- u. Tischlerarbeiten | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Erd-, Planirungs- u. Oberbauarbeiten | — |
| 26. „ | daselbst | dieselbe | Verlegung des Bahnhofes Haspe | — |
| 26. „ | daselbst | dieselbe | Locomotivschuppen | — |
| 26. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. 1696 | kief. Telegraphenstangen | No. 19 |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 28. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 29. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Personenwagen IV. Cl. | 187 |
| 29. „ | zu Münster | Kgl. Westfälische E. | Banhofs-Restauration Münster | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Einfriedung von Fröndenberg bis Warburg | — |
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Locomotiven | 187 |
| 4. „ | zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 8. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten der mittleren Ruhrthalbahn | — |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.


## Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

### Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln.

Für die im Bau begriffenen Staats-Eisenbahnstrecken benöthigen wir

1750 Zoll-Centner Unterlagsplatten,
4650 „ Schienenlaschen,
820 „ Laschenbolzen,
2700 „ Schienennägel.

Von diesen Materialien ist je die Hälfte bis Ende Mai 1872, die andere Hälfte bis Ende November 1872 auf eine der Württembergischen Eisenbahnstationen zur Ablieferung zu bringen.

Die Lieferungs-Bedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen den Accordsliebhabern in autographirten Exemplaren mitgetheilt werden.

Lieferungs-Anerbietungen sind unter Angabe des Preises und des Ablieferungsortes schriftlich, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln“ spätestens bis **25. Februar d. J.** bei uns einzureichen.

Stuttgart, den 4. Februar 1872.

**Königl. Württembergische Eisenbahnbau-Commission.**
Klein.

## Pfälzische Eisenbahnen.

Es soll die Lieferung von 260 einfachen und 16 Doppelweichen sammt Ständer, lieferbar während der Monate März bis December 1872, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis **Samstag, den 24. Februar d. Js., Mittags 12 Uhr,** portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerte auf Ausweichen"

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind in dem Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht aufgelegt.

Ludwigshafen, den 6. Februar 1872.

**Die Direction.**
v. Jaeger.

---

## Pfälzische Eisenbahnen.

Die unterfertigte Direction beabsichtigt eine in der zweiten Hälfte des Jahres 1872 zu beschaffende Lieferung von

22 000 Zollcentner eiserne Bahnschienen von 6 Metern Länge und 123 Millimeter Höhe,
11 600 Stück Stahllaschen für obige Schienen,
23 200 „ Laschenbolzen für genannte Schienen,
83 000 „ Schienennägel

im Wege der schriftlichen Submission zu vergeben.

Uebernahmslustige werden ersucht, ihre Offerten auf diese Gegenstände spätestens bis zum **25. Februar** nächsthin Mittags 12 Uhr verschlossen und mit der Ueberschrift:

„Submission auf Oberbaumaterialien"

bei der unterfertigten Stelle einzureichen.

Die Submittenten bleiben 10 Tage an ihr Angebot gebunden.

Die Lieferungsbedingungen und die zugehörigen Zeichnungen liegen in diesseitiger Directions-Canzlei zur Einsicht auf, können auch auf portofreies Verlangen gegen Vergütung der Kosten bezogen werden.

Ludwigshafen, den 8. Februar 1872.

**Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.**
von Jaeger.

---

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten zur Herstellung des Bahnhofes Mühlheim, soll in dem auf

**Sonnabend, den 24. Februar c., Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungs-Bureau zu Sachsenhausen anberaumten Submissions-Termine vergeben werden.

Qualificirte Unternehmer haben ihre Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Herstellung des Bahnhofes Mühlheim"

bis zum festgesetzten Termine an den Unterzeichneten einzureichen.

Die massgebenden Bedingungen sind im vorgedachten Abtheilungs-Bureau und im Sections-Bureau zu Offenbach zur Einsicht ausgelegt; auch können solche gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Jeder Submittent hat zwei Tage vor dem Termine eine vorläufige Caution von 5 Procent der Forderung bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn in Cassel zu hinterlegen.

Sachsenhausen, am 6. Februar 1872.

**Der Eisenbahnbau-Inspector**
Lehwald.

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues zu Brücken der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn im Gesammtgewicht von

17455 Kilogramm Schmiedeeisen,
1688 „ Gusseisen und
69 „ Gussstahl

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Freitag, den 23. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr,**

im Central-Büreau unserer Abtheilung II am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im technischen Büreau unserer Abtheilung II, am Oberschlesischen Bahnhof No. 7 hierselbst, zur Einsicht aus und können auch von da bezogen werden.

Breslau, den 6. Februar 1872.

**Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

2 Stück Personenzug-Locomotiven,
3 „ Güterzug-Locomotiven

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Freitag, den 1. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**

in unserm Central Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen im oben bezeichneten Büreau vom **15. d. Mts.** ab zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 9. Februar 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 2 Personenwagen 4. Classe soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Personenwagen 4. Classe"

bis zum **29. Februar cr. Vormittags 11 Uhr** an die unterzeichnete Direction einzusenden. Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu der bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen und Zeichnungen können von uns gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Cassel, den 8. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Hessische Nordbahn.

1) Die Ausführung der Maurer- und Steinhauer-Arbeiten zum Bau der Chaussee-Ueberführung in Station 200 + 300 am Bahnhof Bebra
2) der Maurer-, Zimmer- und Steinhauer-Arbeiten zur Verlängerung der Solzbachbrücke in Station 202 + 420 auf der Wege-Unterführung in Station 202 + 750 auf Bahnhof Bebra

sollen im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit den Aufschriften: Offerte, betreffend Maurer- etc. Arbeiten zum Bau der Chaussee-Ueberführung am Bahnhof Bebra oder Offerte, betreffend Maurer- etc. Arbeiten zur Verlängerung der Solzbach-Brücke auf Bahnhof Bebra bis zum **4. März c., Vormittags 9 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind im technischen Bureau der Hessischen Nordbahn zur Einsicht aufgelegt und können Exemplare der ersteren gegen Erstattung der Kosten von uns bezogen werden.

Cassel, den 8. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Hessische Nordbahn.

Die Ausführung der Erd- und Maurer-Arbeiten zur Entwässerung des Viaducts bei Melsungen und der Fulda-Brücke bei Obermelsungen, mit zugehörigen Materialien-Lieferungen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Arbeiten und Lieferungen zur Entwässerung des Viaducts bei Melsungen betreffend“ oder „Submission auf Arbeiten und Lieferungen zur Entwässerung der Fulda-Brücke bei Obermelsungen betreffend“ bis **zum 4. März c., Vormittags 10 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind im technischen Bureau der Hessischen Nordbahn einzusehen, auch können Exemplare gegen Erstattung der Kosten von uns bezogen werden.

Cassel, den 8. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Hessische Nordbahn.

Die Ausführung der Erd- und Maurer-Arbeiten zur Entwässerung der Fulda-Brücke bei Guntershausen und der zugehörigen Materialien-Lieferung soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission, betreffend-Arbeiten und Lieferungen zur Entwässerung der Fulda-Brücke bei Guntershausen“ bis **zum 4. März c., Vormittags 11 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Die Bedingungen und Zeichnungen sind im technischen Bureau der Hessischen Nordbahn einzusehen, auch können Exemplare der ersteren gegen Erstattung der Kosten von uns bezogen werden.

Cassel, den 8. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Hessische Nordbahn.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Ueberführung der Solzer-Chaussee am Bahnhof Bebra soll im Wege der Submission vergeben werden. Deshalbige Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung etc. des eisernen Ueberbaues für die Ueberführung der Solzer-Chaussee betreffend“, bis **zum 5. März c., Vormittags 10 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Exemplare der Bedingungen und Zeichnungen können von uns gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Cassel, den 8. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Hessische Nordbahn.

Die Lieferung und Aufstellung eines cylindrischen schmiedeeisernen Wasserreservoirs für Bahnhof Bebra soll im Wege der Submission vergeben werden.

Deshalbige Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung etc. eines cylindrischen schmiedeeisernen Wasserreservoirs für Bahnhof Bebra betreffend“ bis **zum 5. März c., Vormittags 10 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Exemplare der Bedingungen und Zeichnungen können von uns gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Cassel, den 8. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction**

---

## Hessische Nordbahn.

Die Ausführung der Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines Locomotivschuppens, nebst Werkstatt, Wasserthurm und Werkmeister-Wohnung zu Bebra soll zusammen oder in getrennten Loosen:

a) Maurer-, Steinhauer- und Putzarbeiten,
b) Tischler- und Schlosserarbeiten.
c) Zimmerarbeiten,
d) Glaser- und Anstreicherarbeiten,
e) Dachdeckerarbeiten und
f) Lieferung der schmiedeeisernen Fenster

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit den Aufschriften:

„Offerte betreffend: Ausführung der Maurer- etc. Arbeiten zum Locomotivschuppen zu Bebra“

oder

„Offerte betreffend: Ausführung der Tischler- und Schlosserarbeiten“ etc. etc.

bis **zum 5. März cr. Vormittags 11 Uhr** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind im technischen Büreau der Hessischen Nordbahn zur Einsicht aufgelegt und können Exemplare der ersteren von uns gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Cassel, den 8. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Leipzig-Zeitzer Eisenbahn.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn II. Section auf der Strecke zwischen Eythra und Oderwitz erforderlichen

a) Erdarbeiten mit einer Massenbewegung von ca. 90000 Kubikm.
b) Kunstbauten mit ca. 2500 Kubikm. Mauerwerk

sollen im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer übertragen werden.

Submissionsbedingungen, Pläne und Kostenanschläge liegen im Bau-Büreau zu Leipzig, Wiesenstrasse No. 5 zur Einsicht, resp. Abforderung bereit, Offerten mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift sind versiegelt bis

**Montag, den 4. März cr., Vormittags 10 Uhr,**

im genannten Bau-Büreau portofrei einzureichen; später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Leipzig, am 9. Februar 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister**
Ernst Kohl.

---

## Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Die Stellung des stellvertretenden Betriebs-Directors mit 1200 Thlr. Jahresgehalt und freier Wohnung resp. Wohnungsentschädigung ist durch den Tod des bisherigen Inhabers vacant geworden und soll durch einen Königlichen Baumeister, welcher schon im Eisenbahnbetriebsdienste thätig war, sofort besetzt werden. Meldungen bitten wir unter Beifügung der Zeugnisse schriftlich hierher einzureichen.

**Die Direction.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 19. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 16. Februar 1872. (Schluss der Nummer: 15. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Organisations-Entwurf für ein Central-Reclamations-Bureau. — Das Rechtsfahren auf doppelgeleisigen Bahnstrecken und hiervon festgestellte Ausnahmen. — Berliner Briefe: Veränderungen im Eisenbahnbetriebs-Reglement; Central-Direction zu Frankfurt a. M.; die Moselbahn und das Kriegsministerium; Harz-Gürtelbahn; Luxemburgische Eisenbahnen; Hamburg-Kopenhagen; Harburg-Stade und Stade-Cuxhafen nebst Hafenproject; Memel-Tilsit; Erfurt-Hof; Personalien; Rumänische Eisenbahnen; Emissionen von Anleihen für Eisenbahn-Projecte; Berlin-Wrietzen-Tempelburg; die Saal-Unstrutbahn; Rheinische Eisenbahngesellschaft; Magdeburg-Leipziger E.; Emscherthalbahn; Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn; Eisenb.-Versicherung; Berliner Verbindungsbahn; Berlin-Hamburger E. und General-Versammlung; Märkisch-Posen, General-Versammlung; Einstellung von Köln-Mindener Personenzüge; Prämirung der Güterexpeditionen; die Ergänzungen des Bahnpolizei-Reglements. Bayern: Nürnberg-Crailsheim, Donauwörth-Offingen, Augsburg-Ingolstadt, Weiden-Pilsen; Verkauf der Deggendorf-Plattlinger Bahn; Ostbahn Donaubrücke. — Oesterreich-Ungarische Correspondenz: Gleichmässiger Börsencours; Regierungs-Erlässe über Unfälle und Signalisirungen; Brennwerth der Kohlen- und Holztarife; Nachnahme-Befürchtungen; Oesterreichisches Eisenbahngeschäft; Nachrichten von Ungarischen Bahnen, von der Kaiser Ferdinands Nord-, Elisabeth-West-, Oesterr. Staats-, Franz Josefs-, Elbethal-, Galizische Carl Ludwigs-, Albrechts-, Eperies-Tarnower und 1. Ungarisch-Galizische Eisenbahn; Russisch-Oesterreichischer Grenzverkehr; Erlöschen der Viehseuche; Bahneinnahmen. — Ausland: Italien. Belgien. — Literatur: Coursbuch, Inhalt des Reichs-Anzeigers. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Organisations-Entwurf für ein Central-Reclamations-Bureau.

(Schluss aus No. 14.)

### C. Personal-Bestimmungen.

*Hs.* Art. 15 zählt als erforderliches Personal: einen Chef und dessen Stellvertreter, mehrere Abtheilungsvorstände, einen Buchhaltungsbeamten und einen Registrator, mehrere Concepts- und Manipulationsbeamten, endlich eine Anzahl von Diurnisten und Dienern, wie dies eben das erforderliche Personal jedes Eisenbahnbureaus ist. Dafür wäre ein Vorschlag über die Abtheilungen, mit Rücksicht auf die Zuweisung der vorkommenden Reclamationsgeschäfte selbst willkommen gewesen. Die Normirung der Bezüge des Chefs und seines Stellvertreters bei Besetzung dieses Postens sollte nicht als unabänderlich, resp. nicht als der Erhöhung während der ganzen Functionsdauer unfähig angesehen werden.

Art. 16 handelt vom Chef des Central-Reclamationsbureau, welcher aus einem Terna-Vorschlag des Ueberwachungsausschusses von einer Conferenz sämmtlicher vereinigter Bahnen zu wählen ist; ob Letztere, so verschieden sie in ihrer Ausdehnung und Bedeutung sind, doch eine gleiche Stimmenzahl haben und ob die Majorität oder Unanimität entscheide, müsste noch nachgetragen werden. Die Bestimmung, dass der Gewählte für die Zeit der Amtirung als Chef des Reclamations-Bureau vor seiner Verwaltung beurlaubt werde, ist für die kleineren Bahnen mit dem knapp bemessenen Personalbestand eine harte Maassregel, da sie für einen entsprechenden Ersatz sorgen müssten und für den Gewählten nach dessen Enthebung um so weniger eine Verwendung hätten, als derselbe inzwischen den Verhältnissen der Bahnverwaltung, deren Dienstverband er angehört, entfremdet würde. Die Wahl sollte daher als eine bis zur körperlichen oder geistigen, resp. geschäftlichen Unfähigkeit des Betreffenden in Wirksamkeit bleibende gelten; dadurch allein wird eine stramme, energische Leitung ermöglicht. Die Beziehungen zu seiner Bahnverwaltung müssten selbstverständlich bleibend geregelt werden. Die Aufzählung der Agenden des Chefs erwähnt nicht der doch im Interesse der Sache erforderlichen Theilnahme an den Conferenzen des Ueberwachungs-Ausschusses oder der aufsichtführenden Verwaltung, eventuell der Reclamations-Bureaus, welchen er, wenn auch nur mit informativem Votum, zugezogen werden sollte.

Dieselben Bemerkungen gelten auch bezüglich des im Art. 17 behandelten Bureau-Chef-Stellvertreters, der auch nach dem Entwurfe in gleicher Weise gewählt und dotirt wird.

Art. 18 bestimmt über die Abtheilungsvorstände, dass die Gliederung ihrer voraussichtlich umfassenden Bureauarbeiten, vom Chef des Reclamations-Bureau vorgeschlagen und vom Ueberwachungsausschuss genehmigt wird. Dies würde eine mit dem (zufolge des Entwurfes häufigen) Wechsel des Chefs jedesmal geänderte Organisirung der Geschäftsabtheilungen involviren, während dieselben doch nach dem Zweck des Central-Reclamations-Bureau von selbst gegeben sind, und es sich höchstens, um die dem jeweiligen Wechsel der Verhältnisse folgende Aenderung des Geschäfts-Umfangs, so zu sagen der bahnräumlichen Abgrenzung bezüglich der einzelnen Bureaus handeln kann. Wünschenswerth wäre es, dass auch die Abtheilungsvorstände womöglich dem Reclamationsdienst erhalten blieben, um aus ihnen den Chef und Stellvertreter wählen zu können; doch scheint ihre Stabilität nicht so absolut nothwendig, als bei diesen selbst zu sein.

Dieselbe Bemerkung trifft auch die im Art. 19 besprochenen Beamten des Central-Reclamations-Bureau, welche nach einer von der Conferenz zu bestimmenden Anzahl von den einzelnen Bahnen beizustellen sind, und die, wie alle vorgenannten Functionäre, als beurlaubte Organe ihrer vorgesetzten Bahnverwaltung gelten, auch zu derselben ihre Pensions-Einzahlungen leisten und keine mindern Bezüge, als ihre zuletzt genossenen haben dürfen, jedoch in Fällen dreimonatlicher Dienstes-Verhinderung enthoben werden.

Art. 20 bestimmt, dass die Diurnisten von der aufsichtführenden Verwaltung aufzunehmen, und vom Chef des Central-Reclamations-Bureau zu entheben sind, sie können in höhere Taggelder (bis 2 fl.) vorrücken und sollen in der Regel nur zu den minder wichtigen Bureauarbeiten verwendet werden.

Einer gleichen Behandlung unterliegen nach Art. 21 die provisorischen Diener, während für die definitiven Diener die Bestimmungen des Art. 19 gelten.

Ueber die Zahlung der Bezüge des Bureau-Personals normirt Art. 22 zweckmässig, dass der Vermerk sowohl zu deren Liquidirung, als zur Vorschreibung der Abzüge diene und dass hiervon das Central-Abrechnungs-Bureau bezüglich eines jeden einem Bahnverbande angehörigen Bureau-Mitgliedes zu verständigen ist, endlich dass den betreffenden Bahnen die Abzüge, der aufsichtsführenden Verwaltung aber die ausgelegten Bezüge gutzuschreiben sind. In welchem Maasse aber jede Bahnverwaltung zu den Gesammtkosten beizutragen habe, ist wohl erwähnt; dass jede die ihr entnommenen Beamten auch bezahle, konnte wohl nicht präsumirt werden, da sonst mit Rücksicht auf die höheren Gehalte des Chefs, seines Vertreters und der Abtheilungsvorstände die schreiendste Ungleichmässigkeit eintreten könnte. Das übliche Meilenzahl-Verhältniss wäre auch nicht richtig, nachdem nicht hievon die Grösse des Verkehrs und die dadurch bedingte Anzahl und Höhe der das Reclamationsverfahren beanspruchenden Verladungsdifferenzen abhängt. Es würde sich daher die Repartition aller Kosten incl. der Beamten-Bezüge nach der sich a posteriori ergebenden Brutto-Einnahme jeder Bahn aus dem gesammten Güterverkehr, so wie die Bildung einer besondern, bei dem Central-Reclamations-Büreau oder der aufsichtsführenden Verwaltung zu verrechnenden Cassa empfoh-

len, in welche auch jede Bahn nach ihrem vorjährigen Erträgnisse und dem präliminirten Bedarf Einlagen zu machen hätte.

In einem Anhange zu diesem Entwurfe wird schliesslich der praktische Vorschlag gemacht, dass die binnen 4 Wochen nicht zur Deckung identischer Abgänge Verwendung findenden überzähligen Güter unter steter Controle des Central-Reclamations-Büreau in ein Central-Depot gebracht, dort mit Ausnahme der leichtverderblichen durch 1 Jahr verwahrt und dann für Rechnung derjenigen Bahn, welche einen identischen Abgang entschädigen musste oder dieselben eingesendet hatte, zu veräussern sind. Es wäre noch fraglich, ob im letzteren Falle der Erlös nicht vielmehr zur Minderung der Kosten des Central-Reclamations-Büreau zu verwenden sei. Jedenfalls sollte dieses Verfahren aber noch mehr auf die in kleineren Stationen lagernden unanbringlichen oder gefundenen, die auflaufende Fracht vertragenden Güter Ausdehnung finden, da dieselben bei der Feilbietung gewöhnlich in der unverantwortlichsten Weise verschleudert werden.

### D. Das Resumé.

Nach den vorstehenden Ausführungen kann die Ansicht der Fachmänner wohl kurz dahin resumirt werden, dass der Entwurf ein auf praktischen Erfahrungen im Reclamationswesen basirendes Operat bildet, welches den diesfälligen Berathungen zu Grunde zu legen ist und das nach den anderweitig zu gewärtigenden Monitas eine dauerhafte Institution zu schaffen verspricht, die den berechtigten Beschwerden des Publikums abhelfen dürfte. Ausser den gegebenen Andeutungen wären noch folgende Verhältnisse, resp. Agenden in den Wirkungskreis des Central-Reclamations-Büreaus einzubeziehen, nämlich das Verhältniss zu den Reclamations-Büreaus der einzelnen Bahnen und zu den Assecuranzgesellschaften, resp. die Einführung einer wechselseitigen Versicherung unter den Bahnen mit Ausnahme der Feuerschäden und des auf die Verminderung der Transportanstände abzielenden Prämirungssystems — Verhältnisse, auf die wir mit Erlaubniss der geehrten Redaction gelegentlich zurückkommen möchten.

## Das Rechtsfahren auf doppelgleisigen Bahnstrecken

### und hiervon festgestellte Ausnahmen.

Das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde bestimmt in § 20:

Auf doppelgeleisigen Bahnstrecken sollen die Züge immer das in ihrer Richtung rechts liegende Geleise befahren.

Ausnahmen von dieser Regel sind nur bei Geleissperrungen nach vorgängiger Verständigung der benachbarten Stationen gestattet.

Für die Doppelstrecken in den Bahnhöfen sind Abweichungen von dieser Bestimmung unter Verantwortlichkeit des Vorstehers der Station zulässig.

Diese Bestimmung bezog sich nach ihrem Wortlaute nicht blos auf neu anzulegende Eisenbahnen, sondern auf alle, also auch auf solche Eisenbahnen, welche bisher auf ihren doppelgeleisigen Strecken links fuhren.

Zu diesen gehörten im vormaligen Norddeutschen Bundesgebiete vornehmlich die Altona-Kieler und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, welche seit Inbetriebstellung ihrer zweiten Geleise und auf Grund landespolizeilicher Concession alle ihre Anlangen auf das Linksfahren berechnet und eingerichtet hatten; insbesondere war diese Rücksicht hinsichtlich der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bei dem Neubau deren Bahnhöfe zu Dresden und Leipzig massgebend gewesen

Es leuchtet daher ein, welche umfänglichen Abänderungen die genannten beiden Eisenbahn-Verwaltungen in ihren Bahnanlagen hätten ausführen müssen, und welchen enormen Kostenaufwand es verursacht haben würde, wenn man eine Ausnahme zu Gunsten der linksfahrenden Bahnen nicht herbeizuführen vermocht hätte, deren Zulassung um so unbedenklicher erschien, als ein Beweis dafür, dass im Rechtsfahren eine grössere Sicherheit des Betriebes liege, von technischer Seite keineswegs erbracht war, vielmehr es den Anschein gewinnen musste, dass die Vorschrift in § 20 des Bahnpolizeireglements lediglich im Streben nach Uniformität begründet sei.

Die beiden hauptsächlich betheiligten Bahnen wurden deshalb durch Vermittelung des Ausschusses des Vereins Deutscher Privateisenbahnen beim Bundeskanzler-Amt vorstellig, indem sie darauf hinwiesen, dass die Anordnung des Rechtsfahrens, zumal ihr nach Preussischem Muster verändertes Signalsystem ihrer Fahrrichtung überall angepasst, für die Sicherheit des Betriebes von gar keiner Bedeutung sei, dass dagegen die bei ihnen bestehende Einrichtung des Linksfahrens nur mit theilweise sehr bedeutenden Kosten zu beseitigen sei, indem einzelne Bahnhöfe völlig umzubauen sein würden. Die Verwaltungen, welche von der Annahme ausgehen zu dürfen glaubten, dass es nicht in der Absicht liege, sie zu den für das Rechtsfahren erforderlichen Einrichtungen zu zwingen, baten eventuell um specielle Ordre und bemerkten, dass zum Umbau eine dreijährige Frist erforderlich sei, sowie, dass sie Ersatz der Umbaukosten erwarteten.

Das Bundeskanzler-Amt behielt sich hierauf definitive Entschliessung vor und wies die Petenten zunächst an ihre resp. Landesregierungen. Dies geschah auch von Seiten beider Bahnverwaltungen. Während indessen das Directorium der Leipzig-Dresdener Bahn von ihrer vorgesetzten Regierungsbehörde eine Bescheidung nicht erhielt, ward der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft von dem Königlichen Eisenbahn-Commissariat in Altona, im Auftrage des Herrn Handelsministers, ohne Anerkennung der Ersatzpflicht, aufgegeben, binnen Jahresfrist die nöthigen baulichen Abänderungen zu treffen, um vom Linksfahren zum Rechtsfahren übergehen zu können.

Die Altona-Kieler Verwaltung konnte sich hierbei nicht beruhigen, und so gelangte diese Angelegenheit in letzter Instanz nochmals vor das nunmehrige Reichskanzleramt, welches das Gesuch, da bei dessen Willfahrung eine Abänderung der bezüglichen Stelle im Bahnpolizei-Reglement nöthig wurde, dem Bundesrathe vorlegte. Letzterer hat nun in Anerkennung der Beschwerden der Altona-Kieler Verwaltung, den § 20 des Bahnpolizeireglements wie folgt abzuändern beschlossen:

Auf doppelgeleisigen Bahnstrecken sollen die Züge das in ihrer Richtung rechts liegende Geleise befahren.

Bereits bestehende Ausnahmen dürfen beibehalten werden.

Auch sind Ausnahmen bei Geleissperrungen nach vorgängiger Verständigung der benachbarten Stationen, sowie bei Doppelstrecken in den Bahnhöfen unter Verantwortlichkeit des Vorstehers der Station zulässig.

Dieser Beschluss, welcher den gerechten Beschwerden der betheiligten Bahnverwaltungen Abhilfe verschafft, ist im Reichsgesetzblatt vom 3. d. Mts. unter anderen vom Bundesrath beschlossenen Abänderungen des Bahnpolizei-Reglements vom 3. Juni 1870 zur öffentlichen Kenntniss gebracht worden.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

### Berliner Briefe.

Berlin, 11. Februar. (Veränderungen im Eisenbahnbetriebs-Reglement; Central-Direction zu Frankfurt a. M.; die Moselbahn und das Kriegsministerium; Harz-Gürtelbahn; Luxemburgische Eisenbahnen; Hamburg-Kopenhagen; Harburg-Stade und Stade-Cuxhafen nebst Hafenproject; Memel-Tilsit; Erfurt-Hof; Personalien; Rumänische Eisenbahnen; Emissionen von Anleihen für Eisenbahn-Projecte; Rheinisch-Westfälisches.)

Bei dem Bundesrathe hatte das Aeltesten-Collegium der hiesigen Kaufmannschaft auf Veranlassung hiesiger und Leipziger Droguisten Veränderungen einiger Vorschriften des Eisenbahn-Betriebs-Reglements beantragt. Es handelte sich bei denselben um die vom Transporte ausgeschlossenen oder nur nach Erfüllung gewisser Bedingungen zu demselben zugelassenen Gegenstände. Der Bundesrath hat die Anträge unter Zugrundelegung technischer Gutachten, eingehend erörtert und mehrere Abänderungen durch das Reichskanzleramt publiciren lassen. Das hiesige Aeltesten-Collegium erkennt nun mit Dank die Erleichterungen an, welche hierdurch für die Beförderung vieler Artikel gewährt sind, spricht aber den Wunsch aus, dass die Beförderung von absolutem Alkohol unter ganz gleichen Bedingungen zugelassen würde, wie zum Theil weit brennbarere Stoffe als Aether, Collodium u. dergl.

Es ist jetzt definitiv bestimmt worden, dass die neulich gemeldete Verlegung der in Cassel befindlichen Direction der Bebra-Hanauer Bahn nach Frankfurt a. M. im Laufe des Juni oder Juli stattzufinden hat. Unter dem Titel „Königliche Central-Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M." wird eine Behörde geschaffen, welcher folgende Bahnen unterstellt sind: die Bebra-Hanauer, Elm-Gemündener, Hanau-Offenbach-Frankfurter und Taunusbahn.

Unser Handelsminister hat sich jetzt in Bezug auf die Moselbahn, deren immense Herstellungsschwierigkeiten ich Ihnen letzthin schilderte, officiell dahin ausgesprochen, dass dieselbe künftig auf den Etat kommen und der Staat sie bauen werde, „weil das Kriegsministerium auf die schleunigste Ausführung des Projects besteht." Der Baurath Franz in Coblenz sei beauftragt mit der Vermessung von Coblenz nach Trier und die Verwaltung der Saarbrücker Bahn mit der der Linie Trier-Diedenhofen; das Kriegsministerium wünsche eine möglichst directe Bahn und deswegen könnten viele Orte an der Mosel nicht berührt werden. Der Handelsminister werde darum dahin arbeiten, den nicht berührten Orten eine Zweigbahn zu bauen.

Das Project des Baues der Harz-Gürtelbahn ist zum Abschluss gekommen, indem der Handelsminister dem in Wernigerode zusammengetretenen Comité die Erlaubniss ertheilt hat, mit den technischen Vorarbeiten den Anfang zu machen. Die Ausführung derselben ist Seitens des Comités dem Baumeister Becherer in Berlin übertragen. Der Bauplan ist: einen Schienenweg von Vienenburg über Ilsenburg, Wernigerode, Blankenburg, Quedlinburg, Ermsleben, Hettstedt, Salzgemünde nach Halle, mit einer Zweigbahn von Hettstedt über Eisleben nach Korbetha zu schaffen.

Vor einiger Zeit verlautete, die Luxemburgische Regierung sei nicht abgeneigt, die Verwaltung und Betriebsleitung der Luxemburgischen Eisenbahnen einer Deutschen Gesellschaft zu überlassen, ohne dass bisher von Seiten der Grossherzoglichen Regierung auch nur der kleinste Schritt in dieser Angelegenheit gethan worden wäre, noch weniger aber ist die Frage einer etwaigen Zinsgarantie, ohne welche, wie ich endlich andeutete, sich schwerlich eine Deutsche Gesellschaft zu der Uebernahme der Bahnen bereit erklären würde, irgendwie näher getreten. Jetzt verlautet sogar, die Grossherzogliche Regierung wolle selbst die Luxemburgischen Bahnen verwalten. Da das aber nur unter Zuhülfenahme von ausländischem Capital geschehen könne, so wäre — wie officiöse Correspondenzen jetzt klar machen — eine solche Betriebsleitung eben nur eine Maskirung für den maassgebenden Einfluss einer ausländischen Gesellschaft, also ein Mittel die berechtigten Deutschen Ansprüche zu umgehen. Wenn Luxemburg nicht Ernst macht, seinen Verpflichtungen gegen Deutschland in der Eisenbahnfrage zu genügen, so dürfte die Deutsche Regierung, sobald sie im Besitz des genügenden Materials in Elsass-Lothringen ist, sicher die Verwaltung der Luxemburgischen Bahnen selbst in die Hand nehmen, da sie den jetzigen Zustand, bei welchem die Französische Ostbahn den Betrieb in Luxemburg beherrscht, auf die Dauer nicht dulden kann. In der Luxemburger Kammer hat übrigens ein einsichtsvoller Redner seinen in Vorurtheilen befangenen Collegen sehr anschaulich dargelegt, dass eine solche Initiative der Deutschen Reichsregierung dem Luxemburgischen Interesse durchaus nicht widerspreche; nur eine vorgefasste Abneigung gegen Deutschland und blinde Vorliebe für Frankreich können der entgegengesetzten Anschauung zu Grunde liegen.

Gegenwärtig weilt eine Dänische Deputation hier, um die Verhandlungen wegen der projectirten Eisenbahn Hamburg-Kopenhagen, deren Trace ich in einem früheren Briefe (siehe Nr. 41 S. 844 Jahrg. 1871) angegeben, zum Abschluss zu bringen. Bekanntlich hatte die Schleswigsche Regierung bereits der hiesigen Disconto-Gesellschaft und der Norddeutschen Bank in Hamburg die Genehmigung zu den Vorarbeiten dieser Bahn auf Deutschem Gebiete ertheilt. In Folge dessen sind vier Ingenieure seit zwei Monaten beschäftigt gewesen, die Pläne und Berechnungen für die Linie Hamburg-Fehmarn aufzustellen. Das Resultat der Arbeiten dürfte kleine Abänderungen der ursprünglich projectirten Linie zur Folge haben. Im Uebrigen glaubt man, dass die Dänischen Notabilitäten mit ihren Bemühungen Erfolg haben werden.

Ueber das Eisenbahnproject Harburg-Stade, welches, wie gemeldet, zu den Berathungsgegenständen unseres Abgeordnetenhauses gehörte, geht der Kölnischen Zeitung von ihrem hiesigen, in Handelssachen wohl unterrichteten Correspondenten eine Mittheilung zu, durch welche der Antrag des Abgeordneten Braun (event. Ueberlassung des Unternehmens an eine Privatgesellschaft) seine Erklärung findet. In parlamentarischen Kreisen interessirte man sich nämlich seit lange für Anlegung eines grossen Hafens in Cuxhaven und hat man auch erreicht, dass ein Consortium zur Verwirklichung des grossartigen Unternehmens zusammengetreten ist. Dasselbe, aus Deutschen und Englischen Capitalisten bestehend, hat bereits die Bauten einer Gesellschaft Englischer Bautechniker übertragen. Dem Rheinischen Blatte zufolge wird nun jenes Consortium um Uebertragung der Bahn von Harburg nach Stade bei der Regierung anhalten und sich verpflichten, der Regierung die Kosten, welche sie bis zur Uebernahme der Bahn durch die Gesellschaft aufwenden muss, zu ersetzen, sowie den Bau der Bahn von Stade nach Cuxhaven zu übernehmen. Letzterer Plan lag allerdings von vorn herein in dem Project des gedachten grossartigen Hafenbaues, dessen Bedeutung von einer möglichst ausgiebigen Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande abhängt.

Ein anderes von unserem Abgeordnetenhause gutgeheissenes Project, der Bau einer Bahn von Memel nach Tilsit ist nunmehr in seiner ursprünglichen Gestalt gesichert. Der Tilsiter Kreistag hat sich nämlich endlich dazu entschlossen, das für den Bau der Bahn erforderliche Terrain unentgeltlich und bedingungslos herzugeben.

Ich habe verschiedentlich der hiesigen Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft erwähnt und kann heute von einem neuen Project derselben berichten. Wie ich in der hiesigen „Neuen Börsenzeitung“ lese, welche in Eisenbahnsachen gut unterrichtet zu sein pflegt, hat nämlich die erwähnte Baugesellschaft die Concession für den Bau einer Bahn von Erfurt nach Hof durch den Kreis Ziegenrück förmlich nachgesucht und Anträge wegen Subvention an die Thüringischen Regierungen gerichtet. Von Letzteren soll — jener Quelle zufolge — theilweise auch schon eine aufmunternde Unterstützung in Aussicht gestellt sein, so dass die Baugesellschaft an dem Zustandekommen des Unternehmens nicht zweifelt, wenn derselben auch Seitens der interessirten Kreise, Städte und Gemeinden eine genügende Unterstützung durch Betheiligung am Stammactiencapital zu Theil wird.

Gestern hat hier eine Sitzung des Ausschusses der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft stattgefunden. In derselben wurde an Stelle des verstorbenen Oberstaatsanwalts a. D. Sethe, Hr. Assessor Büchtemann, bisher in der Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, zum Directionsmitgliede der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn gewählt.

Durch den Fusionsvertrag zwischen der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft entstehen Personalveränderungen. Das Directorium der ersteren wird aufgelöst und es bleibt der letzteren Gesellschaft überlassen, mit den einzelnen Directionsmitgliedern wegen ihres Uebertrittes zur Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu verhandeln. Von Herrn Geh. Ober-Baurath Koch und Herrn Director Krancke gilt der Uebertritt als gewiss.

Eine andere Personal-Veränderung sei noch erwähnt. Aus der Direction der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft ist nämlich der General-Director Schrikell zu Carlshoff ausgeschieden und an dessen Stelle Herr Dr. B. H. Strousberg gewählt worden, welcher die Rumänische Eisenbahn-Affaire jetzt gänzlich abgewickelt hat. Ausserdem ist die Direction übrigens auf Grund eigener Wahl nach Art. 12 § 57 Nr. 3 des dritten Nachtrags zum Statut um ein Mitglied vermehrt und als solches Herr Bankdirector H. Fromberg cooptirt worden.

In Betreff der Rumänischen Eisenbahn-Affaire will ich noch hinzufügen, dass die alten Concessionäre (bezw. Strousberg) 6 000 000 Thlr. an den Aufsichtsrath der hiesigen Rumänischen Eisenbahn-Actien-Gesellschaft gezahlt haben und dass demnächst aus dieser Summe die beiden Coupons vom Jahre 1871 zur Einlösung gelangen werden. Die Rumänische Regierung und der Senat haben jetzt officiell erklärt, sie halten es mit dem Wortlaut der Convention vereinbarlich, dass die Rumänischen Bahnen durch eine andere Gesellschaft (aber für Rechnung der hiesigen) in Bau und Betrieb gesetzt werden und so hat denn die Oesterreichische Staatsbahngesellschaft bereits Ingenieure nach Rumänien entsandt, welche die Tracen bereisen sollen. Gleichzeitig ist im Auftrage der hiesigen Rumänischen Bahngesellschaft Hr. Reinhard, Directionsmitglied des Thüringischen Eisenbahn, nach Rumänien deputirt worden, um den Oesterreichischen Technikern Instructionen zu ertheilen und andere mit der Angelegenheit in Zusammenhang stehende Geschäfte zu erledigen.

Die Bahn von Berlin über Wrietzen nach Tempelburg, für welche vom Handelsministerium vor Kurzem die Vor-Concession ertheilt worden ist, soll von Berlin direct nach Wrietzen gehen, dann sich etwas östlich wenden und die Oder bei Zellin überschreiten, von hier aus wird sie auf Soldin und über Lippehne und Arnswalde direct auf Tempelburg geführt werden, wo sie in die Pommersche Centralbahn (Wangerin-Konitz) einmündet. Das Project datirt aus der neuesten Zeit, die mehr als in früheren Jahren das Bestreben bekundet, die Maschen unseres Eisenbahnnetzes auszufüllen. Die Bahn durchschneidet die Mittelmark und den Oderbruch, Gegenden, die sich durch ihren guten Ackerbau und ihre Fruchtbarkeit auszeichnen; auch würde die Verbindung zwischen Berlin und Danzig durch die neue Route etwas abgekürzt werden, dieses wäre aber auch das einzige neben dem Localverkehr, was sich für die Bahn anführen lässt.

Die Repartition der Zeichnungen auf die Stamm-Prioritäts-Actien der Berliner Nordbahn ist nunmehr festgesetzt und es erhalten die Zeichner von 1200 bis 3000 Thlr. je drei Actien, auf Zeichnungen von 3200 bis 5000 Thlr. werden vier, auf solche von 5200 bis 10 000 Thlr. fünf, auf solche von 10 200 Thlr. endlich und darüber sechs Actien gegeben. Zeichnungen von 200 bis 1000 Thlr. bleiben unberücksichtigt. — Eine nahe bevorstehende Emission ist die zur Beschaffung der Geldmittel für die mehrfach besprochene Saal-Unstrutbahn (Straussfurt-Heringen). Das Zustandekommen dieses Projects ist für die anderen in Aussicht genommenen Bahnlinien Thüringens von einiger Wichtigkeit. Vorläufig werden 1 640 000 Thlr. Stamm-Prioritäts-Actien zur Subscription aufgelegt werden. — Auch Seitens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft stehen neue Emissionen bevor, da bekanntlich die Projecte dieser Gesellschaft, für welche dieselbe bereits die Concession erhalten, zum Theil jedenfalls mit Eintritt der besseren Jahreszeit in Angriff genommen werden sollen. Ueber die Art und den Zeitpunct der Emission laufen verschiedene Versionen um, und werde ich, wenn Positives darüber zu melden ist, darauf zurückkommen. Ich beschränke mich jetzt auf die Mittheilung, dass der Kostenanschlag für die projectirten Linien sich auf 14½ Million Thaler beziffert. Die zu bauenden Linien sind folgende: Troisdorf-Deutz-Düsseldorf-Speldorf, Wattenscheid-Dortmund, Linn-Crefeld, Crefeld-Gladbach und Neuss-Viersen. Vermuthlich wird die erstgenannte Linie Troisdorf-Speldorf zuerst in Angriff genommen werden. — Ueber die in Aussicht genommenen finanziellen Operationen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft dürften Sie und Ihre Leser bereits durch die (betreffs der am 7. März statthabenden Generalversammlung) erlassene Publication der Gesellschaft informirt sein. (Siehe No. 18 S. 186. Die Red.)

In Bezug auf Rheinisch-Westfälische Eisenbahnprojecte kann ich (ausser dem bereits oben gemeldeten) noch auf Grund dessen, was in hiesigen Handelskreisen verlautet, mittheilen, dass in Dortmund vom 1. Mai ab ein Sections-Büreau errichtet werden wird, welches den Bau der Emscherthalbahn von Kastrop bis Hörde resp. Aplerbeck zu leiten hat. Die Direction der Bergisch-Märkischen Bahn, um von vornherein allen Wünschen entgegen zu kommen, hat sämmtliche Zechen etc. in ihrem Bereiche aufgefordert, ihren Bedarf an Transportwagen für das nächste Quartal schon jetzt in Ueberschlagsziffern anzugeben damit die Bahn danach Vorkehrungen treffen könne. — Die Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn wird, nachdem der Ausbau der Bahn von Hüls nach Kempen und weiter nach Oedt hergestellt und in Kempen (nach langen Verhandlungen mit der Di-

rection der Rheinischen Bahn) die Kreuzung bewerkstelligt ist, auf der Strecke Hüls-Kempen am 15. d. M. in Betrieb gesetzt werden. Bis dahin wird ebenfalls die Verbindung der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Bahn mit der Industriebahn für den Personenverkehr in Crefeld (am Südbahnhofe) hergestellt und damit ein bedeutendes Hinderniss für die Verkehrsentwicklung auf der Industriebahn beseitigt sein.

Zwischen den Verwaltungen der Bergisch-Märkischen und der Mainz-Ludwigshafener Eisenbahn finden zur Zeit Verhandlungen statt, welche sich auf die Ausführung der neuen Linien von Frankfurt a. M. resp. Mainz ab nach dem Westfälischen Industrie-Revier beziehen. Wie ich vernehme, besteht zwischen den beiden Verwaltungen vollständiges Einvernehmen, so dass dieselben bei der Ausführung ihrer neuen Projecte, die zum Theil nahe zusammentreffen, nach gemeinsamen Principien vorgehen werden.

Nachschrift. Berlin, 13. Februar. Der Handelsminister hat in Uebereinstimmung mit dem Reichskanzler in einem Circular an die Königlichen Eisenbahnen ausgesprochen, dass in Folge des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 die fernere Aufrechterhaltung der von den Bahndirectionen mit Lebensversicherungs-Gesellschaften abgeschlossenen und durch Rescript vom 24. Juni 1854 genehmigten Verträge über die Versicherung der Reisenden gegen Eisenbahnunfälle nicht für angemessen zu erachten sei. Diese Verträge sollen als nunmehr überflüssig gekündigt werden.

Ueber die Sitzung des Ausschusses der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft ist noch ferner zu melden, dass die für den 1. October d. J. ausscheidenden Directions-Mitglieder Regierungsrath Kroenig, Stadtrath Hausmann, Rentier Albert Wolfs und Kreisgerichtsrath Wolff wieder gewählt und der Regierungsrath Kroenig zum Vorsitzenden des Directoriums ernannt wurde.

Die Personenzüge auf unserer Verbindungsbahn, welche am Sonntag das erste Mal in der Mittagszeit von beiden Endpuncten derselben abgelassen worden sind (bisher gingen dieselben, wie früher gemeldet, nur Morgens und Abends), waren so massenhaft frequentirt, dass auf den meisten Bahnhöfen noch Wagen angehängt werden mussten. Es ist gegründete Aussicht vorhanden, dass die mit Eintritt der besseren Jahreszeit von Anfang an in Aussicht genommene Vermehrung der Züge eine ausgedehnte Benutzung finden wird.

Die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlichte Tagesordnung einer am 14. März abzuhaltenden General-Versammlung ihrer Actionäre lässt erkennen, dass das längst in Aussicht genommene Project einer Linie von Wittenberge zum Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn demnächst in Ausführung gebracht werden soll. Die Linie Wittenberge-Lüneburg ist bekanntlich schon bis zur Elbe fertig gestellt. Das Project bezweckt eine directere Verbindung zwischen Bremen-Geestemünde etc. und Berlin und kann man derselben deswegen einen recht bedeutenden Güterverkehr mit Sicherheit prognosticiren. Ein zweites Project, für welches die Berlin-Hamburger Gesellschaft die Genehmigung der Actionäre nachsucht, ist der Bau einer Zweigbahn Hagenow-Oldesloe. Hat dieselbe auch keine Aussicht auf nennenswerthen directen Güterverkehr, so dürften die reichen, fruchtbaren Districte, welche sie durchschneidet, doch immerhin einen genügenden Local-Verkehr bieten.

Die Actionäre der Märkisch-Posener Eisenbahn sind zu einer ausserordentlichen General-Versammlung auf den 18. März einberufen. Auf der Tagesordnung steht: die „Reorganisation der Verwaltung des Märkisch-Posener Eisenbahnunternehmens zum Zwecke der Einsetzung einer Direction und die demgemäss erforderliche Abänderung und Ergänzung des Gesellschaftsstatuts.“ Es besteht bekanntlich die Absicht, die Verwaltung der Märkisch-Posener und der Halle-Guben-Sorauer Bahn in einer Hand zu vereinigen.

Wie schon früher die Bergisch-Märkische und Rheinische Eisenbahn theilweise Personenzüge einstellten, um für den Transport von Massengütern die nöthigen Locomotiven und das fehlende Personal zu erhalten, so wird nunmehr auch vom 14. d. Mts. ab die Köln-Mindener Eisenbahn auf ihren verschiedenen Linien 23 Personenzüge bis auf Weiteres nicht mehr ablassen, um dadurch mehr Personal und Maschinen zur Bewältigung des Güterverkehrs zu erlangen. In Veranlassung dessen empfiehlt die Essener und secundirend die B. B.-Z. als einziges Radicalmittel gegen den Wagenmangel eine Umgestaltung der Organisation im gesammten Wesen der Güterexpedition. Prämiirung der Güterexpeditionen für prompte Ausübung ihres Amtes steht hier wohl als practischster Vorschlag an der Spitze. Man möge den Stationen für jeden Wagen, der beladen ankommt und am selben Tage wieder neu beladen abgeht 10 Sgr.; für jeden Wagen, der beladen ankommt und am selben Tage mit der alten Ladung wieder abgeht, 5 Sgr. zahlen; ziehe dagegen für jeden Wagen, der nicht am „folgenden“ Tage beladen oder leer abgeht, 20 Sgr. von den Stationen ein (Reparatur und begründete Ausnahmefälle, wie Steuerabfertigung etc. vorbehalten), und man werde sich wundern über die erzielten Resultate. Die durch die Prämiirung des Güterexpeditions-Personals entstehende Mehrausgabe würde durch die äusserste Ausnutzung des Betriebsmaterials um über das Doppelte gedeckt werden.*

Die Ergänzungen des Eisenbahnpolizei-Reglements vom 3. Juni 1870, welche erstere unterm 29. December v. J. vom Bundeskanzler erlassen und erst jüngst veröffentlicht sind (Reichsgesetzblatt vom 3. d. Mts.) enthalten mehrere wichtigere Abänderungen, aus welchen wir das Wesentlichste folgen lassen: (§ 3) Es soll thunlichst vermieden werden, dass Bahngeleise ausserhalb der Station über Strassen weggehen und so die Passage stören; es sind statt solcher Uebergänge Ueberbrückungen (Viaducte) herzustellen. (§ 9) Für die Prüfung der Locomotiven und Dampfkessel ist ein anderes Verfahren eingeführt. Bei der Prüfung für eine Dampfspannung bis fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Spannung und über fünf mit einem Drucke, welcher die zulässige Maximal-Dampfspannung um fünf Atmosphären übersteigt. (§ 20) Alle Züge haben auf doppeltem Geleise das rechtsliegende Geleise zu befahren — bereits bestehende Ausnahmen dürfen beibehalten werden. — Tendermaschinen (§ 23) können bei allen Zügen vor- und rückwärtslaufen. § 25. Langsamer muss gefahren werden etc.: b) durch Weichen gegen die Spitzen und über Drehbrücken. § 26. Beim Einfahren aus Haupt- und Zweigbahnen etc. muss so langsam gefahren werden, dass der Zug auf einer Länge von 200 (früher 150) Meter zum Stillstand gebracht werden kann. § 27. Die Bestimmung, dass sich an Courier-, Schnell- und Extrazügen keine achträdrigen Wagen befinden dürfen, ist aufgehoben. § 32. Die Belastung der Wagen muss thunlichst planmässig auf die Achsen vertheilt sein. § 45. Auf die Württembergischen Bahnen finden die Bestimmungen des Bahn-Reglements mit den Modificationen Anwendung, welche das dort bestehende Weichensystem nach dem Ermessen der Königl. Württembergischen Regierung erfordert. § 52. Es ist untersagt, die Barrieren oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu besteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen. § 61. In den Wagen dritter Classe sind gleichfalls thunlichst Coupées für Nichtraucher herzustellen. § 67 lässt Milderungen für verspätete Passagiere und solche ohne Fahrbillets zu. — Das Reglement hat nunmehr die Bezeichnung: „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ erhalten und gilt nun auch für Württemberg, Baden, Südhessen und Elsass-Lothringen.

⊙ Aus Bayern. (Nürnberg-Crailsheim, Donauwörth-Offingen, Augsburg-Ingolstadt, Weiden-Pilsen. Verkauf der Deggendorf-Plattlinger Bahn. Ostbahn Donaubrücke.)

München, den 11. Februar. Zur Detailprojectirung und zum Bau gelangen nun folgende Linien: Nürnberg-Ansbach-Crailsheim mit den Bausectionen: Nürnberg II unter Betriebsingenieur C. Kreitner, bisher in Neuötting, Heilsbronn unter Abtheilungsingenieur L. Demeter, Ansbach unter Abtheilungsingenieur C. Wagner, bisher in Dorfen, Leutershausen unter Abtheilungsingenieur A. Jäger, bisher in München, und Dombühl unter Abtheilungsingenieur C. v. Moro, bisher in Schwaben; Donauwörth-Offingen mit den Bausectionen: Höchstädt unter Abtheilungsingenieur J. Weil, bisher in Wasserburg, und Gundelfingen unter Abtheilungsingenieur E. Knorr, bisher in Grafing; Augsburg-Ingolstadt mit den Bausectionen: in Aichach unter Abtheilungsingenieur K. Kirchner, bisher in Nürnberg, in Schrobenhausen unter Abtheilungsingenieur R. Payr, bisher in Haidhausen. Die Detailprojectirung soll so beschleunigt werden, dass die Erdarbeiten mit Beginn des nächsten Herbstes begonnen werden können

Zufolge Entschliessung des Staatsministeriums des Kgl. Hauses und des Aeussern vom 22. v. M. wurde der Ostbahngesellschaft nach Maassgabe der Verordnung vom 20. Juni 1855 die Ermächtigung ertheilt, zur Ermittelung einer Bahntour von Weiden an die Bayer.-Böhmische Grenze gegen Pilsen die erforderlichen Erhebungen pflegen zu lassen und derselben anheimgegeben, wegen Fortsetzung der Linie in Böhmen mit der Oesterr. Anschlussbahn ins Benehmen zu treten. Hierbei hat der Ostbahnverwaltungsrath zur Vorlage des generellen Projectes nach Ablauf eines Jahres unter Angabe des Ergebnisses der etwa weiter getroffenen Einleitungen zu schreiten. Durch den Bau dieser neuen Linie würde der Umweg von Prag nach dem nordwestlichen Deutschland, welcher zur Zeit die Linie Taus-Furth-Irrenlohe berührt, vermieden.

Wie uns bestätigt wird, wurde die Deggendorf-Plattlinger Eisenbahnlinie an ein Oesterreichisches Consortium um die Summe von 300 000 fl. verkauft und beabsichtigt dasselbe diese Linie über Regen, Zwiesel nach Böhmen einerseits, nach Landau a/J. andererseits fortzuführen. Der Verkauf dieser Bahn wurde notariell dahin stipulirt, dass im Falle der Nichtgenehmigung dieser Bahnfortsetzungen der Deggendorf-Plattlinger Bahn Eigenthum der alten Gesellschaft bleibt. Durch Ausführung dieser Projecte würde ein Schienenweg den Holzreichthum des Bayerischen Waldes, so wie auf der anderen Seite eine getreidereiche Gegend Niederbayerns erschliessen.

Die am 15. Juni 1870 begonnene Einwölbung der Fluthbrückenbögen an der Ostbahnbrücke über die Donau bei Prüfening in der Nähe Regensburg (für die Neumarkter Bahnlinie) wurde am 7. Febr. vollendet und hiedurch die Brücke, soweit dieselbe von Stein herzustellen war, vollendet. Die Brücke enthält bekanntlich 6 gewölbte Fluthbrückenbögen. Voraussichtlich wird bis nächsten Mai die Schienenlage mit Locomotivbetrieb von Regensburg aus über die Donaubrücke weiter geführt werden können.

* Man vergl. über Prämiirung des Güterexpeditions-Personals Jahrg. 1872.

## Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 10. Februar 1872. (Gleichmässiger Börsencours. Regierungs-Erlässe über Unfälle und Signalisirungen. Brennwerth der Kohlen- und Holztarife. Nachnahme-Befürchtungen. Oesterreichisches Eisenbahngeschäft. Nachrichten von Ungarischen Bahnen, von der Kaiser Ferdinands Nord-, Elisabeth-, West-, Oesterr. Staats-, Franz Josefs-, Elbethal-, Galizische Carl Ludwigs-, Albrechts-, Eperies- Tarnower und 1. Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Russisch-Oesterreichicher Grenzverkehr. Erlöschen der Viehseuche. Bahneinnahmen.)

Das Auf- und Niederwogen der Course, welches die vorwöchentliche Börse kennzeichnete, hat die Bahneffecten wenig berührt. Eine gewisse Beharrlichkeit machte sich in den folgenden Schlussnotirungen geltend. Auch verläuft die erste Monatwoche gewöhnlich ruhiger, in welcher nämlich noch keine Einnahme-Zusammenstellungen und Vergleiche mit der vorjährigen gleichen Periode stattfinden. Die Prioritäten bleiben zwar gesucht, sind aber in ihrer Coursentwickelung schon zu weit, um der Speculation noch viel Spielraum zu bieten. Die marktgängigen Actien und Prioritäten notiren: Lombarden 210—96, Staatsb. 400—132, Ferd. Nordb. 2220—104, Elisabeth West-, 245—103, Galiz. Carl Ludwig 261—103, Nordwest A und B 219 und 191—101—96, Böhm. Westb 266—93, Theissb. 288—0, Kaschau-Oderberger 194—94, Fünfkirchen Barcs 181—92, Siebenberger 187—92, Raab-Graz 177—0., Ungarische Nordost 164—87, Ungar. Galiz. 168—90, Ungar. Ost 177—0.

Die k. k. General-Inspection für die Oesterreichischen Eisenbahnen hat anlässlich wiederholt vorgekommener Fälle, dass die Angehörigen der Bahnbediensteten beim Ueberschreiten der Geleise auf der freien Bahn und auf den Bahnhöfen verunglückt sind, die Bahnverwaltungen aufgefordert, die diesfalls bestehenden Vorschriften der Eisenbahn-Betriebsordnung und des Betriebsreglements der Oesterreichischen Eisenbahnen dem sämmtlichen Bahnpersonale zur strengsten Darnachachtung in Erinnerung zu bringen, und insbesondere zu veranlassen, dass das Betreten der Bahnhöfe und Stationsplätze den Angehörigen der Bahnbediensteten nur in den für das Publicum zugänglichen Räumen und unter den diesbezüglichen Sicherheitsvorschriften gestattet werde

Von den Fachministern beider Reichshälften sind die Grundzüge einer einheitlichen Signalisirung auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zur Einführung mit dem 1. Mai 1872 hinausgegeben worden. Dieselben behandeln: A. allgemeine Principien, B. optische und akustische Signale nebst den Mitteln hiefür und deren Ausführung in 65 sehr concis gefassten Punkten. Zugleich hat das Ungarische Communications-Ministerium wegen Vereinbarung einer gleichförmigen Signalisirungsvorschrift mit den übrigen Ungarischen Bahnverwaltungen die Oesterreichischen Staatsbahn ersucht und ferner angeordnet, dass alle, ausser den einheitlichen, auf den einzelnen Bahnen noch in Geltung stehenden Signale dieser Vorschrift als Anhang hinzugefügt werden.

Ueber den Brennwerth der Mineralkohlen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie nach den im Bahnbetrieb gewonnenen Erfahrungen beginnt die Zeitschrift des berg- und hüttenmännischen Vereins für Kärnthen die Mittheilungen der Bahndirectionen und zwar vorerst der Alföldер und Kaiser Ferdinands Nordbahn zu veröffentlichen. Die Zusammenstellung der letztern wird mit Recht als eine mustergiltige bezeichnet, weil darin die Resultate der Brennstoff-Versuche bei Stabil- und Locomotiv-Kesseln mit den verschiedensten Gattungen — auch Preussischer Kohle mit grösstmöglicher Ausführlichkeit nach allen maassgebenden Daten übersichtlich zusammengestellt sind.

Die Wiener landwirthschaftliche Zeitung erhebt Beschwerde über die hohe Tarifirung des Holzes, welche nach ihrer Zusammenstellung der bezüglichen Tarife von 20 inländischen Bahnen, auf 9 Linien dem Getreide gleich, auf 9 etwas niedriger und auf 2 Bahnen höher ist, auch im Ganzen zwischen $0_{,60}$ (Siebenbürger und Ungarischer Staatsbahn) und $3_{,65}$ kr. (Aussig Teplitzer Bahn) variirt, während das Holz doch eine grössere Ausnutzung der Wagen, sowie deren schnellere Be- und Entladung zulässt; die Süd- und Oesterreichische Staatsbahn schade mit ihrem höhern Tarif-Satze von $1_{,13}$ kr. den Holz-Export sehr. Damit werden die ausländischen Tarife verglichen, deren höchster Ansatz (Aachen-Mastricht), der niedrigste (Taunus- und Oberschlesische Bahn) $0_{,66}$ kr. —, also noch immer höher als der beiden vorgenannten Ungarischen Bahnen ist.

Die von einem Oesterreichischen Gerichte zugelassene Pfändung von Gütern, welche mit einer Nachnahme belastet waren, zu Gunsten der Gläubiger des Adressaten, ohne Berücksichtigung der Nachnahme hat die kaufmännischen Kreise allarmirt und zu einer Reihe von Vorschlägen in den Blättern Anlass gegeben, wie sich der Aufgeber gegen diese offenbare Entziehung seiner Eigenthums - Rechte schützen könne. Es möge die Bahnverwaltung jeden Conkursfall ihren Güter-Expeditionen bekannt geben, damit hievon der Aufgeber rechtzeitig avisirt und die Contre-Ordres gegeben werden können; als ob dies gut möglich wäre und dadurch alle Verbotlegungen (Arreste) oder Exekutionsführungen verhindert werden könnten. Uns scheint die Gefahr nicht so gross zu sein, wenn auch ein oder das andere Unter-Gericht den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzes und Betriebs-Reglements die unrichtige Auslegung giebt, in den höhern Instanzen muss wohl, freilich erst nach dem langwierigen schleppenden Verfahren, die Nachnahme, wenn nicht als ein im Art. 409 begründetes Pfandrecht doch zum mindesten als eine das Gut belastende Gebühr zur Geltung gelangen, ohne deren Bezahlung dasselbe nicht von der Bahn herausgegeben wird, wodurch die Nachnahme selbst den Aufgeber erhalten bleibt.

Die „Presse“ erzählt, dass sich in Wien ein Consortium gebildet habe, welches das Ungarische Eisenbahngeschäft mutatis mutandis auf Oesterreich anzuwenden suche. Danach wäre das Project des Ungarischen Eisenbahngeschäftes in Betreff der Bauzeit und Bauform vollkommen, in Betreff der Meilenzahl nur theilweise copirt. Während man der Ungarischen Regierung zumuthet, im voraus 350 Meilen Eisenbahn zu vergeben, will sich das diesseitige Consortium mit 250 Meilen begnügen. Der Zweck des neuen Projectes ist, das Oesterreichische Eisenbahnnetz nach allen vier Weltgegenden auszubauen. Uns scheint dasselbe, wenn es wirklich existirt, einer ernsten Debatte nicht bedürftig. Es krankt vor Allem schon an dem Hauptfehler, dass es für Oesterreich überhaupt 250 Meilen Eisenbahnen in Aussicht nimmt, für deren Herstellung der Staat ein Ofer zu bringen bereit wäre. Sollte es sich aber gar um 250 Meilen vom Staate ungarantirter Eisenbahnen handeln, für welche also der Staat nicht jene Opfer zu bringen hätte, wie Ungarn für das von der Creditanstalt projectirte Netz, so dürften, selbst wenn das Handelsministerium die betreffende Concession ertheilen würde, die Bewerber von derselben keinen Gebrauch machen. Mit dem Baue von 250 Meilen ungarantirter Eisenbahnen hat es sogar in unserer phantasiereichen Zeit sein Nisi. So ist bekannt, dass ein Consortium bereits über ein Jahr lang für die Concession einer ungefähr 60 Meilen langen Eisenbahn, die zwei grosse, industriereiche Länder mit einander verbinden soll und unter deren Concessionären zwei Directoren grosser Bahn-Institute und einige Bankiers ersten Ranges sich befinden, nicht einmal die erforderliche Caution hinterlegt hat, weil die Geldbeschaffung für diese Bahn noch immer nicht gesichert ist. Dieses Eine Beispiel sagt genug. Man wird überhaupt gut daran thun, sich an den Gedanken zu gewöhnen, dass sowohl an den Bau wie an die Geldbeschaffung ungarantirter Bahnen ein anderer Maassstab angelegt werden müsse, als er bezüglich der garantirten Bahnen gilt.

Die Donauregulirungscommission hat die Vereinbarung mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn, wegen Eintheilung der gegenseitigen Arbeiten bei der Donauregulirung und dem Bau der neuen Donaubrücke der Nordbahn, jetzt definitiv abgeschlossen und gleichzeitig erklärt, dass das vorgelegte Project der Nordbahn für die Abgangsstiege vom rechten Landpfeiler auf den Quai mit dem Strassenregulirungsplan für die künftige Donaustadt in keiner Weise collidirt. — Die Erweiterung des Wiener Nordbahnhofes wurde von der Gemeinde genehmigt. — Die Direction ist mit der Ausarbeitung eines alle Massenartikel umfassenden Wagenladungstarifs beschäftigt.

Sicherem Vernehmen nach liegt es nicht in der Absicht der Direction der Kaiserin Elisabeth-Bahn, die Lambach-Gmundener Bahn auf die normale Spurweite der Hauptbahn umzugestalten. Als Hinderniss werden einerseits die bedeutenden Kosten der Umgestaltung, andererseits Zweifel über die Rentabilität der Bahn geltend gemacht. Dagegen beabsichtigt die Gesellschaft die Fortsetzung der schmalspurigen Bahn von Gmunden längs des rechten Ufers des Traunsees bis Ebensee auszuführen. Auf den älteren Linien der Elisabethbahn wurde in der Zeit vom 24. bis incl. 31. Januar l. J. eine Einnahme von fl 197,796 erzielt, d. i. um fl. 18,592 mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres. Auf der neuen Linie Neumarkt-Simbach wurde die Summe von fl. 12,261 eingenommen, d. i. um 10,146 mehr als im Vorjahre. Auf der Salzburg-Halleiner Bahn beträgt die Einnahme fl. 1831.

An anderen Einnahmsergebnissen wurden bekannt: die Südbahn in der Woche bis 4 Februar 499,000 fl. mit einem Minus von 36,000 fl., Graz-Köflacher im Jänner ein Plus von 15,000 fl., und die Böhmische Westbahn im Jänner 231,000 fl. mit einem Plus von 25,000 fl. — gegen die gleiche vorjährige Periode.

Was die von der Staatsbahngesellschaft in Angriff genommene Schleppbahn vom Wiener Bahnhofe zum Weltausstellungs-Gebäude betrifft, wurde dem Verwaltungsrathe vom Handelsministerium der Bauconsens im Sinne der Concessions-Bestimmungen nachträglich mit dem Beifügen ertheilt, dass sich der Handelsminister vorbehalte, den Zeitpunkt für die Wiederabtragung derselben zu bestimmen. — Das Projekt der Veräusserung ihrer Domainen taucht wieder auf; wogegen nach einer andern Version die Emittirung von 15 Millionen Prioritäten für die Linie Kikinda-Pancsova bevorsteht.

Die bei der jüngst stattgehabten Emission von den Actionären der Kaiser-Franz-Josefsbahn nicht bezogenen 16008 Stück Actien werden nun mit Einwilligung des Finanzministeriums der Creditanstalt zum commissionsweisen Verkaufe überlassen, und bezieht dieselbe für diese Vermittlung unter Verzinsung des aus diesem Verkaufe resultirenden Guthabens von $^1/_2$ Percent unter dem Bankfusse $^1/_2$ Percent Provision. — Der Verwaltungsrath hat die Herstellung der stabilen Donaubrücke bei Tulln sowohl bezüglich der Pfeilerausführung als auch hinsichtlich der Anfertigung der Brücken-Construction der Com-

pagnie de Fives-Lille in Paris übertragen. — Ein Consortium, an dessen Spitze Prinz Rohan steht, ist beim k. k. Handelsministerium um die Concession für eine Eisenbahn von Lissa in Böhmen nach Ričam zur Verbindung der Oesterr. Nordwestbahn mit der Kaiser Franz-Joseph-Bahn eingeschritten. — Die Prager Handels-Kammer hat an das k. k. Ministerium die Bitte gerichtet, dem Projekte der Concessionäre der Elbethalbahn, den Grenzbahnhof nächst Mittelgrund zum Nachtheile von Tetschen, der Böhmischen Flussschifffahrt und des Verkehrs der Nordböhmischen Industriedistrikte, auf das linke Elbeufer zu verlegen, die Zustimmung zu verweigern. Die Galizische Karl-Ludwig-Bahn ist, mit der Umarbeitung ihres Tarifes beschäftigt und wird der neue Tarif derselben im Wesentlichen auf der von den übrigen Oesterreichischen Bahnen eingeführten Classification der Waaren basirt sein, auch wird gleichzeitig der Meilenzeiger nach Zehntel-Meilen abgerundet. — Bekanntlich befolgt diese Direction consequent den Grundsatz der niedrigsten Bemessung des Agios unter den Oesterr.-Ungar. Bahnen. — Auf dieser und der Lemberg-Cernowitzer Bahn wurde von der Statthalterei wegen gleichen Erlöschens der Viehseuche in Galizien die Aufhebung der deshalb auch von der Nordbahn aufgelassenen Wagen-Desinfections-Gebühr angeordnet. — Für die Albrecht-Bahn wurde die ausgeschriebene Schwellenlieferung eingestellt, so dass nun die ganze Bahn in Frage steht. Eine schädliche Seite des Dualismus zeigt sich bei dieser Bahn, wo erst der Oesterr. Theil — und bei der Eperies-Tarnower Bahn, wo der Ungar. Theil concessionirt ist; daher die noch nicht erfolgte Sicherstellung der ergänzenden Bahnstrecken in der andern respectiven Reichshälfte das Zustandekommen der ganzen Bahn gefährdet. —

Die 1. Ungar.-Galizische Bahn arbeitet mit aller Energie daran, um die Galizische Theilstrecke Przemysl-Chyrow im April zu eröffnen. Wie Pesti Naplo meldet, werden die Unternehmer gegen die Concessionäre dieser Bahn, resp. gegen die Regierung, nachträglich mit Forderungen auftreten. „Die Differenz steigt jedoch nicht so hoch, wie wir dies schon bei einigen Eisenbahn-Unternehmungen zu erfahren Gelegenheit hatten. Die gesammte Forderung beläuft sich auf 1—1½ Millionen. Die Concessionäre erklärten sich bereit eine halbe Million zu zahlen; zur Begleichung der anderen Theile der Forderung strebt man, wie es scheint, eine Erhöhung der Zinsengarantie an, und sind auch diesbezüglich bereits Schritte bei der Ungarischen Regierung geschehen.

Ueber den Russisch-Oesterreichischen Grenzverkehr ergehen sich die Beschwerden der Tarnopoler Handelskammer dahin, dass dem internationalen Verkehr wirklich die grössten Schwierigkeiten bereitet werden. Die Passplackereien anlangend, sei erwähnt, dass in Podwoloczyska sowie in Frydrykowka (Russland) auf den Bahnhöfen Hauptzollämter, in den Dörfern Podwoloczyska und Woloczyska aber Nebenzollämter bestehen. Russischerseits werden über die Grenze bei Woloczyska blos Getreidefuhren und Bauern aus der nächsten Nachbarschaft durchgelassen, andere Waaren dagegen sowie Reisende nur über Frydrykowka. Dadurch erwachsen Schwierigkeiten, indem der Kaufmann, welcher im Bahnhof Frydrykowka zu thun hat, anstatt über die Fahrstrasse in einigen Minuten hinzugelangen, nur den einmal täglich verkehrenden Zug benutzen kann und genöthigt ist, zum Zweck der Passvidirung nach Woloczyska zu fahren, wodurch er meistens den nach Podwoloczyska abgehenden Zug versäumt und abermals einen Tag verliert, während die Russischen Kaufleute ganz ungehindert nach Oesterreich eintreten und daselbst verkehren. Die Getreidefuhren werden nicht in der Reihenfolge, wie sie anlangen, expedirt, sondern erst dann, wenn eine grössere Anzahl von Wagen sich angesammelt hat. Die Oesterreichischen Zollbeamten entschuldigen sich in dieser Beziehung mit dem Mangel an Personal. Auch wird die directe Verladung der Getreidesäcke von den Bauernwagen in die Waggons vom k. k. Zollamte in Podwoloczyska nicht gestattet, obgleich dies anderwärts erlaubt ist. Durch die Missachtung der zwischen der Karl-Ludwigbahn und der Odessaer Bahn getroffenen Vereinbarungen von Seite der letzteren werden ferner jene Kaufleute, welche aus Russland Waaren beziehen, gezwungen, nur durch Vermittlung Russischer Spediteure dies zu thun, was ebenfalls mit bedeutenden Kosten verknüpft ist. Dazu tritt der Frankozwang für viele Artikel und die Nichtzulassung von Nachnahme. Die Kammer fordert daher von der Russischen Regierung ein liberaleres Vorgehen für den Personenverkehr und Erleichterungen im gegenseitigen Waarenverkehr, von Seite der Oesterreichischen Regierung die Vermehrung der Finanzorgane, endlich von der Karl-Ludwigbahn, dass sie mit allem Ernste auf der Erfüllung des mit der Odessaer Bahn abgeschlossenen Vertrages bestehe.

## Ausland.

—r— Italien. (Savona-Ventimiglia.) Der Monitore delle strade ferrate vom 24. Januar l. J. bringt nachstehende Beschreibung über die Kunstbauten auf der am 25. Januar eröffneten Bahnlinie von Savona nach Ventimiglio:

Die ganze Bahnstrecke zwischen Savona und der Französischen Grenze hat eine Länge von 114 Kilom.; von diesen sind 52 somit ca. 46 pro Cent der ganzen Länge in Curven. Die Radien der Curven sind nicht unter 400 Meter. Die Steigungen zwischen Savona und Ventimiglia sind nicht unter 6 zu 1000 und erreichen das Verhältniss von 8 zu 1000 nur auf einer Strecke von 2500 Meter bei der Französischen Grenze.

Auf der Linie befinden sich 44 Gallerien in einer Gesammtlänge von 20 618 Meter — sonach ca. 18 pro Cent der Länge der ganzen Linie. Die bedeutendsten dieser Gallerien, nämlich diejenigen, deren Länge 1000 Meter übersteigt, sind: die Gallerie Vado—1129 Meter lang; San Donato — 1020 Meter; Caprazoppa 1137; Capo Mele 1323; Capo Berto 2435.

Die Linie zählt ferner 341 Brücken beziehungsweise Viaducte; von diesen sind 85 von Eisen mit einer Oeffnung, 5 von Eisen mit mehreren Oeffnungen. Unter den Kunstbauten von Maurerarbeit sind vor Allem zu nennen — die Viaduct-Brücke über den Fluss Letimbro bei Savona, mit 57 Bogen von je 6 und 3 Bogen mit je $10_{,23}$ Spannweite; die Brücke über den Fluss Pio bei Finalmarina mit 2 Oeffnungen zu je 11 Meter; die Brücke über den Fluss Maremolo bei Pietra Ligure mit 3 Oeffnungen zu je 10 Meter; der Viaduct von La Chiesa — 52 Bogen zu je 4 Meter bei der Station Ceriole; die Brücke über den Fluss Arma in einem Bogen, bei Bussano; schliesslich in der Nähe der Grenze zwei Viaducte deren einer mit 11 Bogen, der andere mit 10 Bogen zu je 6 Meter. Von den 90 eisernen Brücken sind die bedeutendsten: die über den Fluss Centa mit 3 Jochen, von denen eines zu 30, die beiden anderen zu 23 Meter; die Brücke über den Fluss Aravenno mit einem Bogen zu 25 Meter; die Brücke über den Fluss Impero bei Oneglia mit 5 Jochen zu $17_{,50}$ Meter; die Brücke über den Fluss Norvio bei Ventimiglia mit 3 Jochen, von denen 2 zu $15_{,60}$, das andere zu $20_{,40}$ Meter; endlich die Brücke über den Fluss Roia bei Ventimiglia mit 6 Jochen, von denen 2 zu $19_{,50}$, und 4 zu $24_{,50}$ Meter.

Diese eisernen Brücken gingen alle, mit Ausnahme von dreien, aus dem Etablissement Tardy-Beneck in Savona hervor, und es ist dieses der erste Fall, dass eine so grosse Arbeit in eisernen Brücken in einer einheimischen Fabrik geliefert wurde.

Die Linie weist auch eine bedeutnnde Anzahl von Stützmauern gegen Berg und Meer auf. Zwischen Savona und der Französchen Grenze liegen 22 Stationen; die vorzüglichsten sind: Albenga, Oneglia, Porto Maurizio, S. Remo und Ventimiglia. Auf letztgenannter Station findet der internationale Dienst, sowie der Wechsel der Züge der Oberitalienischen und jener der Paris-Lyon-Mittelmeer Bahngesellschaft statt: letztere übt für Rechnuug der Oberitalienischen Bahngesellschaft den Betrieb auf der 12 Kilometer langen Strecke zwiscen Ventimiglia und der Französischen Grenze aus.

Diese Station enthält daher ausser den Werkstätten für den Maschinendienst bei der Gesellschaft, die Italienischen und Französischen Zoll- und Sicherheitsdienst-Bureaux, und hat daher eine ähnliche Eintheilung wie die Station Modane.

—r— Belgien. (Ostende-Armentières.) Dem Moniteur des Intérêts Matériels wird mitgetheilt, dass der zwischen der Gesellschaft der Bahn von Ostende nach Armentières und der Société Générale d'Exploitation bestehende Vertrag über den Betrieb der Bahn aufgehoben werden soll. Der Betrieb der fast vollendeten Bahn soll von der nach ihr benannten Gesellschaft übernommen werden.

## Literatur.

**Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung.** Februar 1872, I. Abtheil., enthaltend die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, Verlag der Königl. Geh. Ober-Hofbuchdruckerei (R. von Decker) ist soeben erschienen und umfasst die bis zum 1. Februar eingetretenen, resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 7½ Sgr. Abtheil. II ist für Februar noch gültig.

**Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. Nr. 6 vom 10. Februar 1872.** Das Deutsche Heldenepos. II. — Zur Geschichte der Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens. — Die Anfänge der Buchdruckerkunst in der Mark Brandenburg. — General Gustav Eduard von Hindersin.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

19. Februar *Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. Tagesordnung siehe No. 10, S. 108.
19. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. S. S. 104.
19. „ *Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 99.
20. „ *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. Tagesordnung siehe No. 8 S. 83.
20. „ *Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Mainz. Tagesordnung siehe in No. 11, S. 112.
28. „ Constituirende General-Versammlung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn zu Leipzig. Tagesordnung: 1) Genehmigung des Gesellschafts-Statuts, 2) Feststellung der Zeichnung des Grund-Capitals und der bewirkten Einzahlung von 10 Procent auf dasselbe, 3) Wahl des Aufsichtsraths.

1. März *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. S. S. 171.
7. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168.
10. „ *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe S. 186.
18. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 192.
2. April Ungarische Ostbahn zu Pest.

### Einzahlungen.

Die Zeichner der Actien der zu begründenden **Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn-Gesellschaft** haben die statutenmässige **Einzahlung von 10 Proc.** des gezeichneten Betrages in Berlin bei der Centralbank für Genossenschaften oder dem Bankhause Riess & Itzinger, in Leipzig bei der Leipziger Vereinsbank, in Groitzsch bei der Firma J. C. Meischke & Söhne, gegen Empfangnahme einer von der Einzahlungsstelle auszufertigenden Interims-Quittung bis spätestens zum 20. Februar cr. zu leisten.

### Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 16. Februar zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 17. „ zu Messkirch | Badische Staatsb. | Erdarbeiten | — |
| 17. „ zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | Hölzer | |
| 17. „ zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Materialienverkauf | — |
| 17. „ zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freib. E. | Kieslieferung | — |
| 18. „ zu Rotenburg | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten in der 44. u. 45. | — |
| bei Verden | (Abthl.-Baumeister du Plat) | Section zwischen Ottersberg und Rothenburg | — |
| 19. „ zu Lengerich | Venlo.Hamb.B. | Verkauf v. Kalkstein-Ablagergn. | — |
| 19. „ zu Berlin | Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener E. | Personen- u. Güterwagen | 172 |
| 19. „ zu Lübeck | Lübeck-Büchener E. | Schienen etc. | 161 |
| 19. „ zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Locomotiven | 147 |
| 20. „ zu Cassel | Main-Weserb. | Billetkarten | 84 |
| 20. „ zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen etc. | 100 |
| 20. „ zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | 800 Ctr. Kupfervitriol | — |
| 20. „ zu Kissingen | Bayerische Staatsb. | I. u. II. Loos der Bahn | — |
| 21. „ daselbst | dieselbe | Schweinfurt-Meiningen | 161 |
| 20. „ zu Köln | Rheinische E. | 12 Lagerplätze | — |
| 22. „ zu Sachsenhausen | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 171 |
| 22. „ zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Altes Material | — |
| 22. „ zu Altena | Berg.-Märk. E. | Maurer-, Steinhauer-, Tischler-, Schlosser-, Glaser-, Anstreicher- und Schieferdeckerarbeiten zur Verlängerung des Güterschuppens zu Iserlohn | — |
| 22. Februar zu Wien | Kais. Elisabethb. | Werkzeuge für Oberbau | — |
| 23. „ zu Magdeburg | Magdeb.-H.-Leipz. E. | Werkstattsmaterialien | 196 |
| 23. „ zu Breslau | Oberschles. E. | Eiserner Brückenüberbau | 195 |
| 23. „ zu Stadtberge | Berg.-Märkische E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 23. „ zu Elberfeld | dieselbe | Eis. Perronabschlüsse | — |
| 23. „ zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ zu Sachsenhausen | Hanau-Frankf. | Bahnhof Mühlheim | 187 |
| 24. „ zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | 160 einf. u. 16 Doppelweichen | 187 |
| 24. „ zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 25. „ zu Ludwigshafen | Pfälz. Bahnen | Bahnschienen etc. | 195 |
| 25. „ zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ zu Stuttgart | dieselbe | Schienenbefestigungsmittel | 186 |
| 26. „ zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Zimmer- u. Tischlerarbeiten | — |
| 26. „ zu Elberfeld | dieselbe | Erd-, Planirungs- u. Oberbauarbeiten | — |
| 26. „ daselbst | dieselbe | Verlegung des Bahnhofes Haspe | — |
| 26. „ daselbst | dieselbe | Locomotivschuppen | — |
| 26. „ zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. | Telegraphenstangen | 195 |
| 26. „ zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 26 „ zu Fulda | Elm-Gemündener E. | 12 Halte- u. 7 Perron-Telegraphen | — |
| 28. „ zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 29. „ zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Personenwagen IV. Cl. | 187 |
| 29. „ zu Münster | Kgl. Westfälische E. | Banhofs-Restauration Münster | — |
| 29. „ zu Elberfeld | Berg-Märk. E. | Einfriedung von Fröndenberg bis Warburg | — |
| 29. „ zu Prag | Böhm. Westbahn | Material-Verkauf | — |
| 1. März zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ zu Breslau | Oberschlesische E. | Locomotiven | 187 |
| 4. „ zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. „ zu Cassel | Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. „ daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. „ daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. „ daselbst | dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. „ daselbst | dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. „ daselbst | dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 7. u. 8. „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten der mittleren Ruhrthalbuhn | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von

1696 Stück kiefernen Telegraphenstangen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von kiefernen Telegraphenstangen“

spätestens bis zum Submissionstermin am

**Montag, den 26. Februar 1872, Mittags 12 Uhr,**

an die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin, Wilhelmstrasse 62, einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen liegen in unserem Bureau zur Einsicht aus und können auch gegen Erstattung von 10 Sgr. Copialien von hier bezogen werden.

Berlin, am 6. Februar 1872. **Die Direction.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues zu Brücken der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn im Gesammtgewicht von

17455 Kilogramm Schmiedeeisen,
1688 „ Gusseisen und
69 „ Gussstahl

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Freitag, den 23. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr,**

im Central-Büreau unserer Abtheilung II am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im technischen Büreau unserer Abtheilung II, am Oberschlesischen Bahnhof No. 7 hierselbst, zur Einsicht aus und können auch von da bezogen werden.

Breslau, den 6. Februar 1872.

**Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Pfälzische Eisenbahnen.

Die unterfertigte Direction beabsichtigt eine in der zweiten Hälfte des Jahres 1872 zu beschaffende Lieferung von

22 000 Zollcentner eiserne Bahnschienen von 6 Metern Länge und 123 Millimeter Höhe,
11 600 Stück Stahllaschen für obige Schienen,
23 200 „ Laschenbolzen für genannte Schienen,
83 000 „ Schienennägel

im Wege der schriftlichen Submission zu vergeben.

Uebernahmslustige werden ersucht, ihre Offerten auf diese Gegenstände spätestens bis zum **25. Februar** nächsthin Mittags 12 Uhr verschlossen und mit der Ueberschrift:

„Submission auf Oberbaumaterialien“

bei der unterfertigten Stelle einzureichen.

Die Submittenten bleiben 10 Tage an ihr Angebot gebunden.

Die Lieferungsbedingungen und die zugehörigen Zeichnungen liegen in diesseitiger Directions-Canzlei zur Einsicht auf, können auch auf portofreies Verlangen gegen Vergütung der Kosten bezogen werden.

Ludwigshafen, den 8. Februar 1872.

**Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.**
von Jaeger.

## Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

**Lieferung von Werkstatts-Materialien.**

Der diesjährige Bedarf unserer Werkstätten zu Buckau und Halle an Gussstahl, Eisen und Eisenblech soll im Wege der Submission vergeben werden.

Verzeichnisse und Lieferungs-Bedingungen werden von unserer Registratur hierselbst, sowie von den Werkstatts-Vorstehern in Buckau und Halle unentgeltlich abgegeben.

Die Offerten auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien"

versehen, bis zum **23. d. Mts.** einschliesslich an uns einzureichen.

Die eingegangenen Offerten werden am 24. d. Mts., Mittags 12 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Magdeburg, den 9. Februar 1872.

**Directorium.**

---

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
## von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Hansa | 17. Febr. | nach | Newyork | D. Newyork | 20. März | nach | Newyork |
| D. Hermann | 24. Febr. | „ | Newyork | D. Donau | 23. März | „ | Newyork |
| D. America | 2. März | „ | Newyork | D. Leipzig | 27. März | „ | Baltimore |
| D. Baltimore | 6. März | „ | Baltimore | D. Hansa | 30. März | „ | Newyork |
| D. Rhein | 9. März | „ | Newyork | D. Bremen | 3. April | „ | Newyork |
| D. Berlin | 13. März | „ | Baltimore | D. Hermann | 6. April | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 16. März | „ | Newyork | | | | |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. Hannover 24. Februar; D. Frankfurt 23. März; D. Köln 20. April; D. Hannover 11. Mai.

Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.

D. König Wilhelm I. 7. März. — D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. April, und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

# Technisches Bureau
für
# Eisenbahn-Vorarbeiten
von
## Walter & Exner in Breslau, Viehmarkt 1.

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
## Hamburg und Newyork
Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Westphalia, | Mittwoch | 21. Febr. | Morgens. | Hammonia | Mittwoch | 13. März. | Morgens. |
| Holsatia | do. | 28. Febr. | | Cimbria | do | 20. März. | |
| Thuringia | do. | 6. März. | | | | | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco

Dampfschiff Teutonia, Capt. Milo, am 21. Februar.
„ Borussia, „ Kühlewein, „ 23. März.

☛ Die Expedition der „Teutonia" findet ausnahmsweise anstatt am 23. Februar bereits am 21. Februar statt.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
Havre und Santander anlaufend,

| | Von Hamburg: | Von Havre: | Von Santander: | Von New-Orleans: |
|---|---|---|---|---|
| Vandalia, | 10. Februar. | 13. Februar. | 16. Februar. | 19. März. |
| Germania, | 9. März | 12. März. | 15. März. | 17. April. |

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.

Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

# Schlosser-
und
# Dreher-Arbeiten
(leichtere Gegenstände)
für **Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken** etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer **Werkstätte** in **Hessen**, exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

---

# Plomben
mit Oeffnung für den Knoten, **ohne** und **mit aufgegossenen Controlnummern** von 1–60, sowie auch
**Plombir-Apparate**
empfiehlt **Heinrich Bitter,**
Metallgiesserei
**Bielefeld.**
Muster und Preis-Courante gratis und franco.

---

Bei **G. D. Bädeker** in **Essen** ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

## Dampfmaschine u. Dampfkessel,
deren gesetzmässige
**Anlage und Anwendung.**

Eine Sammlung
der
Gesetze, Regulative u. Erläuterungen,
welche über die Anlage und den Gebrauch der Dampfmaschinen und Dampfkessel im Deutschen Reich und speciell in Preussen erlassen und in Geltung sind.

**Nebst Tabellen.**

(Reductions-Tabellen für Preussisches und Metermaass. Gewichtstabellen. Vergleichungstabellen. Tabellen der Umfänge und Flächen-Inhalte von Kreisen.)

Von
**R. Cremer,**
Regierungs- und Baurath in Aachen.

In Leinwand gebunden.
**20 Sgr.**

---

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. **Allein zu beziehen durch**
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

---

## Ein Ingenieur,
welcher 6 Jahre, theils mit Vorarbeiten beschäftigt gewesen ist, theils die Ausführung von Eisenbahnbauten geleitet, langjährige Erfahrungen im Betriebsfache gesammelt und auch die zum Eintritt in den Staatsdienst vorgeschriebenen Examen bestanden hat, sucht Engagement bei einer Gesellschaftsbahn. Etwaige Anerbieten sub Lit. G 318 befördert die Expedition dieser Zeitung.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 20. Leipzig, am 19. Februar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Reise-Notizen über den Bau und Betrieb von Americanischen Eisenbahnen. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Rechtsfall, betreffend Entschädigung wegen einer Wegegerechtsame. — Eisenbahn-Kalender. — Briefkasten. — Officielle Anzeigen. — Verzeichniss überzähliger u. fehlender Güter. — Privat-Anzeigen.

## Reise-Notizen über den Bau und Betrieb von Americanischen Eisenbahnen.

Die Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins enthält einen Vortrag des Ingenieurs Herrn August Fölsch, dem wir Folgendes entnehmen: Der Verfasser hat im vorigen Jahre einen Theil der Vereinigten Staaten von Nordamerica bereist und dabei im Ganzen etwa 4770 Oesterr. Meilen zurückgelegt, seine Notizen daher aus eigener Anschauung gesammelt. Die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes in genannten Staaten ist bis jetzt noch sehr verschieden. In manchen Provinzen, namentlich in den nordöstlichen, wird das Land nach allen Richtungen von zahlreichen Schienensträngen durchzogen; in andern fehlen dieselben noch gänzlich. Bei Beginn des Jahres 1871 hatten die Vereinigten Staaten circa 11 840 Deutsche Meilen Bahnen im Betrieb. Der Vergleichung halber sei erwähnt, dass die Länge aller eröffneten Eisenbahnen in der Oesterr.-Ungar. Monarchie zur nämlichen Zeit 1294 Meilen, also nur etwa 11 Procent der obigen Ziffer betrug, obwohl die Zahl der Bevölkerung der erwähnten Monarchie nahezu derjenigen der Vereinigten Staaten gleichkommt. In der That entfällt drüben auf den Kopf der Bevölkerung die 9fache Länge von Eisenbahnen, als in Oesterreich-Ungarn. Der Zuwachs der Bahnen bezifferte sich in den Vereinigten Staaten im Jahre 1869 auf 1108 Deutsche Meilen, im Jahre 1870 auf 1360 Meilen; es werden also dort alljährlich etwa so viele Bahnen neu eröffnet, als Oesterreich-Ungarn jetzt im Ganzen besitzt. Voraussichtlich wird der Eisenbahnbau drüben noch eine lange Reihe von Jahren rasch fortschreiten, da viele Theile jenes Landes bis jetzt der Wohlthat solcher Verkehrsmittel gänzlich entbehren. Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist dort durch die Regierung möglichst erleichtert. Ein Jeder kann die Concession zu irgend welcher Bahn ohne Schwierigkeit gegen Erfüllung gewisser Formalitäten erlangen. Im Uebrigen aber wird der Eisenbahnbau und Betrieb als ein freies Geschäft behandelt, und steht auf gleicher Stufe mit jeder andern Gewerbsthätigkeit. Durch die Regierung findet in der Regel keinerlei Controle, weder beim Bau noch bei dem Betriebe statt, auch keine Untersuchung der Bahn vor der Eröffnung derselben. Mit einem Worte, man ist dort ganz bis zu dem einen Extrem gegangen, während wir in Europa mitunter zu sehr in das entgegengesetzte Extrem verfallen. Bei den Americanischen Bahnen liegt die Bremse gegen Missbräuche einerseits in der persönlichen Haftung und in der strengen Strafe bei etwa eintretenden Unglücksfällen, andererseits in dem Schaden-Ersatze, welcher von den Gerichten consequent sehr hoch bemessen wird.

Was den Bau betrifft, so muss vor Allem hervorgehoben werden, dass die Tracirung der Bahnen durchgehends mit grosser Sorgfalt ausgeführt wird. Auf das Studium der Trace verwendet man — im Gegensatz zu dem späteren raschen Bau — zuweilen mehrere Jahre, und es ist interessant zu sehen, wie häufig Bahnen unter den schwierigsten Terrain-Verhältnissen sich mit einem Minimum von Arbeitsleistung durchwinden. Allerdings bedenkt man sich dort weniger grössere Steigungen und Bögen von kleineren Radien anzuwenden, als in Europa.

In dicht bevölkerten Gegenden baut man ziemlich definitiv; in wenig oder noch ganz unbewohnten Provinzen, woselbst die Bahn erst den Verkehr neu schaffen und heranbilden soll, muss naturgemäss der Bau ein sehr wohlfeiler sein, um überhaupt den Bestand der Eisenbahn möglich zu machen. Man beschränkt sich deshalb zunächst stets auf die Herstellung von eingeleisigen Bahnen und errichtet oft vorerst nur hölzerne Brücken und Viaducte. Wo Dammschüttungen ziemlich bedeutend sind, werden vorläufig Gerüste (sogenanntes Trestel work) erbaut, welches bei dem Ueberflusse von Holz und bei der Höhe der Arbeitslöhne kaum halb so viel kostet, als wenn der Damm aus Materialgräben angeschüttet würde. Ist die Bahn einmal fertig und zu den entsprechenden Einnahmen gelangt, so erfolgt die Anschüttung der Dämme zum Ersatz für jene Gerüste. Die Brücken und Viaducte hingegen sind für längere Dauer bestimmt und deshalb nicht nur von vorzüglichem Holze, sowie sehr sorgfältig construirt, sondern auch derart eingerichtet, dass jeder einzelne Holztheil anstandslos ausgewechselt werden kann. Solche hölzerne Viaducte kommen zum Theil in Längen von 150 bis 200 Klaftern (284,5—379,3 m) bei einer Höhe bis 20 Klafter (37,9 m) und in ziemlich scharfen Curven vor. Die Vibration solcher Brücken ist beim Passiren der Züge nur gering. Uebrigens ermässigt man gewöhnlich die Geschwindigkeit beim Befahren hoher Brücken und Viaducte auf etwa 1 Deutsche Meile per Stunde. Hat jedoch eine Bahn genügenden Verkehr und gute Einnahmen erlangt, so werden definitive eiserne Brücken zum Theil mit namhaften Spannweiten hergestellt.

Der Oberbau besteht aus Schienen von 17 bis 18 Wiener Pfund per Fuss, die in üblicher Weise mit Laschen, Platten und Hakennägeln befestigt sind; wegen Wohlfeilheit des Holzes kommen viele Schwellen zur Verwendung. Alle Gebäude sind zunächst nur von Holz ausgeführt, einfach und streng auf den momentanen Bedarf beschränkt.

Dass keine Bewachung der Niveau-Uebergänge, keine Wächterhäuser und keine Absperrschranken bestehen, ist bekannt. Es sind an den Wege-Kreuzungen einfache Warnungstafeln angebracht mit der Aufschrift „Look out for the Engine.“ Gebt Acht auf die Maschine. Fährt der Zug durch Städte, über belebte Strassen oder in Bahnhöfen, so wird zur Warnung die grosse auf der Locomotive angebrachte Glocke ununterbrochen geläutet. Selbstverständlich bestehen auch keine Einfriedigungen längs der Bahn, trotz des vielen dort weidenden Viehes. Gelangt dasselbe zufällig auf die Bahn und vor den Zug, und bleibt das wiederholte Pfeifen erfolglos, so wird vorwärts gefahren, und das Vieh durch den voran an der Maschine befestigten Cow Ketcher lebend oder todt bei Seite geworfen. Ebenso öconomisch ist man nothgedrungen auch bei Unterhaltung der Bahn. Das Putzen oder gar Berasen der Damm- und Einschnitts-Böschungen und die bei uns übliche saubere Planirung des Schotterbettes findet sich beinahe nirgends vor. In der Mitte der Bahn wächst zuweilen Gras, als sprechender Beleg dafür, dass der Oberbau seit längerer Zeit nicht ausgebessert wurde.

Bei dem nach unsern Begriffen mangelhaften Zustande der Bahnen ist es jedoch Thatsache, dass die Unglücksfälle, von denen wir so häufig lesen, beinahe ausschliesslich durch den Zusammenstoss von Zügen und durch andere grobe Fahrlässigkeit im Betriebe veranlasst werden. Die Sicherheit liegt nämlich dort in der vorzüglichen Construction der Fahrbetriebsmittel, auf welche man in den Vereinigten Staaten besondere Sorgfalt verwendet, da dieselben dort ganz richtig als Hauptbestandtheil der Bahn gelten. Die Locomotiven passiren selbst bei rascher Fahrt mit wunderbarer Stabilität die schärfsten Curven und die Personenwagen gehen so sicher, dass es dem Verfasser nicht nur möglich war, mit Leichtigkeit stundenlang den kleinen Druck der Americanischen Zeitungen zu lesen und ziemlich deutlich zu schreiben, sondern auch sich jeden Morgen während der Fahrt zu rasiren. Setzt man die Americanische Locomotive und Wagen auf unsern weit besseren Oberbau, so ist jedenfalls das für jetzt Vollkommenste erreicht, während es hingegen unmöglich wäre, unsere Fahrbetriebsmittel auf Americanischen Bahnen zu verwenden. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 3—6½ Deutsche Meilen per Stunde, wobei die grösseren Geschwindigkeiten nur auf den Linien vorkommen, die eine ernste Concurrenz mit Dampfschiffen bestehen müssen.

Da man sehr öconomisch mit dem Personale ist, so werden oft alle Wechsel, welche von der currenten Bahn ausgehen, mit Vorlegschlössern festgestellt und müssen daher manchmal erst vom Zugführer geöffnet werden.

Auf den meisten Bahnen der Vereinigten Staaten ist der Personenverkehr sehr lebhaft. Der Americaner reist viel und weit, weshalb die von jedem Passagier durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl sehr bedeutend sein muss. In Oesterreich-Ungarn betrug im Jahre 1870 die Brutto-Einnahme 3 fl. 50 kr. per Kopf der Bevölkerung, während in den Vereinigten Staaten diese Einnahme nahezu das Siebenfache, nämlich 23 fl. 40 kr. ergab.

Bezüglich der Tarife herrscht drüben fast überall vollständige Freiheit und wird jede günstige Geschäfts-Chance rücksichtslos ausgebeutet, während andererseits die Concurrenz bald das nöthige Gleichgewicht wieder herstellt.

Von besonderem Interesse für den Europäischen Reisenden ist die Behandlung des aufgegebenen Gepäcks. Es wird nämlich an das Gepäckstück ein Lederstreifen befestigt, welcher eine Blechmarke mit Nummer und Bestimmungsort trägt, während der Reisende die zweite gleichlautende Blechmarke — Check genannt — für jedes einzelne Gepäckstück erhält. Eine Abwägung des Gepäckes findet gewöhnlich nicht statt. Die Bahnen dürfen ihre Haftung nicht auf einen durch das Gewicht bestimmten Maximalwerth beschränken, und ebensowenig wird etwas für gewöhnliches Uebergewicht ver-

gütet. Nur bleiben alle Kisten oder sonstigen Stücke, welche ersichtlich nicht zum Reisegepäck gehören, unbedingt von der freien Beförderung ausgeschlossen.

Die Bedeutung solcher Checks hat der Verfasser bei einem ihm zugestossenen Unfall kennen gelernt und dabei zugleich ein Beispiel von dem Geschäfts-Vorgange coulanter Eisenbahnen erhalten. Durch einen Brand des Gepäckwagens wurde sein und der übrigen Passagiere sämmtliches Reisegepäck vernichtet; schon während der Weiterfahrt erhielten nun die Reisenden vom Conducteur die Aufforderung, ein Verzeichniss der verbrannten Gegenstände aufzustellen und ihre Schaden-Ansprüche geltend zu machen. An der Endstation begannen sogleich die Verhandlungen und nach einer Stunde wurde gegen Rückgabe des Checks der volle Ersatz ausbezahlt.

Eine grosse Bequemlichkeit erwächst den Reisenden dadurch, dass vor Ankunft an dem Ende der Bahn oder an Abzweigungspuncten ein Beamter den ganzen Zug durchgeht und frägt, wer sein Gepäck auf eine andere Bahn oder zum Hôtel weiter gecheckt zu haben wünscht. In diesem Falle wird schon während der Fahrt das frühere Check gegen ein neues ausgetauscht, und der Reisende kann sich darauf verlassen, sein Gepäck pünctlichst an dem angegebenen Orte zu finden.

Eine andere Annehmlichkeit für das Reisen auf Americanischen Eisenbahnen ist es, dass man in allen grösseren Orten eine namhafte Anzahl von Stadt-Bureaux vorfindet, in welchen das Gepäck schon im Voraus angenommen und gecheckt wird, wodurch die bei uns so lästige Aufgabe des Gepäcks kurz vor der Abfahrt ganz entfällt; weiter, dass auch die Fahrkarten in diesen Bureaux und in allen grösseren Hôtels verkauft werden. In Folge dieser bequemen Einrichtung kömmt der Americanische Reisende erst einige Minuten vor Abfahrt des Zuges zum Bahnhofe und steigt direct in den Waggon, während wir uns zunächst an der Billetcasse, dann bei der Gepäck-Aufgabe plagen und meistens arg drängen müssen.

In America wird der Reisende bei Kauf seines Billets mündlich wie durch gedruckte Zettel aufgefordert, gleichzeitig auch sein Leben gegen Bahn-Unfälle zu versichern. Die Versicherungs-Billete, immer nur für eine einzige Reise von kürzerer oder längerer Dauer bestimmt, kosten für einen Tag 40 bis 50 Kr., für 3 Tage 1 fl. 20 Kr., für 10 Tage 4 fl., für einen Monat 8 bis 10 fl. Dafür erhält die Familie des bei einem Bahn-Unfalle Getödteten 6000 fl. Bei Beschädigungen wird 30 fl. per Woche für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit vergütet. Gegen eine grössere Prämie kann man auch einen höheren Betrag versichern.

In den Bahnhof-Räumen, den Billet-Bureaux, den Hôtels und im Zuge sind jederzeit Fahrpläne der verschiedensten Eisenbahnen unentgeltlich zu haben. Ueberall finden sich kleine Kästen mit solchen Fahrplänen angebracht, und man bedient sich daraus je nach Erforderniss.

Schliesslich ist noch einer Einrichtung zu gedenken, welche das Reisen auf Americanischen Eisenbahnen besonders angenehm macht: es sind dies die von Pullmann construirten und patentirten Schlaf-Waggons. In denselben werden Abends sehr bequeme Betten aufgeschlagen, worin man wie in andern Betten entkleidet schläft. Für die Aufrechthaltung der nächtlichen Ruhe ist auch in der Richtung vorgesorgt, dass bei jedem Bette sich ein kleiner Halter für das Fahrbillet befindet, so dass die Controle Nachts ohne Störung der Reisenden stattfinden kann. Morgens wird Toilette gemacht, wozu die nothigen Einrichtungen angebracht sind.

Eine zweite Neuerung von Pullmann ist der Hôtelwagen, in welchem während der Fahrt gespeist wird. Diese Restaurationswagen scheinen sich übrigens nicht weiter zu verbreiten; sie werden im Gegentheil auf der Pacific-Bahn successive durch Frühstücks- oder Mittags-Stationen ersetzt, da die Kosten des Transports für so schwere Wagen bedeutend sind, und da ein zeitweiliger Aufenthalt von 20 Minuten auch für die Reisenden erfrischend einwirkt.

Die Schlafwagen jedoch werden immer mehr und mehr eingeführt und laufen jetzt schon auf Bahnen von zusammen 3500 Deutschen Meilen. Pullmann, der 1867 mit kleinem Capital und mit 2 Schlafwagen begann, hat jetzt davon 470 Stück als Eigenthum. Ausserdem sind jetzt weitere 70 Stück im Bau und er hat die grösste Mühe durch Neuanschaffung dem sich täglich steigernden Bedarf zu genügen.

Hoffentlich werden wir auch auf unsern Bahnen bald solche Wagen vorfinden. Nur sollte man nicht abermals etwas Halbes, Unvollkommenes einrichten. Das würde in jeder Richtung zu Misserfolgen führen, während man so leicht das practisch Erprobte zum Beispiel nehmen und die dort gesammelten Erfahrungen sich nutzbar machen kann.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Juristisches.

Rechtsfall, betreffend Entschädigung wegen einer Wegegerechtsame. Bei Anlage der Stendal-Salzwedeler Eisenbahn, welche die Feldmark des Dorfes Pretzier durchschneidet, musste auf Anweisung der Königlichen Regierung der von Pretzier nach Klein-Garz führende Communicationsweg in der Strecke vom Dorfe Pretzier bis da, wo er die Bahnlinie schneidet, auf Kosten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft verlegt werden. Kläger, der Ackermann Gercke zu Pretzier, welcher in der Feldmark Pretzier einen Ackerplan von 73 Morgen 97 Ruthen besitzt, behauptet eine Wegegerechtsame an den fraglichen Communicationsweg zu haben, indem derselbe den alleinigen Zugangsweg zu seinem Acker bilde, und weil bei Gelegenheit der Ackerseparation der Feldmark Pretzier dieser Communicationsweg als Triftweg für die Adjacenten verbreitert worden sei, durch die Verlegung eines Theils dieses Weges habe er jetzt einen um 30 Ruthen weiteren Weg nach seinem Ackerplan erhalten, und schätzt er die dadurch entstandenen Mehrkosten der Bewirthschaftung dieses Plans auf 7½ Sgr. pro Morgen oder 18 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf. und fordert, indem er diese Summe mit 4 Procent capitalisirt, von der Verklagten, der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, Schadensersatz mit dem Antrage:

die Verklagte zur Zahlung von 459 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf. nebst 5% Zinsen seit der Klagbehändigung zu verurtheilen.

Das Gericht erster Instanz, das Kgl. Stadt- und Kreisgericht zu Magdeburg, I. Abtheilung, nahm in seinem Erkenntniss vom 3. Februar 1870 an, dass der Anspruch nicht begründet sei, weil ein Privatwegerecht des Klägers an dem öffentlichen Wege nicht dargethan sei.

Das Appellationsgerichts-Erkenntniss vom 29. April 1871 sagt dagegen:

In der Sache ist unstreitig, dass die abgesperrte Wegestrecke einen Theil des von Pretzier nach Kl. Garz führenden Communicationsweges gebildet hat, — ferner wird durch den unter dem 22. Juli 1851 bestätigten Recess in der Separationssache der Feldmark Pretzier in Verbindung mit der Karte und der eidlichen Zeugenaussage des H. erwiesen, dass dieser letztere Weg nach der Separation als einziger Zugang vom Dorfe nach dem in Rede stehenden klägerischen Planstück ausgewiesen worden ist; — es wird dadurch aber auch gleichzeitig festgestellt, dass die Separationsinteressenten von Pretzier, unter ihnen Kläger, das Miteigenthum an diesem Communicationsweg innerhalb ihrer Feldmark besessen haben, denn, wie der Zeuge H. bestätigt, hat dieser Weg vor der Separation nur eine Breite von 2 Ruthen gehabt, während er in Folge der Separation auf 3 Ruthen und respective 3 Ruthen 3 Fuss verbreitert worden ist (cfr. § 12 des Recesses), das zu seiner Verbreitung erforderliche Terrain haben die Separationsinteressenten von Pretzier aus der Gesammtmasse nach Verhältniss ihrer Theilnahmerechte hergegeben (§ 7 und § 9 in fine des Recesses), die erste Instandsetzung des Weges ist von ihnen nach Verhältniss der Hauptsumme ihres Sollhabens erfolgt und nach eben diesem Verhältniss ist die fernere Unterhaltung zu bewirken (§ 12) und eine über einen den Weg durchfliessenden Graben hergestellte Brücke von 2 Fuss Durchflussbreite ist nach diesem Verhältniss von den Separationsinteressenten erbauet und in § 14 des Recesses speciell als gemeinschaftliches Eigenthum von ihnen bezeichnet. Hiernach kann ein Zweifel darüber nicht obwalten, dass, wenn auch nach der Separation der Weg ein Communicationsweg verblieben und zum allgemeinen Gebrauch des Publicums fernerhin bestimmt worden ist, doch den Separationsinteressenten von Pretzier nicht blos der allgemeine Gebrauch, sondern das Miteigenthum, also ein Privatrecht, an diesem Weg zusteht.

Sind nun diejenigen Separations-Interessenten, welche östlich von der Stendal-Salzwedeler Eisenbahn Ländereien besitzen, zu welchen Kläger gehört, durch die Anlegung dieser Eisenbahn in der Benutzung ihres Miteigenthums an dem gedachten Weg beschränkt und ist ihnen durch die zugestandenen Thatsachen: „dass der Communicationsweg von der Eisenbahn durchschnitten, im öffentlichen Interesse von der Königlichen Regierung das Ueberfahren der Eisenbahn an der Durchschnittsstelle untersagt, der alte Weg zu ihren Grundstücken daher vom Dorfe bis zur Bahn nicht mehr von ihnen zu benutzen, sondern an dessen Stelle für die Folge der von der Königlichen Regierung ausgewiesene neue Weg, das ist die Arendsee'er Chaussee bis über die Eisenbahn und von da der parallel mit dieser Bahn auf ihrer östlichen Seite bis zu dem Durchschnittspunkte neu angelegte Weg einzuschlagen ist", die Bewirthschaftung ihrer Grundstücke erschwert, so haben sich dieselben allerdings der Anordnung der Königlichen Regierung zu fügen, sie sind aber wegen der ihnen durch die Anlegung der Eisenbahn theilweise entzogenen Benutzung des ihnen eigenthümlich mitangehörigen alten Communicationsweges auf Grund des § 14 und 20 des Gesetzes vom 3. November 1838 über Eisenbahn-Unternehmungen von der Verklagten Entschädigung zu fordern berechtigt und diesen Schädensanspruch auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 11. März 1842 im Rechtswege zu verfolgen befugt.

cfr. Urtel des Ober-Tribunals vom 7. März 1851. Striethorst Band 1 S. 295, Urtel des Obertribunals vom 20. October 1851 Entscheidungen Band 21 Seite 177, Urtel des Ober-Tribunals vom 10. April 1866, Striethorst Band 62 Seite 275, Urtel des Ober-Tribunals vom 20. September 1869 in Sachen Kersten wider jetzige Verklagte.

Das Appellations-Gericht nahm andererseits an, dass der dem Kläger durch die Eisenbahnanlage entstandene jährliche Schaden nicht, wie

Kläger beansprucht hatte, mit der 25fachen, sondern nur mit der 20fachen Erhöhung zu capitalisiren sei.

cfr. Urtel des Ober-Tribunals vom 30. October 1854, Entscheidungen Band 29 Seite 242

und wurde daher der Schadensanspruch des Klägers auf 115 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. festgesetzt, zu deren Zahlung nebst Zinsen vom Tage der Klagbehändigung an den Kläger die Verklagte unter Abänderung des ersten Erkenntnisses verurtheilt wurde.

Das Geh.-Ober-Tribunal bestätigte auf von der Verklagten erhobene Nichtigkeitsbeschwerde durch Urtheil vom 1. December 1871 dieses Erkenntniss, indem es u. A. ausspricht:

Wenn der Appellationsrichter das von dem Kläger aufgeopferte Privatrecht, dessen Existenz er durch Auslegung des Separationsrecesses von Pretzier feststellt und für welches nach seiner Ausführung der Kläger entschädigt werden muss, als Miteigenthum an dem von der Bahn durchschnittenen und in Folge dessen durch Anordnung der Königlichen Regierung in dieser Strecke gesperrten Communications-Weges beurtheilt, so fällt ihm nach den unangefochtenen factischen Unterlagen, von denen er ausgeht, die von der Nichtigkeitsbeschwerde gerügte Verletzung der §§ 14, 15 Titel 8, der §§ 1, 2 Titel 9, der §§ 1 bis 3 Titel 10, der §§ 8 u. 11 Titel 11, des § 1 Titel 17 Theil I Allgemeinen Landrechts, sowie des § 11 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 nicht zur Last.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

28. Februar Constituirende General-Versammlung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn zu Leipzig. Tagesordnung: s. S 194.
28. „ *Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 146.
1. März *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. S. S. 171.
7. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168.
10. „ *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe S. 186.
18. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. unten.
2. April Ungarische Ostbahn zu Pest.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 22. Februar | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Werkzeuge für Oberbau | — |
| 22. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 171 |
| 22. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Altes Material | — |
| 22. „ | zu Altona | Berg.-Märk. E. | Maurer- etc. Arbeiten zur Verlängerung des Güterschuppens zu Iserlohn | — |
| 23. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipz. E. | Werkstattsmaterialien | 200 |
| 23. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Eiserner Brückenüberbau | 195 |
| 23. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märkische E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Eis. Perronabschlüsse | — |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Frankf. | Bahnhof Mühlheim | 187 |
| 24. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Doppelweichen | 187 |
| 24. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 24. Februar | zu Breslau | Oberschles. Bahn (Ober-Güterverwalter) | Lagerplatzverpachtung | — |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälz. Bahnen | Bahnschienen etc. | 195 |
| 25. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ | zu Stuttgart | dieselbe | Schienenbefestigungsmittel | 186 |
| 26. „ | zu Grünberg | Breslau-Schweidnitz-Freib. E. | Baumaterial zu Beamtenwohnung | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Zimmer- u. Tischlerarbeiten | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Erd-, Planirungs- u. Oberbauarbeiten | — |
| 26. „ | daselbst | dieselbe | Verlegung des Bahnhofes Haspe | — |
| 26. „ | daselbst | dieselbe | Locomotivschuppen | — |
| 26. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. | Telegraphenstangen | 200 |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 26. „ | zu Fulda | Elm-Gemündener E. | 12 Halte- u. 7 Perron-Telegraphen | — |
| 28. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 28. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Bauarbeiten für Bahnhof Wehlau | — |
| 29. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Personenwagen IV. Cl. | 187 |
| 29. „ | zu Münster | Westfälische E. | Bahnhofs-Restauration Münster | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Einfriedung von Fröndenberg bis Warburg | — |
| 29. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Material-Verkauf | — |
| 29. „ | zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Maurerarbeiten zur Neissebrücke bei Wartha und Lieferung der dazu erforderlichen Materialien | — |
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | 485 □M. Weichenschwellen | — |
| 1. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Locomotiven | 187 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Eisernerner Ueberbau für 3 Brücken der Neisse-Brieger Eisenbahn | — |
| 2. „ | zu Hannover | Hannoversche Staats-B | Heizkasten | 200 |
| 4. „ | zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 7. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | | |
| 10. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 200 |

## Briefkasten.

**Redaction der Zeitschrift für Capital und Rente:** Die von Ihnen citirten Mittheilungen unserer Zeitung widersprechen sich nicht, indem am 20. April 1871 die ganze Pferdebahn Linz-Budweis wieder-, gleichzeitig auch die Locomotivbahnstrecke Budweis-Zartlesdorf und am 1. December Zartlesdorf-Summerau neu eröffnet wurde. Siehe auch S. 34 unseres Stations-Registers von 1872.

Herrn Betr.-Ingenieur P. in H. Die Zeitung werden Sie auf dem gewünschten Wege erhalten. Den Abonnementspreis der Zeitung nebst dem Preise für die Karte bitten wir uns durch Posteinzahlung zu übermachen.

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Homburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Die zwölfte ordentliche Generalversammlung findet am

**20. März d. J., Nachmittags 2 Uhr,**

im Stationsgebäude zu Homburg vor der Höhe statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1) Der allgemeine Rechenschaftsbericht und Beschlussfassung über die Vertheilung des Reinertrags,
2) Theilweise Erneuerung des Verwaltungsraths (§ 29 der Statuten).
3) Wahl eines Rechnungs-Prüfungs-Ausschusses (§ 25 der Statuten).

Denjenigen stimmberechtigten Actionären, welche in der Generalversammlung erscheinen wollen, wird unter Bezug auf § 24 der Statuten mitgetheilt, dass sie ihren Actienbesitz durch Deponirung der Actien und zwar

in Homburg bei der Direction,
in London bei der London and Westminster Bank
oder bei Glyn, Mills, and Comp. Lombartstr.,

nachzuweisen haben.

Den stimmberechtigten Actionären wird über die erfolgte Deposition ihrer Actien eine Zahl und Nummer der Actien enthaltende Bescheinigung ertheilt, auf deren Grund dieselben hiernächst am Tage der Generalversammlung die Eintritts-Karten auf dem Directionsbüreau ausgehändigt erhalten.

Homburg vor der Höhe, den 12. Februar 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

## Märkisch-Posener Eisenbahn.

Auf Grund des § 31 des Gesellschafts-Statutes werden die Herren Actionäre der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu einer (zweiten) ausserordentlichen General-Versammlung auf

**Montag den 18. März cr., Mittags 12 Uhr,**

in Försters Hotel am Bahnhofe in Guben,

hierdurch ergebenst eingeladen.

**Tagesordnung:**

Reorganisation der Verwaltung des Märkisch-Posener Eisenbahn-Unternehmens zum Zwecke der Einsetzung einer Direction und die demgemäss erforderliche Abänderung und Ergänzung des Gesellschaftsstatutes.

Die Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen wollen, müssen nach § 34 des Statutes ihre Actien wenigstens drei Tage vor der Versammlung bei unserer Gesellschaftscasse in Guben deponiren. Die Stelle der wirklichen Deposition vertreten nur amtliche Bescheinigungen von Staats- und Communalbehörden über die bei ihnen erfolgte Deposition der Actien. Diese Bescheinigungen sind ebenfalls wenigstens drei Tage vor der Versammlung bei uns einzureichen.

Jeder Actionär hat ein von ihm unterschriebenes Verzeichniss der Nummern seiner Actien in zwei Exemplaren zu übergeben, von denen das eine zu den Acten der Gesellschaft geht, das andere mit dem Siegel der Gesellschaft unter dem Vermerk der erfolgten Deposition, sowie mit der Stimmenzahl versehen, ihm zurückgegeben wird. Dies Exemplar dient als Einlasskarte zur Versammlung. Gegen Rückgabe dieses Duplicatverzeichnisses erfolgt die Rückgabe der betreffenden Actien. Formulare zu Depositionsanträgen können bei unserer Haupt-Casse und bei sämmtlichen Stationscassen vom 1. März cr. ab erhoben werden.

Gegen Vorzeigung der Depositionsbescheinigung sind die Herren Actionäre zur unentgeltlichen Fahrt auf der Märkisch-Posener Eisenbahn am 17. und 18. März nach Guben und zur Rückfahrt, wenn diese spätestens am 19. März angetreten wird, berechtigt.

Guben, den 10. Februar 1872.

**Der Verwaltungs-Rath.**

## Ludwigs-Eisenbahn.

In Folge Beschlusses der heute abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der **Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** wird hiermit bekannt gegeben, dass die Super-Dividende pro 1871 auf 14 fl. per Actie festgesetzt worden ist, und mittelst des Coupons pro II. Semester 1871 vom 19. d. M. ab bei dem Bankhause der Herren **C. C. Cnopf & Sohn** dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr erhoben werden kann.

Nürnberg, am 14. Februar 1872.

**Das Directorium**
**der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.**
Ley.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zur planmässigen Ausloosung von:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 40 | Stück | à 500 Thlr. | } 4% Prioritäts-Actien, |
| 267 | „ | à 100 „ | |
| 46 | „ | à 500 „ | } 4½ % Prioritäts-Obligationen und |
| 227 | „ | à 100 „ | |
| 9 | „ | à 500 „ | } 4½ % Prioritäts-Obligationen Lit. B |
| 48 | „ | à 100 „ | |

unserer Gesellschaft ist Termin auf

**den 11. März cr. Nachmittags 4 Uhr**

in unserem Sitzungssaale (am Askanischen Platz No. 6) anberaumt, wozu den Inhabern gedachter Prioritäts-Actien und Obligationen der Zutritt freisteht.

Berlin, den 10. Februar 1872. **Die Direction.**

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von

1696 Stück kiefernen Telegraphenstangen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von kiefernen Telegraphenstangen“

spätestens bis zum Submissionstermin am

**Montag, den 26. Februar 1872, Mittags 12 Uhr,**

an die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin, Wilhelmstrasse 62, einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen liegen in unserem Bureau zur Einsicht aus und können auch gegen Erstattung von 10 Sgr. Copialien von hier bezogen werden.

Berlin, am 6. Februar 1872. **Die Direction.**

## Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

**Lieferung von Werkstatts-Materialien.**

Der diesjährige Bedarf unserer Werkstätten zu Buckau und Halle an Gussstahl, Eisen und Eisenblech soll im Wege der Submission vergeben werden.

Verzeichnisse und Lieferungs-Bedingungen werden von unserer Registratur hierselbst, sowie von den Werkstatts-Vorstehern in Buckau und Halle unentgeltlich abgegeben.

Die Offerten auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien“

versehen, bis zum **23. d. Mts.** einschliesslich an uns einzureichen.

Die eingegangenen Offerten werden am 24. d. Mts., Mittags 12 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Magdeburg, den 9. Februar 1872.

**Directorium.**

## Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Die Anfertigung und Lieferung von:

280 Stück bedeckten Güterwagen mit 150 Bremsen und
576 „ offenen Güterwagen mit 226 Bremsen

sollen im Wege der Submission mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem **Büreau der Maschinenverwaltung in Leipzig** zur Einsicht offen und können daselbst Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden.

Für sämmtliche Wagen werden von der Staatseisenbahnverwaltung nur die Räder und Axen und zwar spätestens vier Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen der die Wagenlieferung übernehmenden Fabrik franco nächster Eisenbahnstation zugesendet.

Die Lieferungstermine für vorbenannte Güterwagen sollen folgende sein:

**Bedeckte Güterwagen:**

je 60 Stück bis Ende der Monate Februar, März, April, und Mai 1873,
40 „ bis Ende des Monats Juni 1873.

**Offene Güterwagen:**

50 „ bis Ende des Monats December 1872,
36 „ bis Ende des Monats Januar 1873,
je 60 „ bis Ende der Monate Februar, März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 1873,
10 „ bis Ende October 1873.

Es bleibt überlassen, auf die eine oder andere Wagengattung ganz oder theilweise zu submittiren.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Güterwagen“

an die unterzeichnete Königl. Generaldirection

**bis zum 10. März d. J.**

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl mit den entsprechenden Lieferterminen, sowie den Preis der vorschriftsmässig gebauten Wagen franco Leipzig oder franco Dresden zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 22. März an ihre Offerten gebunden, wer bis zu diesem Termine eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 10. Februar 1872.

**Königliche Generaldirection**
**der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.**
von Tschirsky.

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung von 470 Stück Heizkasten zur Heizung der Personenwagen I. u. II. Classe soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf:

**Sonnabend, den 2. März d. J., Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 17. Februar 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Bayerische Ostbahnen. 1. Februar 1872.

Adele Reindl München. 1 Ballot Bücher (15 Pfd.) lagert in Amberg.
1 Bund Flacheisen (1 Ctr. 58 Pfd.) lagert in Eger.
2 eiserne Dachfenster lagern in Eger. Schwarzenberg-Weiden bezettelt.
Alb. Berger Rahmsdorf Prov. Brandenburg. 1 Kiste Effecten (23 Pfd.) lagert in Eger. Schwandorf-Eger bezettelt.
G F 120. 1 Kiste Drahtstifte (34 Pfd) lagert in Eger. Waldsassen bezettelt.
G F. 1 Bund Stabeisen (1 Ctr. 30 Pfd.) lagert in Furth.
M F 1065. 1 Locomotiv-Tragfeder (1 Ctr. 57 Pfd.) lagert in Furth.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
1 Paquet Maschinentheile (27 Pfd.) lagert in München.
WS 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.
AL 2825. 1 Ballen (Rolle) (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
GR 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 35 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München bezettelt.
SS. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
8, 40. 2 leere Glaskisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Tisch mit versperrter Schublade (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
HB 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
M & C 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg.
Blum'sche Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
A S. 1 Pack Schleifstein (1 Ctr. 41 Pfd.) lagert in Passau.
S G. 1 Kette lagert in Passau.
3 Matten lagern in Passau.
Pass: 1. 1 Kiste (49 Pfd.) lagert in Passau.
S T 221. 1 Ballen Hopfen (90 Pfd.) lagert in Regensburg.
S 13. 1 Kiste Werkzeug (1 Ctr. 75 Pfd.) lagert in Regensburg.
S G 15. 1 Kiste Kölnisches Wasser (55 Pfd.) lagert in Regensburg.
R 3. 1 Sack Lumpen (31 Pfd.) von Fürth lagert in Röthenbach.

### Verzeichniss
der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** lagernden Güter.

J G 4. 1 Pack Säcke (72 Pfd.) lagert in Halle seit 28. Januar cr.
2 leere alte Branntweinfässer
2 Körbe für Federvieh
1 Eisenstange, anscheinend zu einer Drehmaschine gehörend
} lagern in Teutschenthal.
F F 15, 18, 2, 11, 21, 25, 1, 19. 8 Bürden Leder ab Hannover lagern in Sangerhausen seit 30. Januar cr.
SS 11 013. 1 leeres Faas (13 Pfd.) lagert in Nordhausen seit 31. Januar cr.
1 Ballon Säure (87,5 Kilo) lagert in Nordhausen.
F 2. 1 Sack Flachs lagert in Leinefelde seit 5. Februar cr.

### Verzeichniss
der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

1 leere Kiste (215 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider
1 Seitengewehr
} (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit 25. April 1871.
AR 2612. 1 Korb (49 Pfd.) lagert in Dresden.
1 Bund Wagenschlüssel lagert in Langenberg seit 12. December 1871.
11019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig, lagert in Dresden seit 5. April 1871.
„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S. 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
C D Brülle oder 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.) lagern in Dresden seit August 1871.
Wolff Söhne. 1 Packt Säcke (75 Pfd.) lagert in Dresden seit 2. September 1871.
4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871.
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
K G Limbach. 1 Packt
K G Limbach. 2 Körbe
} (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
1 Collo Ofentheil 1970 (10 Pfd.) von Langenberg lagert in Dresden seit 2. November 1871.
S S. 1 Collo (12 Pfd.) lagert in Dresden seit 3. November 1871.
J L 3027. 1 Kiste (123 Pfd.) von Jüterbogk lagert in Dresden seit 7. November 1871.
1 Stange Stahl (16 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. November 1871.
A 19. 1 Ballen (92 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 22. Nov. 71.
J. Ostertag. 11 Packt Säcke (565 Pfd.) lagert in Dresden seit 26. November 1871.
F P 1809. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Dresden seit 1. December 1871.
3 Laternenkapseln (7 Pfd.) lagern in Dresden seit 14. December 1871.
1 Stange Stahl (28 Pfd.) lagert in Dresden seit 14. December 1871.
Sp. No. 3 u. 33. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Dresden seit 15. December 1871.
W 628. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
R 890. 1 Korb (77 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
Schultze & Sohn 523. 1 Packt Säcke (58 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
Eisen-Cylinder 1 Colli (35 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. Dec. 1871.
D S 21/22. 2 Ballen (542 Pfd.) lagern in Dresden seit 29. December 71.
No. 60. 1 Packet Tuchstoffe (35 Pfd.) auf Gepäckschein Leipzig-Leisnig lagert in Leisnig seit 8. Januar 1872.
W K. 24 Bund Rundeisen (750 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
K W. 17 Stangen Flacheisen (405 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
K W. 2 Stangen Rundeisen (157 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
H F. 6 Bund Bandeisen (325 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
H F. 8 Bund Draht (838 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 1871.
K R 2115/6. 2 Stück Winden (63 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
K T 1266. 1 Korb (32 Pfd.) lagert in Döbeln seit 26. December 1871.
K T 1038. 1 Schraubstock (40 Pfd.) lagert in Döbeln seit 26. Dec. 71.
S S 3887. 1 Kiste (129 Pfd.) lagert in Döbeln seit 26. December 1871.
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Februar 1871.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
M. 29 Stück Blechrohre (176 Pfd.) lagern in Döbeln seit 17. Nov. 71.

### Hessische Ludwigs-Eisenbahn. 1. Februar 1872.

A 1. 1 Kiste Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.
A 2. 1 Koffer Kleider (38 Pfd.)
A C 6987. 1 Kiste Wein (219 Pfd.)
A G 4. 1 Koffer Effecten (36 Pfd.)
A J S 174. 1 leere Kiste (31 Pfd.)
A W 6288. 1 Kiste Woll-Waaren (81 Pfd.)
A W 157. 1 Kiste Holzkohlen (54 Pfd.)
B. 2 Kisten Traubenzucker (109 Pfd.)
} lagern in Mainz.
B B 253. 1 Kiste Schuhwaaren (289 Pfd.) [Zollverschluss Herbesthal] lagert in Mainz, Zoll-Exp.
B V 39. 1 Kiste Liebesgaben (100 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Exp.
C F 58. 1 Kiste Verbandzeug (53 Pfd.)
C L 4615. 1 leere Kiste (65 Pfd.)
C M 101. 1 Koffer Effecten (25 Pfd.)
C M 101. 1 Koffer Kleider (39 Pfd.)
C N 714. 1 Kiste Spielwaaren (67 Pfd.)
C P 16, 7. 2 Kisten Kastanien (78 Pfd.)
D & E 1734. 1 Kiste Flaschenhalter (34 Pfd.)
D W 703. 1 leere Kiste (14 Pfd.)
E 5. 1 leere Kiste (10 Pfd.)
E 1569. 1 leere Kiste (26 Pfd.)
E S 3354. 1 Kiste Kleider (40 Pfd.)
E S 5557. 1 Kiste Verbandzeug (34 Pfd.)
F 43. 1 Kiste Militär-Effecten (189 Pfd.)
F A 955/6. 2 leere Kisten (34 Pfd.)
F D 260. 1 leerer Koffer (29 Pfd.)
G H 4. 1 Koffer Kleider (39 Pfd.)
G L 4718. 1 Kiste Emballage (14 Pfd.)
H B 10. 1 Kiste Rothwein (67 Pfd.)
H B 793. 1 Kiste 1 Fl. Wein (5 Pfd.)
H & L 8450. 1 Kiste Stearinkerzen (40 Pfd.)
H P E S. 1 Kiste Militär-Effecten (64 Pfd.)
} lagern in Mainz.

H R. 4 Kisten Glas (650 Pfd.)
H S 799. 1 Kiste Tapeten (25 Pfd.)
H S 537. 1 Kiste Hutschachteln (18 Pfd.)
} lagern in Mainz.
H S 3610. 1 gefüllte Kiste (114 Pfd.) von Aachen lagert in Frankfurt.
J Gebr. 88. 1 leere Kiste (80 Pfd.) lagert in Mainz.
Brand-
J G J X B. 1 Kiste Eisenblech (143 Pfd.) von Michelstadt lagert in Michelstadt.
J H L 2. 1 Kiste Porzellan (34 Pfd.)
J H W 615. 1 Kiste leere Flaschen (74 Pfd.)
J K 2582. 1 Kiste Wichse (48 Pfd.)
J M C 3511. 1 Kiste Kleider und Wäsche (23 Pfd.)
J M F 43542. 1 Kiste Eau de Cologne (15 Pfd.)
J O. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.)
} lagern in Mainz.
J S 643. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 201 Pfd.) von Passau-Rotterdam [Zollblei von Passau] lagert in Mainz, Eilgut-Expedition.
K C 3354. 1 Kiste Bilder (87 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
K R 91. 1 Kiste Verbandzeug (38 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Exp.
L B 3003. 1 leere Kiste (59 Pfd.) lagert in Mainz.
L F B 519. 1 Kiste Militär-Effecten (110 Pfd.) lagert in Mainz.
L F B 494. 1 Kiste Militär-Effecten (222 Pfd.) lagert in Mainz.
L K 6. 1 Koffer Effecten (35 Pfd.) lagert in Mainz.
L S 90. 1 Kiste Leinenzwirn (29 Pfd.) [Zollverschluss Herbesthal] lagert in Mainz, Zoll-Expedition.
M D & C 1570. 1 Kiste Glaswaaren (79 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.
M L I. 1 Kiste Effecten (97 Pfd.) lagert in Mainz.
N I. 1 Koffer Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
O C 644. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 287 Pfd.) von Passau-Rotterdam [Zollblei von Passau] lagert in Mainz, Eilgut-Expedition.
P & C 335. 1 Kiste leere Flaschen (103 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.
P C & M 774. 1 Kiste Eisen (111 Pfd.)
Pie P S Tt. 1 Koffer Effecten (42 Pfd.)
R C 7838. 1 leere Kiste (25 Pfd.)
S 1. 1 Kiste Hufnägel (50 Pfd.)
} lagern in Mainz.
S 8. 1 Koffer Kleider (38 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.
S 8. 1 Kiste Spielwaaren (177 Pfd.) von Salzbg.-Fürth lagert in Darmstadt.
S 1754. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
S 6720. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.
S M 2726. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Mainz.
JT C 1516. 1 Kiste Portemonnaies (50 Pfd.) lagert in Mainz.
V 1504. 1 leere Kiste lagert in Aschaffenburg.
W L. 5 Kisten Marmorplatten (2000 Pfd.) lagern in Mainz, Güter-Exp
1310. 1 Kiste Gewürz (22 Pfd.) lagert in Mainz.
CKuC 3257. 1 Kiste Spielwaaren (65 Pfd.) lagert in Mainz.
HB 7661. 1 Kiste Leinen (165 Pfd.) lagert in Mainz.
Mess. Bonn & frères a Boulogne. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 71 Pfd.) lagert in Mainz.
Coblenz 276. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.) lagert in Mainz.
Gebr. K 2131. 1 Kiste Gaslampen (155 Pfd.) lagert in Mainz.

## II. Ballen und Paquete.

B H 66. 3 Pack Papier (250 Pfd.) lagern in Mainz, Güter-Exped.
C F 2077/9. 3 Pack eiserne Kreuze (216 Pfd.) lagern in Mainz.
C F D. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) von Aachen lagert in Frankfurt.
F H 853. 1 Ballen Zunder (98 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Exped.
J A 6936. 1 Pack Düten (31 Pfd.) lagert in Mainz.
J u C 392. 1 Ballen Tuchwaaren (144 Pfd.) lagert in Mainz.
J H M 581. 1 Ballen Tuch (13 Pfd.) lagert in Mainz.
J H R. 1 Ballen Säcke (38 Pfd.) lagert in Mainz.
J J H 1679. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Aschaffenburg.
J K 118. 1 Pack Glaspapier (45 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Exped.
K. 1 Ballen Säcke (77 Pfd.) lagert in Mainz.
$L^2$ 66. 1 Pack Papier (111 Pfd.) lagert in Mainz.
L C 1296. 1 Ballen Kurzwaaren (103 Pfd.) lagert in Mainz.
M. 3 Pack Caffeesäcke (15 Pfd.) lagern in Mainz.
M O 9314. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Aschaffenburg.
N 11/12. 2 Ballen Wolle (104 Pfd.) lagern in Mainz.
N G 266. 1 Ballen Baumwollwaaren (26 Pfd.) lagert in Mainz.
N R 926. 1 Ballen Baumwollwaaren (213 Pfd.) [Zollverschluss Herbesthal] lagert in Mainz, Zoll-Expedition.
P T 1741. 1 Ballen Tuchwaaren (36 Pfd.) lagert in Mainz.
S E 204. 1 Ballen Hopfen (174 Pfd.) lagert in Mainz.
S W 1823/4. 2 Ballen Caffee (380 Pfd.) von Mainz lagern in Frankfurt.
B 5337. 1 Pack Düten (33 Pfd.) lagert in Mainz.
S 136. 1 Pack Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Mainz.
Klomann. 1 Ballen Säcke (31 Pfd.) lagert in Mainz.
Schwarz Söhne. 2 Bündel Säcke (107 Pfd.) lagern in Mainz.

## III. Fässer, Tonnen und Kübel.

A D 1. 1 Fass Nägel (70 Pfd.) lagert in Mainz.
A S 542. 1 Fass Bleiweiss (130 Pfd.) lagert in Mainz.
B 4. 1 leeres Fass (21 Pfd.) von Darmstadt lagert in Darmstadt.
B 24. 1 leeres Bierfass (33 Pfd.)
C K 1861. 1 Fass Cement (495 Pfd.)
D 5720. 1 leeres Fass (25 Pfd.)
E. 1 leeres Petroleumfass (62 Pfd.)
F A 4698. 1 leeres Fass (11 Pfd.)
F D 69. 1 leeres Cichorienfass (140 Pfd.)
F H 370. 1 leeres Fass (15 Pfd.)
F R 3003. 1 leeres Fass (17 Pfd.)
G S 310. 1 Fass Leim (298 Pfd.)
G S 12. 1 leeres Fass (9 Pfd.)
} lagern in Mainz.
H 2. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H F 331. 1 Fass Oel (504 Pfd.) lagert in Darmstadt.
H K I & II. 2 leere Fässer (85 Pfd.)
J G 79. 1 leeres Fass (22 Pfd.)
J K 164. 1 leeres Fass (23 Pfd.)
J K 288. 1 leeres Fass (53 Pfd.)
J K 355. 1 leeres Fass (23 Pfd.)
} lagern in Mainz.
J S F. 1 leeres ¼ Ohmfass (64 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Exped.
J V B 165, 245, 76, 111, —. 5 leere Fässer (69 Pfd.) lagern in Mainz.
J W M 4008. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
L M 19. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Mainz, Zoll-Güter-Exped.
L W 485. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert in Darmstadt.
M 6684. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.
N 626. 1 leeres Fass (18 Pfd.)
S M 463. 1 Fass Rum (172 Pfd.)
S V 4. 1 Fass Schrauben (228 Pfd.)
BC 3251. 1 leeres Fass (28 Pfd.)
S 467. 1 leeres Fass (32 Pfd.)
B 82. 1 leeres Oelfass (45 Pfd.)
Henrich Fkft. 1 leeres Bierfass (18 Pfd.)
H. Michel. 1 leeres Bierfass (14 Pfd.)
} lagern in Mainz.
Veit 93. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.

## IV. Säcke.

B. 1 Sack Säcke (84 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.
G 1. 1 Sack Griesmehl (14 Pfd.)
H C 13/4. 2 Säcke Lohsäcke (302 Pfd.)
J W 242. 1 Sack Säcke (138 Pfd.)
M. 3 Säcke Caffeesäcke (115 Pfd.)
} lagern in Mainz.
O 18. 1 Sack Knochen (112 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
S 1/2. 2 Säcke mit Säcken (120 Pfd.) lagern in Worms, Eilgut-Exp.
Jos. Blum. 1 Sack Bohnen (170 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Exp.
Dampfmühle Ch. Kern I. 1 Sack Säcke (83 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
Kunstmühle Schweinfurt 20269. 1 Sack Mehl (123 Pfd.) lagert in Darmstadt.
Chr. Beyer Hernsheim. 1 Sack Zuggeschirr (85 Pfd.) lagert in Mainz, Güter-Expedition.

## V. Körbe.

F S 211. 1 Korb Materialwaaren (75 Pfd.) lagert in Oppenheim.
G L 11929. 1 Korb 1 Blechflasche (11 Pfd.)
J D 767. 1 Korb Drahtstifte (113 Pfd.)
J H P 835. 1 Korb Leim (110 Pfd.)
J K 407. 1 leerer Weinkorb (10 Pfd.)
J P B 2. 1 Korb Krüge (156 Pfd.)
K V 2010. 1 Korb Eisenwaaren (275 Pfd.)
W B 2538. 1 Korb Mineralwasser (92 Pfd.)
7157. 1 Korb Blechflasche (10 Pfd.)
2230/31. 2 leere Körbe (31 Pfd.)
} lagern in Mainz.
Dr. Lateron London. 1 Schliesskorb Kleider (10 Pfd.)

## VI. Dienstmaterial.

S 3501. 1 Decke lagert in Mainz.
S 3172. 1 Decke lagert in Mainz.
G A Moser. 1 Decke lagert in Mainz.

## VII. Diverse.

A. 1 Bund Rundeisen (78 Pfd.)
D S. 1 Kochheerd
D S. 13 Colli Guss
} (288 Pfd.)
E 189. 2 Ofen-Cylinder (106 Pfd.)
H L 17262. 1 Collo Tischfuss (5 Pfd.)
L. 1 Collo Ofentheil (11 Pfd.)
} lagern in Mainz.
M. 1 Gebund 4 C Eisen (106 Pfd.) lagert in Nieder-Flörsheim.
R. 1 Gussrohr (40 Pfd.)
R & C 1145/6. 2 Räder (583 Pfd.)
3 Stück Flacheisen (58 Pfd.)
} lagern in Mainz.

Goebel. 1 Collo Maschinentheile (17 Pfd.)
811. 1 Kochherd (43 Pfd.)
154. 1 leeres Fass (47 Pfd.)
6965. 1 leeres Fass (20 Pfd.)
1 Koffer Effecten (35 Pfd.)
1 Kiste 2 leere Schachteln (17 Pfd.)
1 Koffer Effecten (80 Pfd.)
1 leere Kiste (128 Pfd.)
1 leere Kiste (24 Pfd.)
1 Koffer Effecten (24 Pfd.)
1 Koffer Effecten (32 Pfd.)
1 Koffer Effecten (62 Pfd.)
2 leere Kisten (12 Pfd.)
2 Ballen Säcke (91 Pfd.)
1 Pack Erbsensäcke (18 Pfd.)
1 Bällchen Stopfen (1 Pfd.)
2 Pack Laschen (95 Pfd.)
1 Pack 2 Stühle (8 Pfd.)
1 leeres Fass (17 Pfd.)
2 Fass Gyps (871 Pfd.)
1 leeres Erdölfass (60 Pfd.)
1 Fass Harz (237 Pfd.)
1 leerer Strohsack (9 Pfd.)
1 Sack Stopfen (17 Pfd.)
6 Säcke mit Säcken (320 Pfd.)
2 Säcke Taubenmist (142 Pfd.)
6 Säcke Guanosäcke (119 Pfd.)
1 Sack Sattelgeschirr (28 Pfd.)
1 Sack Salz (203 Pfd.)
27 leere Strohsäcke (100 Pfd.)
1 Sack Militär-Effecten (24 Pfd.)
1 Sack altes Blech (176 Pfd.)
1 Korb Proviant (52 Pfd.)
1 Korb Kohlenlöffel (38 Pfd.)
1 Korb Schafspelz (6 Pfd.)
1 Körbchen Kleider (10 Pfd.)
2 Drass Decken
1 Reisetasche Effecten (21 Pfd.)
1 Reisetasche Effecten (30 Pfd.)
1 Bund Seegras (39 Pfd.)
1 Bund Rundeisen (95 Pfd.)

} lagern in Mainz.

21 Roststäbe lagern in Aschaffenburg.
2 Tafeln Blech lagern in Darmstadt.

4 Tafeln Eisenblech (190 Pfd.)
3 Tafeln Eisenblech (90 Pfd.)
1 eiserner Pfeiler (50 Pfd.)
1 gusseis. Kohlenbecken (16 Pfd.)
1 eiserner Langbalken (36 Pfd.)
7 Colli Guss (48 Pfd.)
1 Wagenfeder (80 Pfd.)
4 Röste (25 Pfd.)
1 Buttermaschine
1 Füllofen mit Zubehör (130 Pfd.)
6 eiserne Scheiben (19 Pfd.)
1 Bleirohr (148 Pfd.)
1 Stab 4kant. Winkeleisen (16 Pfd.)
3 Stück U Eisen (119 Pfd.)
1 Rolle Zink (12 Pfd.)
12 Strohstühle (88 Pfd.)
9 Colli Erde (437 Pfd.)
5 Stück Taue (52 Pfd.)
1 Feldtisch (18 Pfd.)
1 Waschtischchen (25 Pfd.)
1 Rapier (5 Pfd.)

} lagern in Mainz.

### Verzeichniss
der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** lagernden Güter pro Monat Januar 1872.

K W 423. 1 Fass Taback (38 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaaren (23 Pfd.).
J. Kratschwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack Blechthüren (43 Pfd.).
1 Helmschachtel mit Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
G E C 1792. 1 Korb Schwertnägel (2 Ctr. 6 Pfd.).
30 eiserne Schaufeln (89 Pfd.).
N. 2 Collo Maschinentheile (8 Pfd.).
1 Collo roth-weisser Fussstock, Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).
18. 3 Collo rohes Garn (60 Pfd.).

### Königlich Preussische Ostbahn.
Herrenlose Güter pro Januar 1872.

R 1899, 1900. 2 Rollen Käse (115 Pfd.) lagern in Königsberg.

## b) Fehlende.

### Verzeichniss
der auf Stationen der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn** fehlenden Güter pro Monat Januar 1872.

10 Bund Eisenblech (5 Ctr.) von Liegnitz resp. Zawadzky fehlen in Jauer seit 27. December 1871.

### Verzeichniss
der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** fehlenden Güter.

F & Co. 9766. 1 Kiste Cigarren (107 Pfd.) ab Münden-Merseburg fehlt in Halle seit 6. Februar cr.
RMC 28848. 1 Kübel Candis (50 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Eisleben seit 15. Januar cr.
2 neue Leinen ab Weimar fehlen in Eisleben seit 3. Januar cr.
F G L 1331. 1 Fass Sardinen (9 Pfd.) ab Berlin fehlt in Eisleben seit 24. Januar cr.
F & R Witschel. 1 Wagendecke ab Elberfeld fehlt in Sangerhausen seit 4. Januar cr.
Witschel 64. 1 Pack Säcke ab Cassel fehlt in Sangerhausen seit 3. Februar cr.
F F 5, 7, 8, 12, 13, 14, 17, 22. 8 Bürden Leder ab Hannover fehlen in Sangerhausen seit 30. Januar cr.
K 23. 1 Pack Säcke ab Kreiensen fehlt in Sangerhausen s. 3. Febr. cr.
S 3188. 1 Fass Fische ab Halle fehlt in Nordhausen seit 2. Januar cr.
2 Stück Bauchtöpfe ab Tangerhütte fehlen in Nordhausen s. 30. Jan. cr.
Z. 1 leeres Fass ab Magdeburg fehlt in Nordhausen s. 30. Januar cr.
OR 3013. 1 leeres Fass (73 Pfd.) ab Wernshausen fehlt in Nordhausen seit 31. Januar cr.
2 Freitel und 2 Stränge ab Heiligenstadt-Niedersachswerfen fehlen in Nordhausen seit 3. Februar cr.
Θ. 1 Fässchen Anchovis (2½ Pfd.) ab Lüneburg fehlt in Leinefelde 23. Januar cr.
C R. 1 Sack Flachs (80 Pfd.) ab Minden-Gernrode fehlt in Leinefelde seit 2. Februar cr.
C G 686. 1 Fass Eisenwaaren (73 Pfd.) ab Walkenried fehlt in Leinefelde seit 30. Januar cr.
S 1170. 1 Fass Heringe (300 Pfd.) ab Lüneburg fehlt in Leinefelde seit 2. Februar cr.
C H 4. 1 Pack Glaswaaren (1⅙ Pfd.) ab Berlin fehlt in Arenshausen seit 12. Januar cr.

### Verzeichniss
der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** fehlenden Güter pro Monat Januar 1872.

J D G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10071. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
K o H 254. 1 Sack Droguen (25 Pfd.).
R 1/2. 2 Collo Consolen (1 Ctr. 30 Pfd.).
H N 113. 1 Beutel Caffee (25 Pfd.).
L D 1502. 1 Kiste Schuhwichse (1 Ctr. 52 Pfd.).
B L 3811. 1 Pack Düten (50 Pfd.).
P 84. 1 Sack Rosshaare (29 Pfd.).
S M C 819. 1 Ballen Wollenwaaren (71 Pfd.).
M J S 773. 1 Collo Halbwollenwaaren.
C A S 4505/6. 2 Sack Caffee.
A M P 326. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.).
H S 2376. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 21 Pfd.).
Θ 1718. 1 Fass mar. Fische.
H K 2011. 1 Fass (Inhalt unbekannt).

### Königlich Preussische Ostbahn.
Fehlende Güter pro Jauuar 1872.

4 eiserne Gewichte (8 Pfd.) fehlen in Landsberg.
F. 1 Collo Körbe und Fässer (40 Pfd.) fehlt in Zantodt.
W 5824. 1 Ballen Tuch (335 Pfd.) fehlt in Berlin.
" 5826. 1 Ballen Tuch (340 Pfd.) fehlt in Berlin.
" 5828. 1 Ballen Tuch (335 Pfd.) fehlt in Berlin.
" 5830. 1 Ballen Tuch (330 Pfd) fehlt in Berlin.
W 8347 1 Ballen baumwollene Waaren (41 Pfd.) fehlt in Warlubien.
1 Rosshaut (29 Pfd.) fehlt in Berlin.
1 Stück Eisen (113 Pfd.) fehlt in Landsberg.
1 Stange Eisen (50 Pfd.) fehlt in Landsberg.
4 Säcke Knochen fehlen in Schneidemühl.

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Telegraphen-Bau Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

---

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

# R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn in Braunschweig.
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)

## Der Messknecht und sein Practicum

von **Professor M. R. Pressler.**

Für Schulen und Stände aller Art, insbesondere für die der Forst- und Landwirthschaften und des Baugewerbs-, Ingenieur-, Militär-, Maschinen- und Fabrikwesens.

Mit 389 Holzstichen und einem Instrumente.

Gebunden. **Herabgesetzter Preis 1 Thlr. 15 Sgr.**

## Der Zeitmessknecht oder der Messknecht als Normaluhr

von **Professor M. R. Pressler.**

Für Forst- und Landwirthe, Pfarrer, Lehrer, Behörden und Techniker.

Mit Abbildungen und einem Instrumente.

Erste Abtheilung: Für Süddeutschland.
Zweite Abtheilung: Für Norddeutschland.

**Herabgesetzter Preis für jede Abtheilung 20 Sgr.**

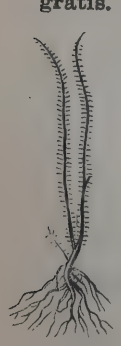
---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

Cataloge gratis.



**Pflanzen-Verkauf.**
Von der
**Schottischen Zaunrose**
(Sweetbriar)
aus Saamen, mit unzähligen Dornen und wohlriechendem Laube, zu Anlegung **undurchdringlicher** lebender Zäune, sind nun wieder ca. 2000 Schock Pflanzen in verschiedenen Grössen und zu festen Preisen in meiner Baumschule vorräthig.

Zitschewig b. Kötschenbrode.
(Leipz.-Dresdner Eisenbahn).

**Reben-, Forst- u. Obstbaumschule**
(gegründet in Leipzig 1830).
**L. A. Neubert.**

---

Ein wissenschaftlich gebildeter
**Maschinen-Ingenieur,**
dem eine 20jährige Praxis in den ersten Locomotiv- und Maschinen-Fabriken des Continents zur Seite steht, wünscht sich als Constructeur oder Betriebs-Chef in einer grösseren Fabrik, oder auch als Maschinenmeister an einer Eisenbahnlinie zu placiren. Event. würde sich derselbe auch mit einer Einlage von 20 mille Gulden in einer kleineren Anstalt thätig betheiligen. Gefl. Offerten unter Chiffre **R. Q. 850** nehmen entgegen die Herren **Haasenstein & Vogler, Frankfurt a/M.**

---

## Schlosser-
und
## Dreher-Arbeiten

(leichtere Gegenstände)
für **Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken** etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer **Werkstätte** in **Hessen,** exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

---

## Der Bote für das Saalthal

in **Halle a/S.,**
im 6. Jahrgange täglich erscheinende Zeitung
**Auflage 6000, Ins.-Preis pro Zeile $1^1/_4$ Sgr., ganze Seite Thlr. 17.**
in der Provinz Sachsen und den angrenzenden Herzogthümern stark verbreitet, empfiehlt sich als **wirksames Annoncenblatt** allen Behörden, Banken, Eisenbahn-Directionen, Actiengesellschaften etc. Inserate befördert die Annoncen-Expedition von

## Rudolf Mosse

**in Berlin, Breslau, Frankfurt a/M., Halle a/S. Hamburg, Leipzig, München, Nürnberg, Prag, Strassburg, Stuttgart, Wien, Zürich.**

---

## Stahlguss-Bremsklötze

**in bewährter Qualität,**
empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

---

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben.**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 21. Leipzig, am 21. Februar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Eröffnung der Niederländischen Staatsbahnstrecke Goes-Middelburg. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen wird die $18_{,968}$ Kilom. = $2_{,53}$ Reichsmeilen lange Bahnstrecke **Goes-Middelburg** mit den Stationen

Goes, s'Heer Arendskerke, Arnemuiden und Middelburg,

**am 1. März d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 17. Februar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

**Bebra-Hanauer** und **Hessische Nordbahn.**

Verzeichniss der lagernden Güter.

G S. 1 Bund Bretter (11 Pfd.) lagert in Fulda seit 11. October pr.
H 2. 2 platte Stücke Stahl (560 Pfd.) lagern in Cassel seit 8. Januar c.
H G 41. 1 Ballen Wolle (50 Pfd.) lagert in Cassel seit 24. Januar c.
J 7. 1 Seitentheil zu einer Bettspanne lagert in Cassel seit 19. Nov. pr.
J. 1 eis. Ring mit Griff (2 Pfd.) lagert in Hersfeld seit 17. Decbr. pr.
W B 589. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Cassel seit 26. December pr.
Falkner Sangerhausen. 1 Decke lagert in Cassel seit 14. Januar c.
Isenbeck Hamm. 1 Fässchen Bier (44 Pfd.) lagert in Cassel seit 15. Januar c.
B M 5735. 1 Wagen Kohlen (200 Ctr.) lagert in Cassel seit 22. Dec. pr.
1 hölzerner Kasten, enthaltend alte Kleider, lagert in Cassel seit 28. November pr.
11 Stück kleine Schiefertafeln lagern in Cassel seit 15. December pr.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. Januar 1872 als überzählig ermittelteten Güter.

A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
A B 750. 1 Korb Flaschen (89 Pfd.) lagert im Depot.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A M P 255. 1 Kiste Zündhölzer (22 Pfd.) lagert im Depot.
A H 2. 1 Packet Säcke (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Kiste Papier (375 Pfd.) lagert im Depot.
A F 25975. 1 Kiste Nudeln (37 Pfd.) lagert im Depot.
A K 744. 1 Kiste Nägel (188 Pfd.) lagert im Depot.
A S 1730. 1 Bollot Teppiche (20 Pfd.) lagert im Depot.
ATW 322. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1. 1 Korb leere Krüge (25 Pfd.) lagert im Depot.
A F 1/2. 2 Colli Bettstellen (45 Pfd.) lagern im Depot.
A V 11. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert im Depot.
A P. 1 Ofenuntersetzer (18 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Fass Steine (355 Pfd.) lagert im Depot.
A G 6888. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 913. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1818. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
A H. 1 Holzgestell (60 Pfd.) lagert im Depot.
A 354/5. 2 Körbe mit je einem irdenen Topf lagern im Depot.
A T 3. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.
A 1. 1 Sack Betten (23 Pfd.) lagert im Depot.
A J 532/3. 2 Colli Besen (10 Pfd.) lagern im Depot.
A H 2449. 1 Pack, 2 Stühle (20 Pfd.) lagert im Depot.
A 17757. 1 Collo leere Blechkasten (10 Pfd.) lagert im Depot.
AK 8234. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert im Depot.
A S 867. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.
A R E 127. 1 Fass Leim (187 Pfd.) lagert im Depot.
A P 6385. 1 Fass (10 Pfd.) lagert in Essen.
AH 3060. 6 Pack Stühle lagern in Essen.
A K. 1 Ofentheil (50 Pfd.) lagert in Duisburg.
A B 3783. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Duisburg.
A 6270. 1 Ballot baumwollene Waaren (92 Pfd.) lagert in Homberg.
A B 310. 1 Pack Papier (54 Pfd.) lagert in Homberg.
AB 4301. 1 Fass Wein (360 Pfd.) lagert in Steinbeck.
AD 5167/8. 2 Kisten (1200 Pfd.) lagern in Steinbeck.
A S 7741. 1 Kiste Feuerzeug (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
AR 9392. 1 Fass Seife (380 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A B 2983. 1 Kiste Schnupftabak lagert in Haspe.
A W 411. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
A M 820. 1 Kübel Fett (95 Pfd.) lagert in Ruhrort.
A. 2 Stühle lagern in Ruhrort.
A H S S 6920. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Siegen.
A R 1047. 1 Korb (34 Pfd.) lagert in Siegen.
A O 644. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Soest.
A III, L I. 2 Musterkoffer lagern in Ohligswald.
A G 155. 1 Kiste (112 Pfd.) lagert in Remscheid.
A H 3145. 1 Ballot (106 Pfd.) lagert in Remscheid.
A B 57. 1 Fass (400 Pfd.) lagert in Remscheid.
A 262. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Remscheid.
A 2528. 1 Korbflasche Säure (93 Pfd.) lagert in Remscheid.
A R 687. 1 Kiste, 4 Holzfüsse (28 Pfd.) lagert in Lennep.
A D 5765. 1 Ballot Tuch (47 Pfd.) lagert in Lennep.
A S 9501. 1 Kiste Zündhölzer (25 Pfd.) lagert in Dülken.
A H 4. 1 Kiste Porcellan (270 Pfd.) lagert in Duisburg.
A K. 1 Ofentheil (50 Pfd.) lagert in Duisburg.
A K 4. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A 131. 1 Kiste Extract (52 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A L 395. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A W 7863. 1 Fass (115 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A L 2871. 1 Fass (87 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A N 142. 1 Kiste (520 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A S 444. 1 Kiste (37 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A 9684. 1 leere Tonne (15 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A H 3053. 1 Ballot Abfall (250 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A F 36. 1 Korb (36 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A S 36. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A R 7128. 1 Fass Oel (306 Pfd.) lagert in Dortmunderfeld.
A B. 90 Gussstahlblöcke lagern in Witten.
A B 347. 1 Kiste lagert in Aachen T.
A D 19. 1 Kiste lagert in Aachen T.
A W 1496. 1 Korbflasche (123 Pfd.) lagert in Aachen T.
A F W 186. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
A 795. 1 Fass (130 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein [Eilgut-Exp.].
A 105. 1 Block Mahagoni-Holz lagert in Aachen M.
A 1450/1. 2 Kisten (273 Pfd.) lagern in Bochum.
AB 892. 1 Ballot (170 Pfd.) lagert in Bochum.
A B C 236/7. 2 Bürden Eisen (279 Pfd.) lagern in Lüttringhausen.
A W. 1 Wagenbalken (117 Pfd.) lagert in Hagen [Eilgut-Exp.].
A K F 19. 1 Korb Nägel (210 Pfd.) lagert in Barmen.
A 2000. 1 Kiste lagert in B. Gladbach.
A H 1662/3. 2 Kisten Wein lagern in B. Gladbach.
A H 1654/5. 2 Kisten Wein lagern in B. Gladbach.
A T R 4318. 1 Kiste lagert in B. Gladbach.

$\frac{A}{B}$ 370. 1 Ballot Leinen lagert in B. Gladbach.
A B 1045. 1 Fass Sprit lagert in Barmen-Rittershausen.
A M. 5 Pack Holzschuhe lagern in Barmen-Rittershausen.
A G 55. 1 Kiste lagert in Holzwickede.
A 1. 1 Verschlag Kleider (195 Pfd.) lagert in Holzwickede.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 1 Pack Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagert im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheile (3 Pfd.) lagert im Depot.
B C 2240. 1 Kiste Parfümerien (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 442. 1 Kiste Gussstücke (150 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 120. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
B B 432/3. 2 leere Fässer (86 Pfd.) lagern im Depot.
B D 1347. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 4830. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
B B 991. 1 Ballot baumwollene Waaren (127 Pfd.) lagert im Depot.
B C 84567. 1 Sack Erbsen (201 Pfd.) lagert im Depot.
B 4229. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert im Depot.
B S 69. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert im Depot.
B S. 1 Pack Säcke (53 Pfd.) lagert im Depot.
B S. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) lagert im Depot.
B C 16. 1 Kiste leere Kisten (104 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
B 2. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B K 47. 1 Kiste Eisenwaaren (250 Pfd.) lagert in Duisburg.
B 1759. 1 Fass Seife (250 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B 8796. 1 Korb Ketten (155 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B S 2794/9. 6 Kisten Seife (470 Pfd.) lagern in Steinbeck.
B S M 2/3. 2 Fässer Butter lagern in Haspe.
B C 16539. 1 Kiste lagert in Haspe.
B & C 46/47. 2 Fässer Kaffeemühlen lagern in Haspe.
B S 413. 1 Kiste Gusswaaren (300 Pfd.) lagert in Steele.
B R 208. 1 Ballot Hopfen (150 Pfd.) lagert in Steele.
B S 5655. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B O $\frac{31.}{32.}$ 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B 1494. 1 Ballot (95 Pfd.) lagert in Meschede.
B. 1 Kohlenbecken (10 Pfd.) lagert in Soest.
B C 131. 1 Kiste Eisenwaaren (147 Pfd.) lagert in Soest.
B 10. 1 Korb Kleidungsstücke (38 Pfd.) lagert in Soest.
B 3314. 1 Verschlag lagert in Remscheid.
B G E 39. 1 Decke lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
B 34. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.
B H 3128. 1 Kiste Holzwaaren (45 Pfd.) lagert in Lennep.
B B S 1133. 1 Rolle (10 Pfd.) lagert in Letmathe.
B B S 1137. 1 Rolle (8 Pfd.) lagert in Letmathe.
B J 9. 5 Colli Packleinen (230 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
B M 388. 1 Korb Nägel (62 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B M 20. 1 Korb Cylinder (37 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B P 1145. 1 Kiste (201 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B H 1107. 1 Fass (96 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B W 100. 1 Schiebkarre (50 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B 131. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B P 4042. 1 Kiste (218 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B M 112. 1 Ballot Garn (107 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B 4. 1 Maschinentheil (318 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B 3. 1 Rolle Packleinen (40 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B M 3434, 3344, 2057, 3172, 3605, 2228, 2243. 9 Bänke lagern in M.-Gladbach.
B 11. 1 Ballot Wolle (12 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B H 0. 1 Pack Tafeln (20 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
B H 1644 1 Kiste Kurzwaaren (75 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
B. 2 Körbe Aepfel (205 Pfd.) lagern in Witten.
B 195/200. 6 Fässer Nieten (6270 Pfd.) lagern in Witten.
B B 3474. 1 Ballot (86 Pfd.) lagert in Aachen T.
B S 386/7. 2 Kisten lagern in Aachen T.
B 10. 1 Verschlag Bretter lagert in Arnsberg.
B P 1426. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
B. 4 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein [Eilgut-Exp.]
B. 1 Koffer Kleider lagert in Aachen M.
B 2333/4. 2 Kisten Papier lagern in Aachen M.
B D 125. 1 Kiste lagert in Aachen M.
B F 1075. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert in Dahlhausen.
B 1. 1 Fass Fleischwaaren (125 Pfd.) lagert in Barmen.
B E 1. 1 Rolle Teppiche lagert in B.-Gladbach.
B & W 3560. 1 Kiste Eisenwaaren (179 Pfd.) lagert in Altena.
B 2. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) lagert in Altena.
B 532. 1 Ballot Manufacturwaare (102 Pfd.) lagert in Holzwickede.
B 233. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Holzwickede.
B & K 2372. 1 Ballot Manufacturwaaren (100 Pfd.) lagert in Holzwickede.
C 17. 1 Ofentheil (34 Pfd.) lagert im Depot.
C 206. 1 Korb Bürstenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
C K 1. 1 Pack Matten (40 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Kiste Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C B 47. 1 Harrass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
C H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert im Depot.
C F 7419. 1 Kiste Kerzen (42 Pfd.) lagert im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern im Depot.
C W 38. 1 Kiste Flaschenfutterale (28 Pfd.) lagert im Depot.
C B 777. 1 Kiste Stärke (50 Pfd.) lagert im Depot.
C H 472. 1 Pack Papier (35 Pfd.) lagert im Depot.
C L 3. 1 Pack Unterfutter (20 Pfd.) lagert im Depot.
C G 4905, P S 160. 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1. 1 Pack Packpapier (70 Pfd.) lagert im Depot.
C N 198. 1 Ballot Leinen (37 Pfd.) lagert im Depot.
$C^{L}$ 9991. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
C R 7340. 1 Ballot Papier (48 Pfd.) lagert im Depot.
C C 1157. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
C D P 3128. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert im Depot.
C H 703. 1 Kiste Kurzwaaren (113 Pfd.) lagert im Depot.
C M 981. 4 Pack Eisendraht (300 Pfd.) lagern im Depot.
C A 701. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert im Depot.
C W 968. 1 Kiste Holzschrauben (70 Pfd.) lagert im Depot.
C R 3482. 1 Kiste (56 Pfd.) lagert in Essen.
C B 514. 1 Fass (130 Pfd.) lagert in Essen.
C W C 9710 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Duisburg.
C N 4111. 1 Kiste (115 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C N A 4113. 1 Kiste (115 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C F B 2617. 1 Pack Schmelzlöffel (8 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C L 7250. 1 Ballot (55 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C S 14010. 1 Kiste Branntwein lagert in Haspe.
C S 14013. 1 Fass Branntwein lagert in Haspe.
C V 10702. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Steele.
C 4. 1 Bürde Eisen u. 4 Ofenfüsse lagern in Steele.
C H 149. $\frac{1}{8}$ Ohm Liqueur (30 Pfd.) lagert in Neuss [Eilgut-Exp.].
C & T 1303. 1 Korb Nägel (218 Pfd.) lagert in Gerresheim.
C C 887. 1 Kiste (150 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
C L B. 1 Korb (85 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
C H 6616. 1 Pack Korbwaaren (8 Pfd.) lagert in Siegen.
C H P 1486. 1 Kiste Eisenwaaren (70 Pfd ) lagert in Siegen.
C B 23. 4 Gebinde Gewichte (60 Pfd.) lagern in Remscheid.
C D 643. 1 Korb (200 Pfd.) lagert in Remscheid.
C L S 738. 1 Korb (82 Pfd.) lagert in Remscheid.
C C 190. 1 Sack Weizenmehl (200 Pfd.) lagert in Remscheid.
C B 291. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert in Duisburg.
C R 214. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C T 1853. 1 Kiste (370 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C R 10. 1 leere Tonne (33 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C T 756. 1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in Schwelm.
C L. 1 Fass Butter (180 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C W 283. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C D W 1171. 1 Kiste lagert in Aachen T.
C K 2. 1 Korb Schinken (120 Pfd.) lagert in Aachen T.
C M 1655. 1 Korb lagert in Aachen T.
C K 145. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Hagen.
C S 144. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Hagen.
C O 117. 1 Kiste (577 Pfd.) lagert in Hagen.
C K 1006. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
C S 598. 1 Kiste Cigarren lagert in Aachen M.
C W 962. 1 Kiste lagert in Aachen M.
C. 1 kl. Rad (Maschinentheil, 7 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
C H 101. 1 Fass Butter (31 Pfd.) lagert in Bochum.
C C 3048. 1 Kiste (130 Pfd.) lagert in Barmen.
C A C 9822. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Barmen.
C S 4968. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Barmen.
C Th W 635/7. 3 Ballot Decken (500 Pfd.) lagern in Barmen.
C H F M 432/3, 458. 3 leere Fässer (121 Pfd.) lagern in Erkrath.
C L 43. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Altena.
C G 567. 1 Kiste Chocolade (75 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
C H 727. 1 Ballot Musterwaaren lagert in Holzwickede.
C M 106. 1 Ballot Hopfen lagert in Holzwickede.
C N 6968. 1 Kiste Korbwaaren (127 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C K 7930. 1 Korb Flaschen (72 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C P 8991. 1 Korb (23 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C 149/50. 2 Säcke (210 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
C 147/8. 2 Säcke (207 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
C F D 5179. 1 Kiste (137 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C St 356/7. 2 Säcke Erbsen (200 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
C D 8935. 1 Fass Stärke (680 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D 369. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.

D A 5156. 1 Kiste Kurzwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D B 14171. 1 Sack Lupinensamen (156 Pfd.) lagert im Depot.
D 11. 1 Ballot Wolle (290 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Ofenroster (4 Pfd.) lagert im Depot.
D 68. 1 Kiste lagert in Homberg.
D 942. 1 Ballot Speck (180 Pfd.) lagert in Steinbeck.
D V 1619. 1 leeres Fass lagert in Haspe.
D L 1/3. 3 Kisten (186 Pfd.) lagern in Ruhrort.
D L 85/6. 2 Fässer (380 Pfd.) lagern in Ruhrort.
D H 4535. 1 Korb Käse (47 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
DH 16162/3. 2 Fässer (356 Pfd.) lagern in Neh.-Hüsten.
D 599. 1 Ballot Hopfen (255 Pfd.) lagert in Aplerbeck.
D 1. 1 Rolle Blei (117 Pfd.) lagert in Dortmund [Eilgut-Exp ].
D 8144. 1 Fass (95 Pfd.) lagert in Bochum.
D 11/20. 10 Fässer Petroleum lagern in Barmen-Rittershausen.
D & G 1266. 1 Fass Branntwein lagert in Holzwickede.
D C C 1237. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D N 7478. 1 Ballot Garn (275 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D M 2421. 1 Pack Papier (92 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D B 666. 1 Ballot (77 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D F 3980. 1 Ballot (197 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D 16. 1 Korb Zucker (9 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D 2. 1 Ballot Lumpen (100 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E M 4. 27 eiserne Röhren (704 Pfd.) lagern im Depot.
E L 6619. 1 Kiste Seife (60 Pfd.) lagert im Depot.
E H 31. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E Z 1. 1 Holzkoffer Kleidungsstücke (40 Pfd.) lagert im Depot.
E D 265/6. 2 Kisten Harz (322 Pfd.) lagern im Depot.
E B 770. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert im Depot.
E J 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.
E. 9 eiserne Röhren (60 Pfd.) lagern im Depot.
E 2. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern im Depot.
E C 1264. 1 Fass Branntwein (164 Pfd.) lagert in Holzwickede.
EAK. 1 Pack leere Säcke lagert in Holzwickede.
E & G 1274. 1 Ballot Schlagriemen (60 Pfd.) lagert in B.-Rittershausen.
E L 1411. 1 Ballot (42 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
E L G & C 6559. 1 Fass Petroleum (330 Pfd.) lagert in Altena.
S S
E G 5382. 1 Korb Nägel (60 Pfd.) lagert in Barmen.
E Z C 340. 1 Ballot (90 Pfd.) lagert in Barmen.
E 1159. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Hagen [Eilgut-Exp.].
E 2578. 1 Kübel (12 Pfd.) lagert in Bochum.
E W 338. 1 Kiste (250 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E 435. 1 Kiste Cigarren (285 Pfd.) lagert in Dortmund [Eilgut-Exp.].
E F 1245. 1 Kiste Stärke (39 Pfd.) lagert in Witten.
E 3116. 1 leeres Fass lagert in Hoerde.
E M 515/6. 2 leere Fässer (39 Pfd.) lagern in Letmathe.
E J 4/5. 2 Körbe (180 Pfd.) lagern im Remscheid.
E R 138. 1 Korb (74 Pfd.) lagert in Essen.
E & G 100. 1 Stück Modell (13 Pfd.) lagert in Siegen.
E S 2913. 1 Korb Cichorien (70 Pfd.) lagert in Siegen.
E & G 3078. 1 Pack Hanfseile (72 Pfd.) lagert in Gerresheim.
E 383. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E M 341. 1 Ballot Kaffee (143 Pfd.) lagert in Steele.
E & C L 24. 1 Ballot Twist lagert in Steele.
E 180. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E P 925. 1 Pack Papier (85 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E 9/11. 3 Bürden Stahl und Eisen (230 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
E 50. 1 Ballot (32 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E S 50. 1 Ballot (57 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E 6. 1 Korb (75 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E S 3161. 1 Ballot (110 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F 1. 1 Ofentheil mit Deckel (27 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F N 2216/9. 4 Ballot Nessel (1097 Pfd.) lagern im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F G 2661. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F B 3377. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
F B 605. 1 Kiste Glas (60 Pfd.) lagert im Depot.
F C M 1216. 1 Kiste Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
F W B 5354. 1 Kiste Seife (92 Pfd.) lagert im Depot.
F H 14. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
F S. 1 Ballot Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F 390. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F S 626. 1 Pack, 7 Körbe (13 Pfd.), lagert im Depot.
FA A 1261. 1 Korb Rum-Essenz (105 Pfd.) lagert im Depot.
F S 517. 1 Ofentheil (25 Pfd.) lagert im Depot.
F T 5021. 1 Korb Lacritzen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert im Depot.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert im Depot.
F P 197. 1 Pack Eimer (35 Pfd.) lagert im Depot.
F. 3 Ofenroster (11 Pfd.) lagern im Depot.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
F S 11347. 1 Ballot Federn (60 Pfd.) lagert im Depot.
F H R 995/6. 2 leere Fässer (171 Pfd.) lagern im Depot.
F P 2176. 1 Fässchen Schuhwaaren (64 Pfd.) lagert im Depot.
F S 18. 1 Pack Papier (47 Pfd.) lagert im Depot.
F 316. 1 Fass Soda (700 Pfd.) lagert im Depot.
F W R 3851. 1 Fass Kreide (400 Pfd.) lagert im Depot.
F C 2875. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
F C 3182. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert im Depot.
F 6830. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
F F 5. 1 Ballot Packleinen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F F 652. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert im Depot.
F 1. 1 Pack, 4 weisse Handkörbe (15 Pfd ) lagert im Depot.
F H 49. 1 Ballot Grassamen (25 Pfd.) lagert im Depot
F & C 6. 1 Pack Pergamentpapier (60 Pfd.) lagert im Depot.
F K L 10. 1 Kiste Effecten (68 Pfd.) lagert im Depot.
F F M 1864. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert im Depot.
F B 20/23. 4 Ballot Garn (710 Pfd.) lagern im Depot.
F B 71. 1 Korb Tabak (63 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
F D. 1 Pack Holzschuhe (26 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
F S 4622. / S H 6907. 1 Collo Käse (85 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
F L. 9 Colli gusseiserne Waaren lagern in B. Gladbach.
F M 727. 1 Kiste lagert in B. Gladbach.
F A S 4524. 1 Kiste lagert in Barmen.
F V div. 36. 1 Kiste Seife lagert in Barmen.
F 1793. 1 Kiste Cylindergläser (148 Pfd.) lagert in Oberhausen.
F F S. 1 Kiste (570 Pfd.) lagert in Hagen [Eilgut-Exp ].
F R. 1 Stück Ofentheil (89 Pfd.) lagert in Hagen [Eilgut-Exp.].
F 1161. 1 Fass lagert in Bochum.
F A J C 1272. 1 Fass (348 Pfd.) lagert in Bochum.
F. 1 Collo Ofentheile lagert in Bochum.
F H. 2 Säcke lagern in Bochum.
F B 1. 1 Korb Tabak lagert in Aachen M.
F 6. 1 Ballot leere Säcke (42 Pfd.) lagert in Arnsberg.
F V 7/8. 2 Pack leere Säcke (72 Pfd.) lagert in Arnsberg.
F P 123. 1 Pack lagert in Hagen.
F W W 458. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.
F H 4692. 1 Kiste (23 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F N 137. 1 Korb (42 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F U H 16. 1 Kiste (62 Pfd.) lagert in Dortmund [Eilgut-Exp.].
F W H S F 1135. 1 Collo Packleinen (92 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F W G 1561. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Duisburg.
F K 24. 1 Fass Sprit (1290 Pfd.) lagert in Letmathe.
FAH 9296. 1 Kiste (157 Pfd.) lagert in Remscheid.
F B 4. 1 Kiste Kleider (26 Pfd.) lagert in Siegen.
F B 4. 1 Kiste Kleider (46 Pfd.) lagert in Siegen.
F G 9. / GG 1. 1 Fass Petroleum (305 Pfd.) lagert in Siegen.
F H 3314. 1 Kiste (27 Pfd.) lagert in Siegen.
F J 416. 1 Pack Leder (103 Pfd.) lagert in Siegen.
F R 4. 1 Pack lagert in Haspe.
F & C 468. 1 Collo Keilen lagert in Haspe.
F H 6524. 1 leere Kiste lagert in Haspe.
F R 1679. 1 leere Kiste lagert in Haspe.
F 370. 1 Fass Fleisch lagert in Haspe.
F E 7765. 1 Fass (245 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F T 3306. / 2839. 1 Sack Nudeln (110 Pfd.) lagert in Viersen.
F B F 6. 1 Collo Packleinen (32 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F H M 87. 1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F W 6046. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F B F 5668. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F 5. 1 Ballot Garn (22 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F N 400/1. 2 Pack Holzwaaren (43 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
F W 11. 1 Stab Eisen (26 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F S 43. 1 Pack Körbe (18 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F 124. 1 Fass (85 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F H 1570. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F W H S 1267. 3 Stühle (42 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
„ 1267. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
„ 1135. 1 Collo Packleinen (92 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G 9393. 1 Korb Korbwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
G H 118. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert im Depot.
G K 7342. 1 Sack Papierhülsen (10 Pfd.) lagert im Depot.
G K 3055. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
G S 201. 1 Kiste Glaswaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Heizöfen
G. 3 Blechklappen
G. 1 Feuertopf
(67 Pfd.) lagern im Depot.
G R 6935. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
G B. 1 Rolle Theerpappen (130 Pfd.) lagert im Depot.
G T S 1/2. 2 Pack Papier (100 Pfd.) lagern im Depot.
G H. 1 Rolle Eimer (47 Pfd.) lagert im Depot.

G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2505. 1 Kiste Seife (158 Pfd.) lagert im Depot.
G 2238. 1 Kiste Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.

**G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.**

G 1144. 1 Kiste Blechdosen (41 Pfd.) lagert im Depot.
G C 9922. 1 Kiste Schieber (40 Pfd.) lagert im Depot.
G H 13. 1 Kiste Sägen (86 Pfd.) lagert im Depot.
G H. 13 hölzerne Eimer (55 Pfd.) lagern im Depot.
G J 4895. 1 Sack, 1 Paar Siefeln, (3 Pfd.) lagert im Depot.
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G S 182. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
G K 2578. 1 Kiste Wollwaaren (69 Pfd.) lagert im Depot.
G[L] 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert im Depot.
G N 979. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Stab Eisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
G S 2293. 1 Fass Blechwaaren (210 Pfd.) lagert im Depot.
G 377. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
G W 2928. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
G S 3624. 1 Kiste Wollwaaren (49 Pfd.) lagert im Depot.
G A. 2 Colli Röhren } (60 Pfd.) lagern im Depot.
G A. 1 Korb Gasröhren }
Gb St. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert im Depot.
G K 126. 1 Topfdeckel mit Ofenschieber lagert im Depot.
G J C 1959. 1 Ballot Korke (50 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2877. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert im Depot.
G C 304½. 1 Kiste Stifte (10 Pfd.) lagert im Depot.
G H 555. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert im Depot.
G J 67. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert im Depot.
G K 6941. 1 Korb Mineralwasser (82 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1660. 1 Pack Papier lagert in Holzwickede.
G D 833/4. 2 Ballot (282 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
G S 103. 1 Ballot Speck (130 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
G S 77. 1 Fässchen Wurst (59 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
G E 668/9. 2 Ballot Papier (95 Pfd.) lagern in Altena.
G B 35. 1 Ring Eisendraht (39 Pfd.) lagert in Altena.
G L 20/21. 2 Körbe Eisenwaaren (290 Pfd.) lagern in Erkrath.
G T 10. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Barmen.
G S 51192/3. 2 ¼ Ohm Wein lagern in Hagen [Eilgut-Exp.].
G 150. 1 Ballot Leinen (61 Pfd.) lagert in Bochum.
G L 17/18. 2 Ballot lagern in Aachen M.
G W 1060. 1 Ballot lagert in Aachen M.
G K 1959. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
G G 237. 1 Fass lagert in Hagen.
G G 3482/3. 2 Körbe lagern in Hagen.
G E 138. 1 Ballot Speck lagert in Hagen.
G 649. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.
G R 1/4. 4 leere Fässer lagern in Werdohl.
G T 1184. 4 Bürden Stahl (200 Pfd.) lagern in Witten.
F
G A 65/7. 3 Kisten (2244 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
F
G G 1950. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G R 4293. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G Z 3467. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G G 975. 1 Fass Cement (212 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G J P 7763. 1 Fass (83 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G F 78. 1 Pack Bäume (66 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G S 1009. 1 Fass Wein (180 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G 29. 21 Colli Ofentheile (214 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
G. 10 Stein lagern in M.-Gladbach.
G S B 341. 1 Fass (424 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G R 2. 1 Fass (90 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G R 10775. 1 Korb Flaschen (115 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G C 131. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G D 807. 1 Ballot baumwollenes Garn (135 Pfd.) lagert in Lennep.
G 3090. 1 Korb Eisenwaaren (17 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
G S C 2319. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Remscheid.
G[F] 3014. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Ohligswald.
G 23/24. 2 Fässer (280 Pfd.) lagern in Siegen.
G O 2079. 1 Ballot (180 Pfd.) lagert in Meschede.
G K 1380. 1 Kiste Cigarren (178 Pfd.) lagert in Meschede.
G S 9154. 1 Ballot (54 Pfd.) lagert in Steele.
G F 203. 1 Kiste Feuerzeug (38 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G F 209. 1 Kiste Feuerzeug (35 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G K 658. 1 Sack (32 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G K D 869. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G M 5288. 1 Kiste (280 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G R 2247. 1 Kiste Feuerzeug (242 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G 2287. 1 Kiste (175 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G[K] 9825. 1 Fass Oel (370 Pfd.) lagert in Langendreer.
H J M 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) lagert im Depot.
H 376. 1 Kiste Weissblech (112 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H K. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Kette lagert im Depot.
H 9. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert im Depot.
H S. 1 Kiste Eisenwaaren (198 Pfd.) lagert im Depot.
FS 10 Tönnchen Seife (273 Pfd.) lagern im Depot.
H W B 645. 1 leeres ¼ Ohmfass lagert im Depot.
H. 1 Ofenaufsatz lagert im Depot.
H K 2733. 1 Korb Leberthran (33 Pfd.) lagert im Depot.
H 56. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
HR 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern im Depot.
H B 1891. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
H E 2320. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert im Depot.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern im Depot.
H R 301. 1 Rolle Leder (128 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ofenroster (1 Pfd.) lagert im Depot.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern im Depot.
H 414. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert im Depot.
FS 2. 1 Kiste Kurzwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.
H J 1/4. 4 Colli Budengestelle (50 Pfd.) lagern im Depot.
H. 4 gusseiserne Räder (120 Pfd.) lagern im Depot.
H 9838. 1 Kiste Wein (118 Pfd.) lagern im Depot.
H S 883. 1 leerer Korb (21 Pfd.) lagert im Depot.
FC 1927. 1 Kiste Seife (91 Pfd.) lagert im Depot.
H P F 408. 1 Ballot Teppiche (75 Pfd.) lagert im Depot.
H K 718. 1 Ballot Wollwaaren (300 Pfd.) lagert im Depot.
H S 135. 1 Fass Wein (50 Pfd.) lagert im Depot.
H F 2698. 1 Kiste Cichorien (50 Pfd.) lagert im Depot.
FS 4255. 1 Korb Eisenwaaren (159 Pfd.) lagert im Depot.
H G L / G T 25640. 1 Ballot Leinen (100 Pfd.) lagert im Depot.
H 4. 1 Fass Glaswaaren (213 Pfd.) lagert in Langendreer.
H 8620. 1 Fass Fleisch (446 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
HB 4. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Altena.
H. 1 Sack Nüsse (100 Pfd.) lagert in Barmen.
H 18. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Barmen.
H W 5461. 1 Ballot lagert in Barmen.
HB 1961. 1 Kiste Butter (200 Pfd.) lagert Barmen.
H J. 3 Schränke lagern in Barmen.
H J. 1 Commode lagert in Barmen.
H 14. 1 Ballot Flachs lagert in Bochum.
H C 1810/11, 1248/50. 5 Ballot Hopfen lagern in Bochum.
H H L 807. 1 Kiste lagert in Bochum.
H K 1421. 1 Kiste lagert in Bochum.
H W S 8. 1 Kiste lagert in Bochum.
H B C. 15 Ballot Leder (1770 Pfd.) lagert in Bochum.
H A C 2101 1 Kiste lagert in Aachen M.
H K A 426. 1 Ballot lagert in Aachen M.
HR 4497. 1 Ballot lagert in Aachen M.
H S 1779. 1 Kiste (78 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. (Eilg.-Exped.)
H C 2801. 1 Kiste Cigarren (115 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H S 5052. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Neuss.
H 1. 1 Kiste (48 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H S C 2734. 1 leere Kiste lagert in Arnsberg.
H 1. 1 Korb Flaschen (80 Pfd.) lagert in Arnsberg.
H R 114. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
H R 616. 1 Fass lagert in Arnsberg.
FS 2515. 1 Ballot Säcke (98 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H M H 86. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.
H 1. 1 Ballot Holzschuhe (55 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H M 329. 1 Ballot (90 Pfd.) lagert in Aachen T.
H 1. 1 Ballot Säcke (90 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H S 1/2. 2 leinene Privatdecken lagern in Altenhundem.
H S 436. 1 Kiste (95 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
H P 125. 1 Fass (78 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
H E F 2363. 1 Winde (55 Pfd.) lagert in Witten.
FC 2191. 1 Kiste Papier (52 Pfd.) lagert in Hoerde.
H C 4193. 1 Korb Hohlglas (140 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
HF 6897. 1 Fass (366 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
H. 1 Pack Säcke (14 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H W S N 4373. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H W C 1192. 1 leere Kiste (105 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H W C 706. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H W S N 1347. 1 leere Kiste (74 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H B S W 127. 1 leere Kiste (61 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H W G 1899. 1 leere Kiste (95 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H B S W 1341. 1 leere Kiste (88 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H 3. 1 leeres Oelfass (21 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HB 729. 1 Fass Wein (176 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HB 730. 1 Fass Wein (179 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

H 1. 1 Ballot Reis (200 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HD 11. 1 Sack Grütze (11 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H S 1. 1 emballirte Kiste (42 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H S 4149. 1 Kiste Korbwaaren (60 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H 2608/9. 2 Korbflaschen lagern in M. Gladbach.
H P 1990. 1 Fass Petroleum (377 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H 48. 1/3 Tonne Häringe (150 Pfd.) lagert in Duisburg.
H S H 55. 2 Rollen Packleinen (56 Pfd.) lagern in Duisburg.
H. 3 Ofenplatten lagern in Uerdingen.
H 1/2. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Remscheid.
HF L 110, 108. 2 Fässer (270 Pfd.) lagern in Remscheid.
H K 2973. 1 Pack Papier (32 Pfd.) lagert in Remscheid.
H. 2 polirte Ofentheile (231 Pfd.) lagern in Remscheid.
H 31. 1 Pack Pfannen (28 Pfd.) lagert in Remscheid.
H F 1600. 1 Korb (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
H 5527. 1 Korb Wein (71 Pfd.) lagert in Remscheid.
H H 79/81. 3 Kisten (155 Pfd.) lagern in Siegen.
H S 1. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Siegen.
H B. 1 Kiste Weissblech lagert in Siegen.
H 462. 1 Fass Eier lagert in Haspe.
H R 680. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
H 1472. 1 Kiste (105 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H R 1. 1 Kiste (80 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H 1. / R 32. 1 Ballot Haare (380 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H 4. 1 Fass Glaswaaren (213 Pfd.) lagert in Langendreer.
H S 170. 1 Ballot Garn (185 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H 2492. 1 Fass (1140 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H C 47, 45, 34, 108, 44, 106, 64, 70, 90, 58, 54, 61, 52, 42, 73. 15 Ballot Wolle (1700 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
H K 1783. 1 Ballot Wolle (75 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H 1. 1 Pack Haut (42 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H 1842. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 227. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 594. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 5334. 1 Kiste Seife (103 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J F L 2708. 1 Kiste Eisenwaaren (98 Pfd.) lagert im Depot.
J B 207. 1 Ballen Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Sack Holzschuhe (15 Pfd.) lagert im Depot.
P B. 1 Pack Draht (60 Pfd.) lagert im Depot.
J R 657. 1 Kiste Spazierstöcke (40 Pfd.) lagert im Depot.
J C V 6960. 1 Pack 2 Körbe (25 Pfd.) lagert im Depot.
J B 4. 1 Kiste Chemikalien (55 Pfd.) lagert im Depot.
J K 1914. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
J L 945. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
J R 8364. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert im Depot.
J C S 3120. 1 Korbflasche Säure (120 Pfd.) lagert im Depot.
J G D 8521. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
J L 269. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert im Depot.
J W 2228. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert im Depot.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (346 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 Sack Deckelkörbe (78 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7993. 1 Kiste Feuerzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
J S 173. 1 Kiste Seife (20 Pfd.) lagert im Depot.
J W C B 5492. 1 Kiste Seife (35 Pfd.) lagert im Depot.
J H 1316. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Steinbeck
J M 21. 1 Ballot Packleinen (105 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J A 2913. 1 Kiste (102 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J D 7448. 1 Korb eiserne Nägel (120 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J S 1435. 1 Fass Oel (363 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J S 1447. 1 Fass Oel (367 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J S 1451. 1 Fass Oel (370 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J S 1453/6. 4 Fässer Oel (1452 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J S 1459. 1 Fass Oel (364 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J N 2837. 1 Kiste lagert in Haspe.
JMR 1623. 1 Kiste (175 Pfd.) lagert in Steele.
J W 1552. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steele.
J R 11. 1 Fass Branntwein lagert in Steele.
JH K / M C 62. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
J B K 2784. 1/2 Ohm Branntwein (157 Pfd.) lagert in Soest.
J G. 1 Fass (20 Pfd.) lagert in Rheydt.
J H 7196. 1 Pack Papier (205 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J S 420. 1 Pack Eisenwaaren (27 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J R 1820/6. 7 Kisten Papier (1785 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
J H 7192. 1 Pack Papier (166 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J H 7195. 1 Pack Papier (167 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J N 3001. 1 Fass Wein (165 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J B C 128. 1 Kiste (147 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J N 13579. 1 Sack Bohnen (157 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J R 2754. 1 Fass (47 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J L M 1962. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J O 968. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Schwelm.
J J K 1. 1 Sack Grütze (225 Pfd.) lagert in Dortmund.
J H 1173. 1 Korb Eisenwaaren (130 Pfd.) lagert in Dortmund.
J E B. 3 Bund Walzeisen (465 Pfd.) lagert in Dortmund.
J F C 4046. 1 Kiste (99 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
J W 5000. 1 Kiste (48 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
J G E 338. 1 leeres Fass (15 Pfd. lagert in Altenhundem.
J E B 2049. 1 Kiste (67 Pfd.) lagert in Aachen T.
J G 360. 1 Ballot Wollwaaren (426 Pfd.) lagert in Aachen T.
J U 942. 1 Kiste lagert in Aachen T.
J H 967, 979, 963/4. 4 Kisten lagern in Hagen.
J S 247/8. 2 Ofentheile lagern in Hagen.
JB H 255. 1 Ballot lagert in Arnsberg.
J S 7974. 1 Colli Eisentheile lagert in Bochum.
J W Z 5005/6. 2 Ballot Papier lagern in Bochum.
J K 46. 1/4 Ohm Sprit (78 Pfd.) lagert in Lüttringhausen.
J 2890. 1 Tonne Wurst (84 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.)
J P P 12. 1 Korb Schlittschuhe (43 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.)
J V R 2062. 1 Kübel (68 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.)
J H 1045. 1 Kiste Bettzeug (74 Pfd.) lagert in Oberhausen.
J P 815. 1 Kiste Eisenwaaren (68 Pfd.) lagert in Barmen.
J B 1/6. 6 Pack Holzwaaren (85 Pfd.) lagern in Erkrath.
J W R 1725. 1 Pack Holzwaaren lagert in B. Gladbach.
J S 5337. 1 Ballot Leinen in B. Gladbach.
J L 1738. 1 Korb (102 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J W C B 3176. 1 Kiste Seife (29 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J E F 170/2. 3 Fässer Eisenwaaren lagern Aachen M.
J U 8128. 1 Ballot lagert in Aachen M.
K 212. 1 Kiste Glas (270 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K S. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K 6. 1 Feuertopf (8 Pfd.) lagert im Depot.
K C 214. 1 Ballot Wollwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
K M 7844. 1 leere Kiste (44 Pfd.) lagert im Depot.
K S 674. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
K D 2422. 1 Kiste Bürsten (75 Pfd.) lagert im Depot.
K 584. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 16. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 288. 1 Korb Eisenwaaren (117 1/2 Pfd.) lagert im Depot.
K & K 29252. 1 Sack Sago (26 Pfd.) lagert im Depot.
K 1. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert im Depot.
K & K 29251. 1 Sack Graupen (102 Pfd.) lagert im Depot.
K 110. 1 Flasche Säure (83 Pfd.) lagert im Depot.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 452/4. 3 Körbe Tabak (84 Pfd.) lagern in Geisweid.
K G S / K 9498. 1 Kiste (330 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K G S / K 9524. 1 Kiste (280 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K & P 1261. 1 Fass Wein (460 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K C 467. 1 Ballot Wollabfall (300 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 1421. 1 Kiste lagert in Haspe.
K / K G S 6542. 1 Kiste (295 Pfd.) lagert in Steele.
K W 578. 1 Fass Kraut (314 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
K 68. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 72. 1 Pack 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 70. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 159. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 65. 1 Fass Kraut (220 Pfd.) lagert in Meschede.
K D 2134. 1 Korb Tabak (68 Pfd.) lagert in Siegen.
K S 2912. 1 Kiste (205 Pfd.) lagert in Essen.
K 15. 1 Fass Seife (140 Pfd.) lagert in Remscheid.
K 5468. 1 Kübel (124 Pfd.) lagert in Remscheid.
K C 15. 2 Schraubstöcke (210 Pfd.) lagern in Remscheid.
K C 10 1 Modell (60 Pfd.) lagert in Duisburg.
K D 28. 1 Sack (51 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K S 583. 1 Kiste (399 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K B 2001. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K S L 4118. 1 Kiste (322 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K M 950. 1 Ballot Garn (217 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K J 1736. 1 Fass Eisen (390 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K. 2 Pack Papier (148 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
K B 51. 1 Ballot (133 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K S 3499. 1 Kiste (208 Pfd.) lagert in Aachen T.
K 397. 1 Korb Rauchfleisch (50 Pfd.) lagert in Bochum.
K H 4/5. 2 Fässer (300 Pfd.) lagern in Barmen.
K 2/3. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in Barmen-Rittershausen.
K C 1608. 1 Kiste Eisenwaaren (136 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
K G 559. 4 Pack Draht lagern in Aachen M
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot.

L L 60. 1 Ballot Bretter (59 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357. 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L B 1. 1 Sack Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L VH 1695. 1 Kiste Couverts (35 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Pack Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L N 6694. 1 leere Kiste lagert in Depot.
L. 1 Block Farbholz (80½ Pfd.) lagert im Depot.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert im Depot.
L. 3 Colli Ofentheile (46 Pfd.) lagern im Depot.
L 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert im Depot.
L 902. 1 Fass Oel (300 Pfd.) lagert im Depot.
L 1/3. 3 Pack leere Säcke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L 936. 1 Ballot Wolle (300 Pfd.) lagern im Depot.
L L 6490. 1 Kiste Drahtwaaren (120 Pfd.) lagert im Depot.
L K 3888. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
L 932. 1 Fass (908 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L 4022/6. 6 Fässer Oel (2642 Pfd.) lagern in Vohwinkel.
L M. 10 leere Körbe (246 Pfd.) lagern in Vohwinkel.
L R 178. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
L W 61. 1 Kübel Butter (71 Pfd.) lagert in Siegen.
L R. 1 Rolle Stockfisch (104 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
L D 30. 1 Kiste (105 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
L K 5. 1 Ballot Lumpen (95 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
L M 187. 1 Ballot (45 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
L E 17. 1 Fass Kraut (292 Pfd.) lagert in Altenhundem.
L B 1761. 1 Kiste lagert in Aachen T.
L 5274. 1 Kiste Tapeten lagert in Bochum.
L P 6144, 6149/50. 3 Ballot Korken (60 Pfd.) lagern in Bochum.
L H 5777. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Oberhausen.
L C S 16/17. 2 Pack Pappen (50 Pfd.) lagern in Barmen.
L R 633. 1 Korb Eisenwaaren (136 Pfd.) lagert in Barmen.
L W 1871. 1 Ballot Papier (30 Pfd.) lagert in Altena.
L E 806. 1 Kiste, 1 Kerzenständer (24 Pfd.) lagert in Altena.
L W 1870. 2 Ballot Papier (89 Pfd.) lagern in Altena.
L 1. 1 Pack Kuchenpfannen (34 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
L A 481. 1 Ballot Leinen (30 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
L R. 1 Pack Packleinen (33 Pfd.) lagert in Barmen-Ritterhausen.
L. 1 eiserne Rolle (10 Pfd.) lagert in Bochum.
L B. 1 Ballot Spunde (65 Pfd.) lagert in Bochum.
L T 20. 1 Korb Hefe lagert in Aachen M.
L W 2. 1 Fässchen Häringe lagert in Aachen M.
M K 1371. 1 Kiste Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert im Depot.
M E 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
M H 5. 1 Untersatz lagert in Depot.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
M G S 550. 1 Kiste Eisenwaaren (80 Pfd.) lagert im Depot.
M 970. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Decken (22 Pfd.) lagert im Depot.
M O 5619. 1 leere Seifentonne (27 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 runde eis. Platte (30 Pfd.) lagert im Depot.
M W 2919. 1 Kiste Feuerzeug (130 Pfd.) lagert im Depot.
M W 6029. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 2. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 2266. 1 Kiste Handschuhe (21 Pfd.) lagert im Depot.
MF 2792. 1 Pack (22 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M 12. / A 7. 1 Sack Wachholderbeeren (100 Pfd.) lagert in Steele.
M & M 67. 1 Kiste Feuerzeug (19 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
M 450. 1 Fass Farbstoffe (150 Pfd.) lagert in Dortmunderfeld.
M 2173. 1 Fass (40 Pfd.) lagert in Essen.
MH / G 836. 1 Kiste lagert in Ohligswald.
M S S 6012. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert in Remscheid.
M L 1475. 1 Kiste (27 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M E B 5959. 1 Collo Maschinentheile (208 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M S 987. 1 Kiste (100 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M 13. 1 Korb Flaschen (50 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M C 721. 1 Kiste (220 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M H 323. 1 Ballot (98 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M H 8129. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M B V 4507. 1 Kiste (115 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M R. 1 Feuertopf (60 Pfd.) lagert in Aachen T.
M L 5, 31, 32, 345, 24. 5 Fässer Petroleum lagern in Hagen.
M 11. 2 eis. Eimer (10 Pfd.) lagern in Bochum.
M A H 1060/1. 2 Colli Maschinentheile lagern in Bochum.
M A H 558/59. 2 Aschenkarren (248 Pfd.) lagern in Bochum.
ML M 33. 1 Ballot Wollgarn (60 Pfd.) lagert in Barmen.
M N C 379. 1 Kiste Metallwaaren lagert in Barmen.
M C 26. 1 Ballot Tuch (32 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
M. 1 Sack Gries (171 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
M S 7. 1 Korb Kartoffeln lagert in Aachen M.
N 2057. 1 Ballot Tuch (57 Pfd.) lagert im Depot.
N O 895. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
N 508. 1 Kiste (140 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N F 6430. 1 Kiste (92 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N 11. 1 Collo Packleinen (69 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
N 2. 1 Fass (150 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
N S 901. 1 Korb Eisenwaaren (103 Pfd.) lagert in Neuss.
N 212. 1 Kübel (50 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
O B 3. 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O L 4. 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert im Depot.
O H 695. 1 Ballot baumw. Waaren (38 Pfd.) lagert im Depot.
O. 4 Kammräder (54 Pfd.) lagern in Remscheid.
O 250. 1 Sack Kartoffelmehl lagert in Aachen T.
O K 3657. 1 Fass Bier (100 Pfd.) lagert in Werdohl.
O H 1573. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Bochum.
O H 1740. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Oberhausen.
O R 7634. 1 Kiste Nudeln lagert in Barmen-Rittershausen.
O 135. 2 eis. Töpfe (275 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
O 470. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Aachen M.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
P 117. 1 Ballot Kuhhaare (230 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1014. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
P 4. 1 Pack, 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert im Depot.
P H 849. 1 Korb Eisenwaaren (134 Pfd.) lagert im Depot.
P J S 25. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert im Depot.
P & C 1414. 1 Ballot Teppich (93 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P O 5572. 1 Fass Bier (200 Pfd.) lagert in Steinbeck
P M 1167. 1 Fass (217 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P M F 2. 1 Kiste (95 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P H 4134/5. 2 Ringe Draht lagern in Haspe.
P W R 340. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
P W C 3571. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Siegen.
P G S 3542. 1 Korb Flaschen lagert in Ohligswald.
P S 411/4. 4 Kisten Gewehrläufe lagern in Homberg.
P S 419/20, 415, 423, 426/9. 8 Pack Gewehrläufe lagern in Homberg.
P M 180. 1 Fass Wein (355 Pfd.) lagert in Dülken.
P 3444. 1 Ballot Garn (110 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P T 10. 1 Fass (345 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P W 1193. 1 Ballot (102 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P H 2253. 1 leeres Fass (95 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P 2899. 1 Kiste Kleider (50 Pfd.) lagert in Witten.
P O 3127. 1 leeres Fass lagert in Altena.
P S 1956/7. 2 Fässer Spirituosen (79 Pfd.) lagern in Barmen-Rhausen.
P H & C 215. 1 Korb Lack (37 Pfd.) lagert in Holzwickede.
P S 1258/63. 5 Kisten Cedernbretter lagern in Aachen M.
Q & E 374. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
Q. 2 Ofenröhren (22 Pfd.) lagern im Depot.
Q 104. 1 Eisendraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert im Depot.
Q 4852. 1 Kiste Cichorien (58 Pfd.) lagert in Werdohl.
R G 290. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot
R C 5. 1 Kiste Leuchter (6 Pfd.) lagert im Depot.
Rqs. E K 6. 1 Ballot Putzwolle (98 Pfd.) lagert im Depot.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Papier (400 Pfd.) lagern im Depot.
R L 20/22. 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern im Depot.
R J 8530. 1 Kiste leere Kisten (115 Pfd.) lagert im Depot.
R 1. 1 Platte Guss (7 Pfd.) lagert im Depot.
R 7 leere Häringsfässer (157 Pfd.) lagern im Depot.
R 3. 1 leere Tonne (4 Pfd.) lagert im Depot
R C 3864. 41 Pack Säcke (9 Pfd.) lagert im Depot.
RP 455. 1 Kiste Pfeffer (30 Pfd.) lagert im Depot.
R HB 3963. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.
R. 4 gusseis. Rahmen (24 Pfd.) lagern im Depot.
R. 3 Pack Zinkrohr (63 Pfd.) lagern im Depot.
R E C. 1185. 1 Ballot (109 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
R E G 603. 1 Decke lagert in Altena.
R J 2304. 1 Kiste Cartonage (75 Pfd.) lagert in Barmen.
R 1109. ¼ Ohm (91 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.)
R 8207. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Bochum.
R 4093/7. 4 Kisten Seife lagern in Bochum.
R & S 3329. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. (Eilg.-Exp.)
R B 617. 1 Fass lagert in Arnsberg.
R H 1159. 20 Bund Stahl (1000 Pfd.) lagern in Witten.
R 3, 8. 2 Fässer Petroleum (638 Pfd.) lagern in Neh.-Hüsten.
R F. 1 Ballot Säcke (97 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R P 261. 1 Fass Kraut (227 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R K 2508. 1 Kiste (80 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R D 3921. 1 Kiste (240 Pfd.) lagert in Remscheid.
R P 23. 1 Korb (70 Pfd.) lagert in Remscheid.
R J 7. 1 Korb (120 Pfd.) lagert in Remscheid.
R 163. 1 Ballot (120 Pfd.) lagert in Essen.
R N S 732/3. 2 Körbe eiserne Schlösser (340 Pfd.) lagern in Gerresheim.

R C 8182. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Steele.
R T 9. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.) lagert in Steele.
R S 881. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Steele.
R E & C 107. 1 Ballot Leinen lagert in Haspe.
R C 1. 1 Kiste (18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R 8. 1 Pack Sägen (20 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R 12. 1 Handkoffer (21 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R. 2 gusseis. Kessel lagern in Opladen.
St. 2 Pflugschaare (10 Pfd.) lagern im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 25 gusseiserne Rohre lagern im Depot.
S 8624. 1 Fass Soda (150 Pfd.) lagert im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern im Depot.
S. 25 Tafeln Blech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S 17. 1 Kiste Kleidungsstücke (104 Pfd.) lagert im Depot.
S 265/267. 3 Ballot Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S W 9256. 2 Körbe Flaschen (170 Pfd.) lagern im Depot.
S B 2466A. 1 Quecksilberflasche (12 Pfd.) lagert im Depot.
S 93. 1 Pflugeisen (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 1089. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 eiserner Aschkasten (5 Pfd.) lagert im Depot.
S 2955. 1 Ballot baumw. Waaren (55 Pfd.) lagert im Depot.
S S 5066/7. 2 leere Kisten (35 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert im Depot.
S 1/2. 2 Colli Ofentheile lagern im Depot.
S T H 19. 1 Kiste Eisenwaaren (280 Pfd.) lagert im Depot.
S 3604. 1 Fass Oel (280 Pfd.) lagert im Depot.
S 2/3. 2 Pack Tafeln (30 Pfd.) lagern im Depot.
S H 11. 1 Kesseldom (130 Pfd.) lagert im Depot.
S & B 5214. 1 Kiste Schirme lagert in Holzwickede.
S C 730. 1 Ohm lagert in Barmen-Rittershausen.
S L 1975. 1 Fass (70 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
S M St 2. 1 Bindeseil lagert in Altena.
S J 10660. 1 Ballot Leinen lagert in B. Gladbach.
S 1246. 1 Kiste lagert in Barmen.
S 970. 1 Ballot Speck (89 Pfd.) lagert in Barmen.
S 9859. 1 Ballot Drahtgewebe (75 Pfd.) lagert in Bochum.
S 3. 11 Pack Draht lagern in Aachen M.
S 2. 1 Ballot Werg lagert in Aachen M.
S 6867. 1 Korbflasche lagert in Arnsberg.
S S 1125. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
S R 5854. 1 Kiste Cigarren (215 Pfd.) lagert in Arnsberg.
S 6581, 54. 1 Fass Petroleum (317 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S W 287. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S 1378. 1 Korb mit leerem Fass (20 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exp.)
S 4122. 1 Kiste Eisenwaaren (96 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 383. 1 Kiste Eisenwaaren (132 Pfd.) lagert in Schwerte.
S 20. 1 Ballot Abfall (97 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S S 914. 1 Fass (440 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S W 6572. 1 Flasche Säure lagert in M. Gladbach.
S 3. 1 Secretair (145 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S 257. 1 Fass Branntwein (89 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.) lagert in Duisburg.
S G 547. 1 Fass gr. Eisenwaaren (170 Pfd.) lagert in Letmathe.
S. 1 Stück Eisen (5 Pfd.) lagert in Homberg.
S B 7212/3. 2 Ballot (63 Pfd.) lagern in Homberg.
S 82. 1 Fass (232½ Pfd.) lagert in Remscheid.
S H 3517. 1 Kiste (94 Pfd.) lagert in Remscheid.
S. 4 Säulenöfen lagern in Soest.
S 916. 1 Kiste Eisenwaaren (56 Pfd.) lagert in Soest.
S 6574. 1 Kiste Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert in Soest.
S V 134, 938. 2 ⅛Ohm Wein (95 Pfd.) lagern in Soest.
S B 26. 1 Kübel (155 Pfd.) lagert in Meschede.
S 14/16. 3 leere Fässer lagern in Steele.
S H 6508. 1 Kiste Käse lagert in Haspe.
S C 3844. 1 Kiste (140 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S C 1913. 1 Ballot (42 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 6554. 1 Fass (595 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S & L 736. 1 Sack (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 10. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 1. 1 Pack Weichblei (165 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 20. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S S. 1 Fass Thran (1050 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 1. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Viersen.
T 62. 1 Fass Soda (584 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T
P S 1 Sack Curcumo (70 Pfd.) lagert im Depot.
3T6 3T8. 3 Fässer Asphalt (570 Pfd.) lagert im Depot.
T D 788. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert im Depot.
T 523. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
T 1470. 1 Kiste Polsternägel (71 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
T B 1598. 1 Ballot Leinen (75 Pfd.) lagert in Barmen Rittershausen.
T S 1. 1 Kiste (18 Pfd.) lagert in Aachen T.
T S 611. 1 leeres Fass (36 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
T S 1001. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
T 624. 1 Kiste (76 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
T 156. 1 Kiste (175 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
T M 13. 1 Sack Erbsen (203 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
T H 6. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Remscheid.
T 587. 1 Fass (74 Pfd.) lagert in Remscheid.
TH HV 1A. 1 Fass (400 Pfd.) lagert in Remscheid.
T. 1 Kiste (8 Pfd.) lagert in Remscheid.
T H 57. 1 Kiste (160 Pfd.) lagert in Ruhrort.
T H 372. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
T 4564. 1 Sack Bohnen lagert in Haspe.
T 84. 1 Ballot Caffee (114 Pfd.) Steinbeck.
U 1/2. 2 Pack Schreibpapier lagern im Depot.
U U 354. 1 Fass Petroleum (352 Pfd.) lagert in Holzwickede.
U 69. 1 Fass Seife (128 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
U 5. 2 Pack Bettzeug (108 Pfd.) lagern in Dortmund.
U 85870. 1 Korb Liqueur (40 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V R 28. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
V M 11. 1 Ballot (981 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
V P 13. 1 Säckchen Mehl (50 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
V 8817. 1 Fass Heringe (123 Pfd.) lagert in Altena.
V 2. 1 Fass Butter lagert in Barmen.
V C 7044. 1 Korb Kupferdraht (95 Pfd.) lagert in Bochum.
V
R 4711. 1 Fass (126 Pfd.) lagert in Arnsberg.
V R. 1 Kiste Eisenwaaren (27 Pfd.) lagert in Witten.
V D H 943. 1 Ballot (80 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V L 5110/2. 3 Rollen Papier (223 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
V L 5196. 1 Rolle Papier (18 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V 10. 1 Ballot (95 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V C 467. 1 Korb Glaswaaren (58 Pfd.) lagert in Soest.
V D L. 1 Kiste Flaschen lagert in Soest.
V B 1208. 1 Kiste Glas lagert in Ronsdorf.
V M 1698. 1 Kiste (68 Pfd.) lagert in Steinbeck
W A H 124. 1 Fass Mennig (262 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (14 Pfd.) lagert im Depot.
W A 2112. 1 Kiste Wollwaaren (230 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd.) lagert im Depot.
W J 1. 1 Kiste Gusswaaren (37 Pfd.) lagert im Depot.
W P. 1 Pack Drahtwaaren (7 Pfd.) lagert im Depot.
W B 17. 1 Sack Schusterwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W K 80. 1 Pferdedecke (3 Pfd.) lagert im Depot.
W S 5470. 1 Sack Schwamm (13 Pfd.) lagert im Depot.
W 3389. 1 Sack Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.
W 10. 1 Korb Blechwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W N 23. 1 Kistchen Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
W 499. 1 Kistchen Zucker (33 Pfd.) lagert im Depot.
W X 154. 1 leere ½Ohm (27 Pfd.) lagert im Depot.
W G 736. 1 Kiste Hohlglas lagert im Depot.
W K 87. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
W. 2 leere Seifentonnen (50 Pfd.) lagert im Depot.
W E 148. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
W K 875. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) lagert im Depot.
W K 6787. 1 Kiste Rohr (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 334. 1 Ballot Wollgarn (48 Pfd.) lagert im Depot.
W K 8953. 1 Fass Wein (345 Pfd.) lagert im Dopot.
W 14. 3 leere Fässer lagern im Depot.
W A 4083. 1 Kiste Wollwaaren (37 Pfd.) lagert im Depot.
W B 6878. 1 Kiste Pfropfen (18 Pfd.) lagert im Depot.
W C 4. 2 leere Säcke (5 Pfd.) lagern im Depot.
W B 60. 4 Pack Schaufeln (240 Pfd.) lagern im Depot.
W B 1324. 1 Korb Tabak (130 Pfd.) lagert im Depot.
W M 6. 1 leerer Koffer (15 Pfd.) lagert im Depot.
W C 1958. 1 Kiste, 1 Flasche (110 Pfd.) lagert im Depot.
W K C 897. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1756. 1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
W R 4843. 1 Pack Bretter (100 Pfd. lagert im Depot.
W & C 11699/11700. 2 Kisten Nudeln lagern in Holzwickede.
WB 7181. 1 Ballot lagert in Holzwickede.
W 568. 1 Ballot Leinen lagert in Barmen-Rittershausen.
W 2274. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W A 519. 1 Sack Korke (50 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W R 20356. 1 Ballot Pfeffer (134 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W K 866. 1 Ballot Pflaumen lagert in B. Gladbach.
W 1660. 1 Ballot (160 Pfd.) lagert in Barmen.
W 157. 1 Kiste (127 Pfd.) lagert in Bochum.
W 139/140. 2 Kübel Butter (66 Pfd.) lagern in Bochum.
W 1/3. 3 Bund Eisen lagern in Bochum.
W
W W 13061. 1 Ballot Zupfwolle lagert in Aachen M.
W O S 818. 1 Kiste (83 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. (Eilg.-Exped.)
WB K 1697. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. (Eilg.-Exped.)
W R 89. 1 Fass Dinte lagert in Arnsberg.
W. 1 Ballot Schinken (34 Pfd.) lagert in Aachen T.

W 859. 1 Fass Wurst (203 Pfd.) lagert in Aachen T.
W A. 2 Pack Säcke (173 Pfd.) lagern in Aachen T.
W S 1. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W W S 176. 1 Korb (27 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W B 13/16. 4 Colli Bettstellen lagern in Hoerde.
W W 1235. 1 Kiste Packstroh (77 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
W V 240. 1 Korb (190 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W S 590. 1 Pack Sensen (19 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W H. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 51. 1 Rolle Papier (50 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W F. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 643. 1 Ballot Garn (168 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W H 4590. 1 Fass (77 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 944. 1 Ballot (28 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W B 2062. 1 Wiege (25 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W R 573. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert in Remscheid.
W S 1. 1 Sack Eisenwaaren (112 Pfd.) lagert in Remscheid.
W R 1 Platte Eisen (3 Pfd.) lagert in Remscheid.
W 1. 1 Winde (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
W M 941. 1 Fass Wein (170 Pfd.) lagert in Ohligswald.
W V 734. 1 Kiste (5 Pfd.) lagert in Essen.
W 3. 1 Fass Kraut (250 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
W 11/12. 7 Rollen Packleinen lagern in Vohwinkel.
W K. 1 Pack 9 leere Körbe (102 Pfd. lagert in Vohwinkel.
W K C 12564. 1 Sack Caffee (50 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W R 2. 1 Kiste (125 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W K C 12748. 1 Korb Zucker (80 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W 62. 1 Pack 6 leere Körbe (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W R 2106. 1 Kübel Candis (35 Pfd.) lagert in Steele.
W P 123. 1 Pack Sensen lagert in Haspe.
W 5206. 1 Kiste Thonwaaren (175 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W S S C. 1 Ballot Reis (217 Pfd.) lagert in Langenberg.
X. 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X Z 49. 1 Ballot Twist (1100 Pfd.) lagert in Barmen.
X 11. 1 Collo Packleinen (67 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
X. 3 Säcke Erbsen (600 Pfd.) lagern in Ruhrort.
Z W 4446, 4291 2 Kisten Feuerzeug (219 Pfd.) lagern im Depot.
Z W 4920. 1 Kiste (34 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
Z & B 2. 50 Brode Zucker lagern in Steele.
Z W 4302/3. 2 Kisten Feuerzeug (75 Pfd.) lagern in Steinbeck.
Z W 4929. 1 Kiste Feuerzeug (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Z N S/S 11300 u. 3585. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Langendreer.

3138. 1 Kiste Feuerzeug (82 Pfd.) lagert im Depot.

227. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.

2617. 1 Kiste Papier (136 Pfd.) lagert im Depot.

27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.

638. 1 Ballen Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.

4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.

1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.

4. 1 Pack Tafeln (25 Pfd.) lagert im Depot.

127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.

4215. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) lagert im Depot.

1799. 1 Sack isländisches Moos (5 Pfd.) lagert im Depot.

851. 1 Ballot Leinen (10 Pfd.) lagert im Depot.

54. 1 Fass Wein (174 Pfd.) lagert im Depot.

25. 1 Fass Schweinehaare (100 Pfd.) lagert im Depot.

23. 1 Fass Corinthen (234 Pfd.) lagert im Depot.

5. 1 Kiste Schusterwerkzeuge (20 Pfd.) lagert im Depot.

12522. 1 Kiste (92 Pfd.) lagert in Viersen.

809. 1 Ballot Wollgarn (135 Pfd.) lagert in Steinbeck.

129. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.

2507. 1 Kiste Bonbons lagert in Haspe.

1 leeres Fass lagert in Steele.

1935. 1 leeres Fass lagert in Steele.

41697. 1 Sack Pflaumen (50 Pfd.) lagert in Ruhrort.

55979. 1 Kiste (113 Pfd.) lagert in Neuss [Eilgut-Exp.].

831. 1 Ballot (55 Pfd.) lagert in Essen.

2703. 1 Collo Seife (178 Pfd.) lagert in Soest.

1419. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Remscheid.

7899. 1 Kiste (103 Pfd.) lagert in Remscheid.

2008. 1 Kiste (95 Pfd.) lagert in Remscheid.

1879. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Remscheid.

3085. 1/4 Ohm Wein (77 Pfd.) lagert in Duisburg.

5813. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

2081. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

3554. 1 Fass Wein (72 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

8103. 1 Ballot (40 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

28. 1 Ballot (390 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

239. 1 Kiste (150 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

3490. 1 Kiste (43 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

2064. 1 Korb Eisenwaaren (205 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.

152. 1 Fass Zucker (300 Pfd.) lagert in Aplerbeck.

24. 1 Ballot Reis (220 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G M 819.

40281/4. 4 Fässer (734 Pfd.) lagern in Altenhundem.

1176. 1 leere Tonne (9 Pfd.) lagert in Altenhundem.

4403. 1 Kiste Feuerzeuge (42 Pfd.) lagert in Arnsberg.

2949. 1 Ballot (220 Pfd.) lagert in Neuss.

6795. 1 Ballot Wolle lagert in Aachen M.

1997. 1 Kiste lagert in Aachen M.

8. 1 Fass Corinthen lagert in Aachen M.

318. 1 Kiste lagert in Aachen M.

7217. 1 Kiste Porcellan lagert in Aachen M.

2081. 1 Kiste (200 Pfd.) lagert in Barmen.

6153. 1 Ballot Twist (1100 Pfd.) lagert in Barmen.

424. 1 Kiste (21 Pfd.) lagert in Erkrath.
„ 209. 1 Kiste (21 Pfd.) lagert in Erkrath.
„ 1294. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Erkrath.

151. 1 Fass (113 Pfd.) lagert in Altena.

8471. 1 Kistchen (24 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.

5433. 1 Kiste lagert in Barmen-Rittershaussen.

838. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.

3182/3. 2 Ballot Segeltuch lagern in Holzwickede.

T G. 37 Säcke Farbstoff lagern in Holzwickede.

74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.

1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.

588. 1 Sack Farbwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.

1769. 1 Beutel Kräuter (5 Pfd.) lagert im Depot.

1409. 1 leere Kiste (62½ Pfd.) lagert im Depot.

1506. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.

 1164. 1 Säckchen Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.

3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert im Depot.

1 Stange Eisen (8 Pfd.) lagert in Langenberg.

 5201. 1 Korb (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.

1/4. 4 Kisten Südfrüchte (580 Pfd.) lagern in Steinbeck.

62. 1 eisernes Schwungrad (150 Pfd.) lagert in Steinbeck.

9096. 1 Ballot Schellack lagert in Kaldenkirchen.

2 Bürden Eisen (106 Pfd.) lagern in Remscheid.

 1289. 2 Bankettstäbe (7 Pfd.) lagern in Mülheim a. d. Ruhr.

7. 1 Päckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert in Creuzthal.

1690. 1 Kiste (402 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

1795. 1 Ballot (1371 Pfd.) lagert in Bochum.

4887. 1 leere Kiste (59 Pfd.) lagert in Oberhausen.

13 Säcke Graupen lagern in Holzwickede.

7810½. 1 Korb Eisenwaaren (103 Pfd.) lagert in Holzwickede.

Oschatz, Berka. 2 Pack Säcke (180 Pfd.) lagern im Depot.
Kruckenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
A. Deilig. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
O. Mostert. 1 Pack Säcke (45 Pfd.) lagert im Depot.
J. G. Höltz. 1 Pack Säcke (7 Pfd.) lagert im Depot.
Andriessen, Duisburg. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagert im Depot.
J. Ridder 522. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert im Depot.
W. Dortmund 2. 1 Ballot Säcke (16 Pfd.) lagert im Depot.
Rampmann 74. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
Lohmann, Witten. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert im Depot.
C. Schmidt 1011. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
J. Walber, Siegen. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert im Depot.
Pest 1866. 1 Sack Hafer (75 Pfd.) lagert im Depot.
Lohmann 1047. 1 Fass Branntwein (190 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Mr. Meyer rest. Cologne. 1 Koffer (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Gbr. Diedrich 4102. 1 Fass Bier (200 Pfd.) lagert in Steele.
F. Wiskühler 1141, 1224. 2 Fässer Bier lagern in Steele.
H. Werl 14. 1 Ballot Leinen (50 Pfd.) lagert in Werl.
Rhein. Wasserglasfabrik Ludwigshafen a./Rhein. 1 Kiste (34 Pfd.) lagert in Remscheid.
Bernsau 319. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Homberg.
Gbr. Mons 7728. 1 leeres ½ Ohm-Fass lagert in Hoerde.
Herbertz 556, 1785, 737. 3 leere ¼ Fässer lagern in Hoerde.
A. O. Hattingen. 1 Sack (17 Pfd.) lagert in Altenhundem.
Gbr. Meininghaus 3764. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Altenhundem.
Olpe. 1 Fass (465 Pfd.) lagert in Altenhundem.
Franken. 2 Pack Säcke (94 Pfd.) lagern in Aachen T.
Schmitz. 1 Pack Säcke (102 Pfd.) lagert in Aachen T.
Le Goullon. 1 Pack Säcke (75 Pfd.) lagert in Aachen T.
Standau N S. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.
Rothschild fils à Cologne. 1 Pack Säcke (33 Pfd.) lagert in Baal.
S. Höngen 2. 1 Ballot Werg lagert in Aachen M.
Witten 6. 1 Pack Eisenwaare lagert in Bochum.
Piepenstück. 1 leeres Bierfass (58 Pfd.) lagert in Bochum.
Beyer. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Barmen.
Barmen. 1 Kiste Farbwaaren (30 Pfd.) lagert in Barmen
J. R. van Dick. 2 Ballot Säcke (88 Pfd.) lagern in Erkrath.
Gbr. Meininghaus 4682. 1 leeres Fass lagert in Altena.
Rosenberg & Isaac 4343. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altena.
Berlin 273. 1 Leine lagert in Barmen-Rittershausen.
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste Papier (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 299. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6462. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
No. 7345. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert im Depot.
No. 452. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
No. 960. 1 Korb leere Blechflaschen (10 Pfd.) lagert im Depot.
No. 419. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
No. 10/12. 3 gusseiserne Maschinenplatten (135 Pfd.) lagern im Depot.
No. 924. 1 Ballot Reis (203 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6. 1 Ring Messingdraht (5 Pfd.) lagert im Depot.
No. 856. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
No. 52. 13 Pack gr. Holzwaaren (560 Pfd.) lagern in Steele.
No. 1. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
No. 2410. 1 Korb Krüge (42 Pfd.) lagert in Siegen.
No. ¾ 9708. 1 Korb Candis (32 Pfd.) lagert in Remscheid.
No. 20. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 20111. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 1248. 1 Fass Bier (157 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 199. 1 leeres Fass (48 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 264. 1 Fass Bier (184 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 36. 1 Fass Farbe (57 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 3545. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 2597. 1 Fass Bier (155 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 5345. 1 Ohm Bier (150 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 14902. 1 Fass Bier (155 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 1189. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No 1133. 1 Ballot Packleinen (64 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 9. 6 Stück Vogelkörbe (8 Pfd.) lagern in Oberhausen.
No. 823. 1 Fass Petroleum (316 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
No. 62. 1 Fass Petroleum (316 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Korb Eisenwaaren (200 Pfd.) lagert im Depot.
I Fass Farbwaaren (600 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Schrauben (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz lagern im Depot.
1 Kiste Hausgeräthe (93 Pfd.) lagert im Depot.
6 leinene Decken lagern im Depot.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
6 Pack Kinderholzschuhe lagern im Depot.
1 Stück Packleinen (42 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack hölzerne Bettstellen (40 Pfd.) lagert im Depot.
½ Ohm Oel (160 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Cigarren (18 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rohr, 2′ lang, (11 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Rosterstäbe (1594 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere ¼ Ohmfässer lagern im Depot.
2 Stangen Stahl (24 Pfd.) lagert im Depot.
12 Dachfenstern (384 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert im Depot.
25 Rosterstäbe (975 Pfd.) lagern im Depot.
4 Rosterbalken (772 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd. lagert im Depot.
1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Holzmodelle (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Untersatz mit Aschkasten (19 Pfd.) lagert im Depot.
4 Fahnenstangen lagern im Depot.
5 Pack Holzschuhe lagern im Depot.
1 Rohrsessel (7 Pfd.) lagert in Depot.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert im Depot.
1 Platte (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Stück Sandsteine (680 Pfd.) lagern im Depot.
3 Stück Flacheisen (204 Pfd.) lagern im Depot.
8 Stück Vierkanteisen (113 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo, 2 Ofenröhre, (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Komode (60 Pfd.) lagert im Depot.
16 Gussstücke (2330 Pfd.) lagern im Depot.
5 Bürden, 1 Stange } Nageleisen (600 Pfd.) lagern im Depot.
1 Krümmerrohr (16 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Nageleisen (86 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli Wachspressen (14 Pfd.) lagern im Depot.
1 Topfdeckel mit Ofenrohrschieber lagert im Depot.
4 Unterlagehölzer (142 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kohlenmeissel (9 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Spulen (150 Pfd.) lagert im Depot
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (370 Pfd.) lagert im Depot.
4 Säcke Sägemehl (380 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Binsen (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack, 3 leere Körbe, (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Tönnchen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Hanf (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Roggen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Koffer (20 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere Körbe (13 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kiste alte Kleider (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Glaswaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
2 Bund Messerstahl (200 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Stahl (117 Pfd.) lagern im Depot.

30 Stangen doppelte Rosterstäbe, kleine (300 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sack Reis (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Farbholz (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Ballot Lumpen (61 Pfd.) lagern im Depot.
1 altes Decktuch (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rolle Cocusmatten (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange 0 Stahl (89 Pfd). lagert im Depot.
2 Stangen Rundeisen (39 Pfd.) lagern im Depot.
5 Stäbe Stahl (75 Pfd.) lagern im Depot.
28 Stück Roheisen (750 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Marmor (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (10 Pfd.) lagert im Depot.
2 Körbe leere Flaschen (117 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb leere Flaschen (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fässchen Syrup (38 Pfd.) lagert im Depot.
10 Colli Holzschragen lagern im Depot.
4 Colli Bretter lagern im Depot.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern im Depot.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Hafer (85 Pfd.) lagert im Depot.
53 Sack Raps (20000 Pfd.) lagern im Depot.
1 Partie Bleimulden (10000 Pfd.) lagert in Langendreer.
1 Korb Werkzeug (94 Pfd.) lagert in Viersen.
2 leere Kisten (40 Pfd.) lagern in Langenberg.
50 4kantgeschnittene Hölzer lagern in Langenberg.
2 eiserne Achsen (527 Pfd.) lagern in Steinbeck.
1 Korb Ketten (65 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Blechflasche Lack (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Fass Kraut (228 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Kübel Butter (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Ballot Litzen (43 Pfd.) lagert in Steinbeck.
3 Pack Sensen lagern in Haspe.
1 rundes Stück Eisen lagert in Haspe.
4 Sack Mehl lagern in Steele.
34 Colli Ofentheile lagern in Steele.
2 Pack Kreide lagern in Steele.
1 Bund Eisen lagert in Steele.
1 Sack Pumpentheile (80 Pfd.) lagert in Ruhrort.
1 Pack Stockfische (50 Pfd.) lagert in Ruhrort.
1 Kiste Kleider (50 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-E.).
1 Schraubstock (133 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-E.).
1 Packet Draht (20 Pfd.) lagert in Werl.
1 Riemscheibe
1 Colliwagenverdeck } (130 Pfd.) lagern in Werl.
1 Stange Stahl (10 Pfd.) lagert in Crefeld.
1 Pack leere Säcke (80 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
58 Stäbe Flacheisen (40 000 Pfd.) lagern in Wetter.
1 Kupferlager (4 Pfd.) lagert in Siegen.
1 Pack Tafeln (52 Pfd.) lagert in Essen.
1 Rg. Draht lagert in Soest.
1 Tafel Blech lagert in Soest.
1 Beutel Erbsen (61 Pfd.) lagert in Soest.
8 Bund Heu (90 Pfd.) lagern in Soest.
1 Pack eiserne Scheiben lagert in Soest.
1 messingener Maschinentheil (1½ Pfd.) lagert in Remscheid.
2 Körbe Tabak (100 Pfd.) lagern in Remscheid.
6 Tafeln Messingblech (102 Pfd.) lagern in Letmathe.
1 Tonne Cement (400 Pfd.) lagert in Letmathe.
1 Fass Wein lagert in Rheydt.
1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert in Duisburg.
7 Stück Holz (300 Pfd.) lagern in Duisburg.
1 Fass Küchengeräthe (42 Pfd.)
1 Pack Säcke (15 Pfd.)
1 Pack Säcke (47 Pfd.)
1 Korb Eisenwaaren (160 Pfd.)
1 Kinderstuhl (4 Pfd.)
1 Partie Lagerkasten
4 Oelkannen (49 Pfd.)
1 leere Kiste (40 Pfd.)
1 leere Kiste (49 Pfd.)
1 leere Kiste (20 Pfd.)
1 leere Kiste (54 Pfd.)
1 leeres Fass (94 Pfd.)
1 Kiste (40 Pfd.)
3 Stab Winkeleisen (100 Pfd.)
½ leere Ohm (28 Pfd.)
12 Rollen Theerpappe (744 Pfd.)
2 Schmiedezangen (132 Pfd.)
1 Ballot Reis (180 Pfd.)
32 Ofenröhren
1 Gusstheil (52 Pfd.)
1 leere Ohm (60 Pfd.)
1 Partie Kesselblech
1 leere Ohm (100 Pfd.)
1 Pack Säcke (48 Pfd.)
1 Bund Bandeisen (45 Pfd.)
1 Pack Säcke (55 Pfd.)
} lagern in M. Gladbach.

1 Bund Stahl (88 Pfd.) lagert in Dortmunderfeld.
1 Collo 3 leere Körbe
4 Blechflaschen } (50 Pfd.) lagern in Hoerde.
1 Kopfstück zu einer Bettstelle (28 Pfd.) lagert in Witten.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Stück Stahl (32 Pfd.) lagert in Altenhundem.
23 Bretter lagern in Altenhundem.
1 Sack Gerste (104 Pfd.) lagert in Aachen T.
1 Rolle Körbe (9 Pfd.) lagert in Aachen T.
1 Sack Salz (100 Pfd.) lagert in Aachen T.
1 Stück Eisen (93 Pfd.) lagert in Barop.
1 Ring Draht (88 Pfd.) lagert in Milspe.
7 Strohsäcke (148 Pfd.) lagern in Bochum.
7 Matratzen (229 Pfd.) lagern in Bochum.
2 Waschtöpfe (6 Pfd.) lagern in Bochum.
4 Stühle (40 Pfd.) lagern in Bochum.
1 steinerner Wasserkrug (8 Pfd.) lagert in Bochum.
1 irdenes Rohr (93 Pfd.) lagert in Bochum.
7 Kopfpullen lagern in Bochum.
1 Tragbalken lagert in Bochum.
1 Stange Flacheisen 12′ lang 2′ breit lagert in Dahlhausen.
1 Stange Rundeisen 13′ lang lagert in Dahlhausen.
1 Koffer Kleider (160 Pfd.) lagert in Oberhausen.
1 Korb Gänse (53 Pfd.) lagert in Barmen.
1 alter Hintofen lagert in Altena.
1 Korb verz. Kessel (30 Pfd.) lagert in Altena.
1 Stück Stahl (5 Pfd.) lagert in Altena.
1 Pack Catechu (254 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Sack Pappdeckel (89 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Kiste Gewichtsteine (86 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
3 Blöckch. Zinn (72 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
1 Pack Mattenkörbe (9 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
2 Stück Mehlkörbe (15 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
1 Pack leere Säcke lagert in Holzwickede.

## Verzeichniss

der mit Ende des Monats Januar 1872 überzähligen Güter der

**K. k. priv. Böhmischen Westbahn.**

2056. 1 leeres Fass (22 Pfd.) von Hořovitz lagert in Prag.
T H N 956. 1 Kiste Eisenwaaren (350 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
J H W 957. 1 Kiste Eisenwaaren (40 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
B 14. 1 Pack Wollsäcke (18 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
J F 30. 1 Bündel Säcke (32 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
1 Bündel gelbes Strohpapier (50 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
Fr. Drtina. 1 Koffer Effecten (38 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
1 Koffer Kleider und Wäsche (88 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
Odkoleh Plombe 1. 1 Sack Mehl (113 Pfd.) von Prag lagert in Beraun.
Z lna III. 1 Sack Kormehl (125 Pfd.) von Prag lagert in Zditz.
W & C 6809. 1 Korb Gummiwaaren (19 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Radnitz.

**Hannoversche Staatsbahn.** Lagernde Güter pro 71/72.

F 1523. 1 Brod Zucker (25 Pfd.) lagert in Hannover.
J F & Co. 1 Kiste (44 Pfd.) lagert in Minden.
L B F M 1073. 1 Kiste (229 Pfd.) lagert in Lüneburg.
L 129. 1 Ballen Caffee (50 Pfd.) lagert in Hannover.
Otto Burchhardt & Löhne in Pritzwald. 29 Säcke Hafer lagern in Lehrte.
P 57. 1 Sack Lumpen (46 Pfd.) lagert in Lehrte.
W I. 1 Sack Flachs (20 Pfd.) lagert in Göttingen.
1 Collo 4 hölzerne Stangen lagert in Hannover.
12 Stück Kopflaternen mit Glas (100 Pfd.) lagern in Cassel.
30 Ctr. Laschenschrauben lagern in Cassel.
Ohne Bezeichnung 12 Stück Laternen lagern in Cassel.
Cuno Himmelmann in Elberfeld. 1 Laterne lagert in Cassel.
Pellenz Patent. 1 Laterne lagert in Cassel.
K O S T B G. 1 Laterne lagert in Cassel.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter. Aufgestellt am 10. Februar 1872.

### 1. Kisten und Koffer.

A G 17. 1 Kiste, 12 Flaschen Wein mit Etiquette Zeller-Riesling, Carl L. Golsen in Zell, Rheinpfalz, beklebt Monsheim - Bingen (28 Kilo) lagert in Wesel seit 9. Januar 1872.
A 1688. 1 Kiste Candis (22 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 27. Jan. 72.
B D 4333/10. 1 Kiste Steingut (105 Kilo) lagert in Emmerich seit 13. December 1871.
B. 1 Koffer Bücher etc., Schriftstücke mit dem Namen Selbst Came-

ral-Amts-Buchhalter in Kapfenberg (48½ Kilo) lagert in Deutz seit 30. December 1871.

607. 1 Kiste Stearinkerzen, Tabak, Bittersalz, Sago, Mehl (38 Kilo) lagert in Deutz seit 29. December 1871.

B D 3947. 1 leere Kiste bez. Dülmen (34 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 1872.

B S 3147. 1 Kiste Bleichseife von Becker & Steeb (77½ Kilo) lagert in Mülheim seit 27. Januar 1872.

C S S 6030. 1 Kiste Briefpapier (21½ Kilo) lagert in Duisburg seit 14. December 1871.

C H 637. 1 Kiste Schuhwaaren (19 Kilo) lagert in Emmerich seit 29. December 1871.

ENB 2478. 1 Kiste Nudeln (15 Kilo) lagert in Siegen seit 8. Dec. 71.

G K 1181. 1 Kiste Cigarren (35½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 23. December 1871.

G & C 1452. 1 leere Kiste (45 Kilo) lagert in Rehme seit 15. Dec. 71.

G G 6048. 1 Kiste Nudeln (31½ Kilo) lagert in Emmerich seit 29. December 1871.

G B 2162. 1 leere Kiste bez. Cöln (14½ Kilo) lagert in Deutz seit 21 December 1871.

H B 664. 1 Kiste eingemachte Früchte (42½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 6. December 1871.

H K 27. 1 Kiste Spielwaaren bez. Hannover-Deutz (115 Kilo) lagert in Deutz seit 5. Januar 1872.

H B 69. 1 Kiste mit Zollsiegel ab Basel verschlossen [Probekistchen] (½ Kilo) lagert in Bielefeld seit 16. Januar 1872.

H C 1034. 1 Kiste enth. 1 leere Kiste H C 1033, 8 Kilo (36 Kilo) lagert in Minden seit 24. Januar 1871.

H B S 2239. 1 Kiste Wollwaaren bez. Rittersh.-Mülh. a/Rh. (81 Kilo) lagert in Giessen seit 25. Januar 1872.

J W 868. 1 Kiste enthält 1 leere Kiste J. W. 869 (39 Kilo) lagert in Betzdorf seit 13. December 1871.

J B 857. 1 Kiste Eisenwaaren (407 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 26. December 1871.

J O 19. 1 Kiste Streichhölzer (26½ Kilo) lagert in Duisburg seit 6. Januar 1872.

J P 888. 1 Kiste Winterhandschuhe bez. Holzwickede Amsterdam (27 Kilo) lagert in Oberhausen seit 25. Januar 1872.

K 11 282. 1 leere Kiste (83 Kilo) lagert in Wissen seit 23. Decbr. 71.

L H 4805. 1 Kiste Drähte zu Regenschirmen (21 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 26. December 1871.

L B N 4770. 1 Kiste Glaswaaren (9 Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar 1872.

L L 3. 1 Kiste Pflaumen (27½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 15. Januar 1872.

M 1917. 1 Kiste Ultramarin (184 Kilo) lagert in Emmerich seit 12. Januar 1872.

M W 1139. 1 Kiste Wurstmesser bez. Frankfurt - Schwelm (5 Kilo) lagert in Oberhausen seit 25. Januar 1872.

O S G 1256. 1 Kiste Cigarren (168½ Kilo) lagert in Emmerich seit 30. December 1871.

P S 611. 1 Kiste Feilen von Peiseler & Söhne in Remscheid (80 Kilo) lagert in Deutz seit 11. Januar 1872.

R & C 7164. 1 Kiste Cigarren in Kisten à 250 Stück (46½ Kilo) lagert in Bielefeld seit 20. Januar 1872.

R S 36. 1 leere Kiste (9 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 28. Jan. 72.

S 2039. 1 Kiste div. Packete schwarz Nähgarn (80 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 1872.

W S 10. 1 Kiste baumwollenes Garn (34 Kilo) lagert in Giessen seit 25. Januar 1872.

W H 604. 1 Kiste Pianino (307 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Jan. 72.

Peter Wilhelm Giese in Stalacke bei Wattenscheidt. 1 Kiste Butter (10 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. December 1871.

Frau Baumeister Schwartz in Wetter a. d. Ruhr addr.: Frau Altropp No. 36. 1 Kiste enth. 4 Töpfe Eingemachtes, 1 Fässchen Fische, 1 Partie Aepfel, 1 Päckchen getr. Pflaumen, 1 Säckchen Mehl, 1 Fl. Wein, 1 Fusswärmer, 3 hölz. Löffel (15 Kilo) lagert in Deutz seit 11. Januar 1872.

2476. 1 Kiste Lackritz (36 Kilo) lagert in Duisburg seit 14. December 1871.

488. 1 Kiste Cigarren (39 Kilo) lagert in Bielefeld seit 14. December 1871.

111 Cöln. 1 Kiste Knöpfe (18 Kilo) lagert in Giessen seit 25. Januar 1872.

1 leere Kiste (26 Kilo) lagert in Siegen seit 20. Januar 1872.

### 2. Ballen und Packete.

A R 4143. 1 Ballen Federn (32½ Kilo) lagert in Deutz s. 11. Dec. 71.

Æ H 3625. 1 Ballen Leinengarn (9 Kilo) lagert in Bielefeld seit 3. Januar 1872.

B E 8590. 1 Ballen Leinen (114 Kilo) lagert in St. B. Essen seit 30. December 1871.

B L / R M 661. 1 Ballen Caffee (62 Kilo) lagert in Giessen seit 22. December 1871.

B H 19. 1 Ballen Tuch (18½ Kilo) lagert in Giessen seit 27. Jan. 72.

E A W / B S C 33, 35, 39, 40, 41, 43. 6 Ballen Tabak (73, 65½, 72, 73, 90, 71 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 27. December 1871.

E P 6 Oberhausen. 1 Ballen, 7 Stück weiss Leinen und 1 St. Bettdrillich (62½ Kilo) lagert in Deutz seit 2. Jan. 1872.

E P 38 Empel. 1 Ballen, 3 Stück weiss Leinen (29 Kilo) lagert in Deutz seit 2. Januar 1872.

E 1133. 1 Ballen, 1 Stück Düffel bez. Winsen/Bremen (15 Kilo) lagert in Deutz seit 11. Januar 1871.

E W 670. 1 Ballen Schustergarn mit d. Etiquette Ch. Cock & Co. Fil de Chaugove Lokeren, bez. Trier (55 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 1872.

F W 22. 1 Ballen baumwoll. Garn bez. Frankfurt (216 Kilo) lagert in Giessen seit 27. Januar 1872.

G 36 658. 1 Ballen gebrannter Caffee (41 Kilo) lagert in Duisburg seit 4. Januar 1872.

G F 405 Berlin. 1 Ballen baumw. Waaren (28½ Kilo) lagert in Deutz seit 7. Januar 1872.

G R 1560/1. 2 Ballen Papier (169 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 28. Januar 1872.

G M 11. 1 Ballen Papier (60 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 28. Januar 1872.

H S 756. 1 Ballen Leinen (47½ Kilo) lagert in Deutz seit 12. Dec. 71.

H 2. 1 Ballen Manufacturwaaren (32 Kilo) lagert in Minden seit 25. December 1871.

J W Z 3673. 1 Pack Papier (60 Kilo) lagert in St. B. Essen seit 30. December 1871.

J W 1575. / P D 591. 1 Ballen Wolle lagert in Deutzerfeld seit 27. Jan. 1872.

L N 1. 1 Ballen Tabaksblätter (102 Kilo) lagert in Deutz seit 7. Januar 1872.

M 27 400. 1 Ballen Caffee (66½ Kilo) lagert in Duisburg seit 12. December 1871.

O 10 603/4. 2 Ballen Taback (380 Kilo) lagern in Deutz s. 12. Jan. 72.

S 580. 1 Ballen Caffee (73½ Kilo) lagert in Siegen seit 9. Dec. 1871.

Sp W E 4441/74. 12 Ballen roh Nessel (2776 Kilo) lagern in Siegburg seit 8. Januar 1872.

Tc R 69. 1 Ballen Speck (26 Kilo) lagert in Giessen seit 22. Dec. 71.

T 3679. 1 Ballen Manufacturwaaren bez. Mülh. a. Rh. (20 Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 1872.

V. 1 Ballen Tabak (52½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 11. Jan. 72.

V W 304/5. 2 Ballen Filz (332 Kilo) lagern in Dülmen s. 21. Jan. 72.

W G 62/64. 3 Ballen Leder (252½ Kilo) lagern in Deutz s. 31. Dec. 71.

W 6. 1 Ballen Hausgeräth (17 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 28. December 1871.

416. 1 Ballen Caffee (67½ Kilo) lagert in Altenessen s. 1. Jan. 72.

### 3. Fässer und Tonnen.

A W Sen. 1593. 1 Fass Cichorien (72 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 6. December 1871.

A 401. 1 Fass Petroleoum (150½ Kilo) lagert in Emmerich seit 30. December 1871.

A N 270/4. 5 Fass Honig (1035 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 9. Januar 1872.

B 2. 1 Fass Bleizucker (237 Kilo) lagert in Deutz seit 20. Dec. 1871.

B 1/6. 6 leere Fässer (64½ Kilo) lagern in Deutz seit 2. Jan. 1872.

B S 8412/13, 8415/18. 6 Fässer Messingdraht (811½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 27. Januar 1872.

C H 392. 1 leeres Fass (11 Kilo) lagert in Deutz seit 12. Dec. 1871.

D C 128. 1 leeres ¼ Ohmfass (7 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 1872.

E O 9611/16. 6 Fass Oel (1400 Kilo) lagern in Deutz seit 15. Dec. 71.

E C 1. 1 leeres ½ Ohmfass (18 Kilo) lagert in Altenessen s. 1. Jan. 71.

F W W 3642. 1 leere Tonne (37½ Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar 1872.

F K 1096. 1 Fass Druckerschwärze bez. A. Essen-Mülh. a. Rhein (35 Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 1872.

G O 731. 1 Fass Wein (1082½ Kilo) lagert in Giessen s. 29. Dec. 71.

H G 105. 1 leeres Fass (9½ Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 26. Dec. 71.

HF 5/7. 3 leere Fässer (29 Kilo) lagern in Rheda seit 27. Dec. 1871.

H R 363/66, 371. 5 Fässer Petroleum (830 Kilo) lagern in Oberhausen seit 27. December 1871.

H B 2622. 1 Fass Branntwein (231½ Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar 1872.

H B 307/8, 311. 3 leere Fässer (32½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 5. Januar 1872.

H G 2461. 1 Fass Rüböl (190 Kilo) lagert in Oberhausen s. 5. Jan. 72.

H 25 201 od. H 201, 235. 1 Fass Petroleum (155½ Kilo) lagert in Wesel seit 21. Januar 1872.

H V 7805. 1 leeres Fass (13¾ Kilo) lagert in Giessen seit 27. Jan. 72.

J B 14. 1 Fass Wein (86½ Kilo) lagert in Minden seit 30. Dec. 1871.

J M 2. ½ Ohm Wein (87½ Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 21. Jan. 72.

J W J 936. 1 Fass Farbe (156½ Kilo) lagert in Wetzlar s. 23 Jan. 72.

J G 14505. 1 Fass (22½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Jan. 72.

K 9943/5. 3 Fass Branntwein (278½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 28. Januar 1872.

L S 2590. 1 Fass Oel (90 Kilo) lagert in Giessen seit 10. Dec. 1871.

L B 2. ¼ Ohm Weisswein (45 Kilo) lagert in Siegburg s. 5. Jan. 72.

M 4. 1 Fass Wein (50 Kilo) lagert in Emmerich s. 13. Dec. 71.

L B 16/18. 2 leere Fass (38½ Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 4. Jan. 72.

S ✕ 4. 1 Fass Sardinen (verkauft, 3½ Kilo) lagerte in Deutz seit 2. Januar 1872.

2363 / S. 1477 / 1346 } 2 Fass / 1 Sack } Nägel (435½ Kilo) lagern in Emmerich s. 8. Januar 72.

S 1/2. 2 Fass Oel (128 Kilo) lagern in Giessen s. 25. Januar 72.

St. 2548. 1 leeres Fass (9 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 28. Jan. 72.

S W 1820. 1 leeres Fass lagert in Haltern s. 28. Jan. 72.

W O 4644 / 5276 } 2 leere Fässer (167 und 178 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 1. Jan. 1872.

2 M. 3 Tonnen Häringe (455 Kilo) lagern in Dortmund s. 11. Dec. 71.

6991/2. 2 leere Fässer (22½ Kilo) lagern in Deutz seit 31. Dec. 71.

855 / 5226 } 1 leeres Fass (29½ Kilo) lagert in Giessen s. 25. Jan. 72.

Herbertz 2945. 1 leere Ohm (30 Kilo) lagert in Altenessen s. 1. Jan. 72.

1 leeres Oelfass (18 Kilo) lagert in Castrop seit 28. December. 71.

1 Fass Theer (255 Kilo) lagert in Altenessen s. 1. Jan. 72.

1 Fass dickes Maschinenfett (58 Kilo) lagert in Duisburg s. 8. Jan. 72.

1 leeres Bierfass (15 Kilo) lagert in Minden s. 16. Jan. 72.

4. Kübel.

B 3. 1 leerer Kübel (14 Kilo) lagert in Castrop seit 28. Dec 71.

B 2. 1 Kübel Butter (17½ Kilo) lagert in Giessen seit 22. Dec. 71.

H E 507. 1 leerer Kübel (3 Kilo) lagert in Minden seit 6. Jan. 72.

S O I. 1 leerer Kübel (8 Kilo) lagert in Rehme s. 27. Dec. 71.

W C 16742. 1 Kübel Käse (75 Kilo) lagert in Emmerich s. 4. Jan. 72.

5. Säcke.

C S 7. 1 Sack Einschlagsbaumwolle Nr. 8 (22 Kilo) lagert in Ruhrort seit 4. Januar 72.

C S 6. 1 Sak Rohzucker (100 Kilo) lagert in Herford s. 26. Jan. 72.

H 1. 1 Sack Kartoffeln (39 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 6. Dec. 71.

H M 800. 1 Sack Senfmehl (59 Kilo) lagert in Deutz s. 9. Jan. 72.

J W C 559/1. 1 Sack Waldsaamen (108 Kilo) lagert in Giessen seit 20. Januar 1872.

K 360. 1 Sack Saamenabfall (50 Kilo) lagert in Emmerich seit 4. Januar 1872.

L W 4. 1 Sack Kartoffeln (75 Kilo) lagert in Löhne seit 16. Dec. 71.

P K M F R & Cie. 1 Sack Kartoffelmehl (100 Kilo) lagert in Dortmund s. 29. Jan. 72.

R J 2. 1 Sack Gerste (76 Kilo) lagert in Gelsenkirchen s. 1. Dec. 71.

V B. 1 Sack Graupen (22½ Kilo) lagert in Altenessen s. 1. Jan. 72.

1 Sack Rohzucker (111 Kilo) lagert in Herford s. 26. Jan. 72.

Gebr. Heller, Dresden. 1 Sack Säcke (18 Kilo) lagert in Münster seit 1. December 71.

Halkamp & Co., Amsterdam. 1 Sack Roggen (70 Kilo) lagert in Borbeck s. 5 December 71.

Gebr. Muneck, Halle a. d. Saale. 1 Sack Mehl (100 Kilo) lagert in Giessen s. 7. December 71.

1 Sack Säcke (4 Kilo) lagert in Minden seit 8. December 71.

4 Säcke Rüben (229½ Kilo) lagern in Haltern seit 18. Dec. 71.

27812. 1 Sack Graupen (22½ Kilo) lagert in Deutz seit 27. December 72.

6. Körbe.

A B 3720. 1 Korb Tabak (von Bönninger und Söhne, 29½ Kilo) lagert in Deutz s. 27. Jan. 72.

B N. 1 Korb Schellfische (51 Kilo) lagert in Dentz seit 24. Dec. 71.

B C 78. 1 Korb feuerfeste Steine (61 Kilo) lagert in Emmerich seit 20. Januar 72.

B K. 1 Korb eiserne Ketten, trägt auch Adresse J W Späth in Dutzendteich bei Nürnberg (16½ Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 72.

D S 2830. 1 Korb Emballage (7½ Kilo) lagert in Giessen s. 30. Jan. 72.

E H 701. 2 leere Körbe (6½ Kilo) lagern in Hamm s. 4. Dec. 71.

E 6. 1 Korb Schinken (74½ Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 28. Jan. 72.

F S. Wiesbaden. 1 Korb Gemüse (40 Kilo) lagert in Deutz seit 23. December 71.

G T 1917. 1 Korb Eisenwaaren (37½ Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar 72.

G K 1612. 1 Korb Eisenwaaren (70 Kilo) lagert in Hennef seit 29. Januar 72.

H S 2905. 1 Korb Tabak (56 Kilo) lagert in Siegen seit 9. Dec. 71.

H K 324. 1 Korb leere Säcke und Körbe (18½ Kilo) lagert in Duisburg seit 14. December 71.

H 1. 1 Korb Bückinge (25 Kilo) lagert in Altenessen s. 20. Dec. 71.

J P S 165. 1 Korb Eisenwaaren (46 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 26. December 71.

J C S 3158. 1 Korb 1 Flasche Säure (23 Kilo) lagert in Deutzerfeld 27. Januar 72.

L C M 6595. 1 Korb Chemicalien (46 Kilo) lagert in Emmerich seit 30. December 71.

L K 781. 1 Korb Gewichte (15½ Kilo) lagert in Deutz s. 28. Dec. 71.

L 1. 1 Korb Materialwaaren (10 Kilo) lagert in Osnabrück seit 1. Januar 72.

M H G. 1 Korb fr. Fische (75 Kilo) lagert in Deutz s. 2. Jan. 72.

M 30. 1 Korb Boonekamp (bekl. Ründeroth-Mülheim, 30 Kilo) lagert in Wetzlar s. 23. Jan. 72.

P K 5, 6, 8, 9. 4 leere Körbe lagern in Deutzerfeld s. 9. Jan. 72.

P L 133. 1 Korb (30 Fl. Walportzheimer-Wein, 51 Kilo) lagert in Hennef s. 23. Jan. 72.

P J M 3034. 1 Korb Blechwaaren (45 Kilo) lagert in Oberh. s. 35. Jan. 71.

V 8232. 1 Korb Tabak (37½ Kilo) lagert in Dortmund s. 11. Dec. 71.

W J 7641. 1 Korb Rolltabak (bez. Neuwied-Troisdorf, 26½ Kilo) lagert in Deutz s. 9. Jan. 72.

1 Korb fr. Fische (67½ Kilo) lagert in Wesel s. 22. Dec. 71.

1 Korb Schellfische (56½ Kilo) lagert in Düsseldorf s. 22. Dec. 71.

1 Korb Blumen (5 Kilo) lagert in Deutz s. 29. Dec. 71.

W K 549. 4 leere Körbe (18 Kilo) lagern in Minden s. 18. Dec. 71.

Diverse.

A Z. 3 Steine (zus. mit G Z 3 Steine, 615 Kilo) lagern in Hamm seit 24. December 71.

B 66. 1 runde eiserne Platte (32½ Kilo) lagern in Duisburg seit 3. Januar 72.

B. 1 Bürde Stahl (54 Kilo) lagert in Dülmen s. 21. Jan. 72.

B W 14. 1 Pack Bretter (18 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 27. Jan. 72.

Velociped C F W 75 P J Kurz Rippberg. 16 Maschinen-Strohmesser (15 Kilo) lagern in Deutz seit 17. December 71.

E B. 2 Colli Ofentheile (9 Kilo) lagern in Minden seit 30 Dec. 71.

F. 1 Pufferhülse (10 Kilo) lagert in Siegen seit 9. Dec. 71.

G M 428. 1 1″ Eisenplatte (21 Kilo) lagert in Minden s. 27. Dec. 71.

G R 3653. 1 Pack Papier (18 Kilo) lagert in Emmerich s. 30. Jan. 72.

H 3/4. 1 Bettstelle und 1 Matratzenrahmen (31½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 6. December 71.

H A 4. 5 Pack Holzschuhe (72 Kilo) lagern in Deutz s. 12. Dec. 71.

H S 1057/60. 4 Colli Lochmaschinen (500 Kilo) lagern in Gelsenkirchen seit 17. December 71.

H S 11. 1 Pack Holzschuhe (15 Kilo) lagert in Deutz s. 11. Jan. 72.

H. 6 eiserne Röhren (75 Kilo) lagern in Deutz s. 5. Jan. 72.

H 21/3. 3 Zinkbleche (15 Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 21. Jan. 72.

J W 2. 1 Bund Holzschuhe (13 Kilo) lagert in Altenessen s. 1. Jan. 72.

J. 1 Bürde Rundeisen (40 Kilo) lagert in Deutz s. 27. Jan. 72.

L. 8 Stäbe Flacheisen (215 Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 7. Jan. 72.

P. 5 Colli Gusswaaren lagern in Münster seit 1. Dec. 71.

P B. 1 Collo Gusswaaren (70 Kilo) lagert in Siegen seit 18. Dec. 71.

S B 124/7. 4 Pack Felle (262 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 21. Januar 1872.

T M 120/1. 2 Pack Körbe (7 Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 19. Jan. 72.

V. 1 Serane Tabak (50 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 11. Jan. 72.

V W. 1 Eisenplatte (6 Kilo) lagert in Minden seit 18. Jan. 72.

V 2. 1 eiserner Ofen (bekl. Creuzthal, 57½ Kilo) lagert in Emmerich seit 20. Januar 72.

W 15. 3 Pack Bretter (29½ Kilo) lagern in Emmerich s. 1. Dec. 71.

Z T. 1 Gebund Bandeisen (41½ Kilo) lagert in Deutz s. 29. Dec. 71.

Z. 1 Gusstheil zu 1 Ofen lagert in Borbeck s. 8. Jan. 72.

1 Partie Roheisen lagert in Borbeck seit 4. Dec. 71.

1 hölzernes Rad (11½ Kilo) lagert in Siegen seit 8. Dec. 71.

3 Stäbe Flacheisen (55 Kilo) lagern in Deutz s. 15. Dec. 71.

1 eiserne Platte (5 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 17. Dec. 71.

12 Eisenbahn-Wagenfedern (800 Kilo) lagern in Haltern s. 18. Dec. 71.

1 Gebund Flacheisen (51 Kilo) lagert in Deutz s. 29. Dec. 71.

1 Topf eingemachte Bohnen (35 Kilo) lagert in Deutz s. 28. Dec. 71.

3268. 1 Rolle Zinkgewebe (3½ Kilo) lagert in Wesel s. 19. Dec. 71.

## Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro November und December 1871.

B 44. 2 Säcke Kartoffeln (258 Pfd.) lagern in Berlin seit 22. Novemb.

J L O. 1 Rindshaut lagert in Sorau seit December pr.

1 lange eiserne Schiene lagert in Nimkau seit 11. November.

G S. M 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd) lagert in Breslau seit 17. December.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Taunus-Bahn** am 1. Januar 1872 überzähligen Güter.

Z 326. 1 Fass Wein
5 leere Hühnerkörbe
AB 38. 2 Kisten Weissblech (261 Pfd.)
M B 904. 1 Korb leere Gefässe (56 Pfd.)
M S. 1 Korb leere Gefässe (17 Pfd.)
E C 4242/3. 2 leere Körbe (18 Pfd.)
„ 2322. 1 leerer Korb (4 Pfd.)
F S 100. 1 Kiste Eisenwaaren (83 Pfd.)
P 13. 1 leere Kiste
B S 103504, 103788. 2 leere Kisten
C S 776. 1 leere Kiste
A B 345. 1 leere Kiste
1 Fass rothe Flüssigkeit (129 Pfd.)
V D 25  1 Sack Caffe (135 Pfd.)
31 48 360

} lagern in Frankfurt. Auf dem Boden für ankommende Güter.

D 4 / B 48 / F N 182 / 64 — 1 Kiste gefüllt (250 Pfd.)
1 Kleiderständer.
8937. 1 Kiste gefüllt (63 Pfd.)
[s c
F B 1/2. 2 leere Fässer (48 Pfd.)
M 8694. 1 leeres Fass (12 Pfd.)
1 leeres Fass (30 Pfd.)
R 4060. 1 leeres Fass (62 Pfd.)
L 6144. 1 leeres Fass (60 Pfd.)
D M 6266. 1 leeres Fass (23 Pfd.)
} lagern in Frankfurt. Auf dem Boden für abgehende Güter.
1 Korb Blechflasche (13 Pfd.) lagert in Castel.
1 Sack Zwieback (8 Pfd.) lagert in Castel.
159 Port. Zwieback II. Bat. III. Rgt. Zittau. 1 Fass Zwieback (203 Pfd.) lagert in Castel.
B 2644. 1 Pack Papier lagert in Mainz.
J B W 1101. 1 Kiste Papier lagert in Mainz.
1 Bettstelle lagert in Mainz.
G S B 540. 1 Fass Erde (200 Pfd.) lagert in Biebrich.
D L 166. 1 Fass Eisen (610 Pfd.) lagert in Biebrich.
M 2126. 1 Kiste gefüllt (39 Pfd.) lagert in Biebrich.
G P 1537. 1 Kiste gefüllt (32 Pfd.) lagert in Biebrich.
1 Rolle Dachpappe (82 Pfd.) lagert in Biebrich.
1 leerer schwarzer Koffer lagert in Biebrich.
1 leere Korbflasche lagert in Wiesbaden.
G 136. 1 Fass Stärke lagert in Wiesbaden.
O 5174. 1 Kiste Guss lagert in Wiesbaden.
S K 339. 1 Kiste Thonwaaren lagert in Wiesbaden.
10 Colli Gusseisen (186 Pfd.) lagert in Wiesbaden.
1 Pack 3 Körbe und 1 Korbflasche lagert in Wiesbaden.
1 Postbriefkasten lagert in Wiesbaden.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Thüringischen Eisenbahn** überzähligen Güter pro Monat Januar 1872.

B G S 8914. 1 Ballen Garn lagert in Leipzig seit 26. Januar 1872.
C B 2. 1 Sack (100 Pfd.) lagert in Leipzig seit 26. Januar 1872.
C A 6947. 1 Kiste (67 Pfd.) lagert in Leipzig.
C D M 17. 1 Ballen Camillen (225 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. Januar 1872.
C S 55. 1 leeres Barel (55 Pfd.) lagert in Weimar seit 31. Decemb. 1871.
F W H 1/3. 3 Kisten Mineralien (200 Pfd.) lagern in Leipzig seit 31. Januar 1872.
F N 4. 1 Pack Schiefertafeln (22 Pfd.) von Eisenach lagert in Halle seit 31. Januar 1872.
F R. 1 Kiste Blech (117 Pfd.) lagert in Zeitz seit 2. Januar 1872.
G K 7. 1 Ballen (252 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Januar 1872. Frankenberg beschrieben.
G K 8. 1 Ballen (195 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Januar 1872. Frankenberg beschrieben.
G B 481/5. 5 leere Holzgestelle von Elberfeld lagern in Leipzig seit 19. Januar 1872.
G P 9300. 1 Kiste Cigarren (218 Pfd.) von B. A. B. lagert in Halle seit 18. Januar 1872.
G B 448/51. 4 Holzgestelle Hohlglas (632 Pfd.) lagern in Halle [Eilgut-Expedition] seit 24. December 1871.
G L 210. 1 Ballen (37 Pfd.) lagert in Gera seit 3. Januar 1872.
H A S 1545. 1 Korb Eisenwaaren (111 Pfd.) lagert in Eisenach seit 22. Januar 1872.
H M 5. 1 leeres Barel (5 Pfd.) lagert in Weimar seit 31. December 1871.
J K 12. 1 Kiste leere Tuschkasten (73 Pfd.) lagert in Saalfeld seit 15. Januar 1872.
H v S 489. 1 Korb (16 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Januar 1872.
J. B. Günfeld Felegyhaza. 4 Ballen Säcke (163 Pfd.) lagern in Leipzig seit 31. Januar 1872.
K S 5. 1 Kiste (218 Pfd.) von Elberfeld lagert in Leipzig seit 26. December 1871. Höxter bezettelt.
K R 1774. 1 Korb Eisenwaaren (72 Pfd.) von Neh.-Hüsten lagert in Gera seit 5. November 1871.
K V 63. 1 leeres Barel (63 Pfd.) lagert in Weimar seit 31. Decemb. 71.
L N 3756/64, 3766/7. 11 Ballen Garn lagern in Leipzig seit 26. Januar 1872.
L M C 138. 1 Ballen (30 Pfd.) von Aachen lagert in Leipzig seit 27. Januar 1872.
L 50. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 31. Januar 1872.
L C 47. 1 Ballen Wickrath-Themar bezettelt.
L C 53. 1 Kiste Glas (43 Pfd.). Dresden bezettelt.
M M 4199. 1 Ballen (143 Pfd.) lagert in Halle seit 25. Januar 1872.
M 475. 1 Ballen (67 Pfd.) lagert in Zeitz seit 2. Januar 1872.
No. 2208. 28 Ofenplatten lagern in Leipzig seit 17. Januar 1872.
No. 1/6. 6 Ballen Wurzeln 1011 Pfd.) lagern in Leipzig s. 31. Jan. 72.
P 9547. 1 Kiste (62 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Januar 1872. Cassel beschrieben.
PH 9243. 1 leeres Fass (17 Pfd.) von Elberfeld lagert in Leipzig seit 26. December 1871.
P J B 10. 1 Ballen (14 Pfd.) lagert in Gotha seit 14. Januar 1872.
R G 930. 1 Ballen (129 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Januar 1872. Jauer beschrieben.
R 958. 1 Korb (80 Pfd.). Kassel beschrieben.
4867. 1 Kiste (12 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Januar 1872.
Stadtmühle Wurzen 2275. 1 Pack Säcke (42 Pfd.) von Langensalza lagert in Leipzig seit 22. Januar 1872.
S M 4. 1 Ballen Betten (71 Pfd.) lagert in Leipzig seit 26. Januar 1872. Essen bezettelt.
S 3. 1 Koffer Wäsche (37 Pfd.) lagert in Halle seit 31. Januar 1872.
S 107. 1 Sack Kartoffeln (107 Pfd.) lagert in Apolda Eilgut-Ex-
L R pedition seit 10. December 1871.
Saechs 111. 1 Stück Eisenplatte (28 Pfd.) lagert in Weimar seit 18. December 1871.
W R 136. 1 Pack Eisenwaaren (63 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Januar 1872.
W B C 4274/6. 3 Ballen Garn lagern in Leipzig seit 26. Januar 1872.
W H 349. 1 Kiste Mineralien (44 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. Januar 1872.
1 Treppenleiter (25 Pfd.) lagert in Leipzig Eilgut-Expedition seit 26. December 1871.
12 Stangen Eisen lagern in Weissenfels seit 22. December 1871.
2 Puppenwagengestelle (10 Pfd.)
1 Puppenwagen (10 Pfd.)
1 Kinderwagen (25 Pfd.)
} lagern in Zeitz seit 2. Januar 1872.
Div. Zeichen. 90 leere Fässer von Weissenfels lagern in Teuchern seit 30. December 1871.
Div. Zeichen. 40 leere Fässer von Weissenfels lagern in Teuchern seit 30. December 1871.
Div. Zeichen. 45 leere Ballons von Gera lagern in Teuchern seit 30. December 1871.
1 Pack Viehsalz (101 Pfd.) lagert in Erfurt seit 2. Januar 1872.
13 neue Bretter lagern in Eisenach seit 7. Januar 1872.
1 Fass Branntwein (40 Pfd.) lagert in Markranstedt seit 31. Dec. 1871.
1 Schaaffell (10 Pfd.) lagert in Saalfeld seit 30. Januar 1872.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

## b) Fehlende.

### Verzeichniss

der mit Ende des Monats Januar 1872 abgängigen Güter der **K. k. priv. Böhmischen Westbahn.**

B B. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Neu-Bidsov fehlt in Prag.
B B. 2 leere Fässer (140 Pfd.) von Neu-Bidsov fehlen in Prag.
B B. 2 leere Fässer (140 Pfd.) von Pest fehlen in Prag.
54 Ballen Wergabfälle (3676 Pfd.) von Trautenau fehlen in Prag.
E P A B. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Trautenau fehlt in Prag.
2 Colli Ofentheile von Hořovitz fehlen in Prag.
1 Stück Achse (220 Pfd.) von Insbruck fehlt in Prag.
3 Bund Stundholzstäbchen (125 Pfd.) von Rokycan fehlen in Prag.
1 Sack Hafer (120 Pfd.) von Pilsen fehlt in Prag.
727. 1 Bund Emailgeschirr (20 Pfd.) von Stiahlau fehlt in Prag.
1 Bund Eisennägel (30 Pfd.) von Zditz fehlt in Prag.
C R 3. 1 Bund Stahl von Hamburg fehlt in Prag.
6735. 1 Ballen Emailgeschirr (65 Pfd.) von Hořovitz fehlt in Prag.
W S 3066. 1 Ballen Emailgeschirr (44 Pfd.) von Hořovitz fehlt in Prag.
1 Stück Eisen (170 Pfd.) von Cöln fehlt in Prag.
7358. 1 Ballen Emailgeschirr (30 Pfd.) von Hořovitz fehlt in Prag.
W & C 7038. 1 Kiste Bleiblech (314 Pfd.) von Radnitz fehlt in Prag.
E P A B. 1 leeres Fass (70 Pfd.) von Reichenberg fehlt in Prag.
A P 5. 1 leeres Fass 11 E. 35 M. (230 Pfd.) von Pilsen fehlt in Prag.
A L 45. 1 Ballen Federn (75 Pfd.) von Nepomuk fehlt in Prag.
Starke. 1 Sack Mehl (136 Pfd.) von Prag fehlt in Beraun.
Victoria umel. mlyn. 1 Sack Weizenmehl (170 Pfd.) von Prag fehlt in Zditz.
F F 32. 6 Bund Eisen (168 Pfd.) von Radnitz fehlen in Hořovitz.
1 gusseisernes Wandstück von Hořovitz fehlt in Rokycan.
K T 7393. 1 Fass Liqueur (30 Pfd.) von Prag fehlt in Pilsen.
F P. 1 Bund Eisen (224 Pfd.) von Anvers fehlt in Pilsen.
1 Sack Gerste von Prag fehlt in Pilsen.
1 Sack Erbsen (142 Pfd.) von Rokycan fehlt in Pilsen.
12 Stäbe Eisen (294 Pfd.) von Aachen fehlen in Pilsen.
E P A B. 1 leeres Fass 2 E. (70 Pfd.) von Prag fehlt in Pilsen.
P 3686. 1 Kiste Wollgarn (233 Pfd.) von Furth fehlt in Pilsen.
S F 301. 1 Kiste Spiegel von Hořovitz fehlt in Nürschan.

### Hannoversche Staatsbahn. Januar 1872.

A 3. 1 Schmortopf (4 Pfd.) fehlt in Celle.
AH 2. 1 Ballen Gelbholz (129 Pfd.) fehlt in Cassel.

A B 2. 1 Kiste Hausgeräthe (133 Pfd.) fehlt in Hannover.
A D 456. 1 Fass Fische (9 Pfd. fehlt in Nordstemmen.
AE. 1 Kiste Kleider und Wäsche (230 Pfd.) fehlt in Lehrte.
B. 1 Rolle Papierwaaren (2 Pfd.) fehlt in Hannover.
B. 2 Stück Eisenröhren (66 Pfd.) fehlen in Bremen.
B C 10026. 1 Korb Salmiakgeist (20 Pfd.) fehlt in Haste.
B C 6367. 1 Kiste Orgeltheile (173 Pfd.) fehlt in Harburg.
B W 697. 1 Ball en Manufacturwaaren (63 Pfd.) fehlt in Lehrte.
B 27. 1 Collo Felle (78 Pfd.) fehlt in Hannover.
B C 5380. 1 Ballen Tuch (33 Pfd.) fehlt in Nordhausen.
C P B 2073. 1 Kiste Holzwaaren fehlt in Osnabrück.
C S 1283. 1 Pack Düten fehlt in Harburg.
C D Lienau. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) fehlt in Lüneburg.
C B 3. 1 Collo gusseis. Ofentheile fehlt in Bremerhafen.
C E 9905. 1 Fass Wein (100 Pfd.) fehlt in Burgdorf.
C V C 1979. 1 Pack Eisenwaaren (13 Pfd.) fehlt in Harburg.
C C 1694. 1 Ring Eisendrath (100 Pfd.) fehlt in Hildesheim.
Chr. Weymer 4683. 1 leeres Fass (28 Pfd.) fehlt in Göttingen.
C T 25. 1 Kübel Butter (86 Pfd.) fehlt in Hannover.
C 1. 1 Kiste Fleisch und Butter (23 Pfd.) fehlt in Hannover.
D B 22691. 1 Fass Salmiak (38½ Pfd.) fehlt in Nordhausen.
D B 24230. 1 Sack Wallnüsse (100 Pfd.) fehlt in Hannover.
D M 435. 1 Korb Eisenwaaren fehlt in Harburg.
Dr. M. Fleischer. 1 Korb Papier (110 Pfd.) fehlt in Göttingen.
E 8. 1 Pack Eisendrath (100 Pfd.) fehlt in Bremen.
E H 2. 1 Beutel Caffee (50 Pfd.) fehlt in Verden.
E Z E 7. 2 Stück Pflugscharen (11 Pfd.) fehlen in Lüneburg.
E S 10 u. 16. 2 leere Fässer (290 Pfd.) fehlen in Harburg.
F H 839. 1 Kiste Fische (15 Pfd.) fehlt in Minden.
F K 11/4. 1 Pack leere Säcke (20 Pfd.) fehlt in Lehrte.
Frau Negly Busch. 1 Pack Kurzwaaren (11 Pfd.) fehlt in Hannover.
F W. 1 Korb Butter (26 Pfd.) fehlt in Hannover.
F H. 2 Pflugeisen (300 Pfd.) fehlen in Hannover.
F v d V. 1 Pack leere Säcke (12 Pfd.) fehlt in Nienburg.
G 6. 1 Fass Gurken (35 Pfd.) fehlt in Bremen.
G F 3629. 1 Korb Eisenwaaren (47 Pfd.) fehlt in Harburg.

GO 786. 1 Ballot Wollwaaren (25 Pfd.) fehlt in Lehrte.

Greper 4. 1 Collo Leder (150 Pfd.) fehlt in Hannover.
G S 743/44. 2 Bürden Leder (382 Pfd.) fehlen in Burgdorf.
G B 689. 1 Bund Stahl (53 Pfd.) fehlt in Bremen.
G V 1214. 1 Kiste Steingut (164 Pfd.) fehlt in Lehrte.
H 13813. 1 Kiste fehlt in Hannover.
H K 27. 1 Kiste Spielwaaren (112 Pfd.) fehlt in Kreiensen.
H K C 3628. 1 Kiste Seife (125 Pfd.) fehlt in Kreiensen.
H L 4283. 1 Ballot Wollwaaren (21 Pfd.) fehlt in Verden.
H 29824. 1 Kiste Zuckerwaaren fehlt in Cassel.
H F 471. 1 Sack Obst (26 Pfd.) fehlt in Celle.
H L 3. 1 Kiste Wein (187 Pfd.) fehlt in Göttingen.
HR C 1686. 1 Ballot Gutaperchawaaren (18 Pfd.) fehlt in Lehrte.
H K 1314. 1 Kiste Wein (86 Pfd.) fehlt in Cassel.

HR 749. 1 Ballot Wollwaaren (21½ Pfd.) fehlt in Hannover.

H M 3. 1 Käse (11 Pfd.) fehlt in Hannover.
H C 647. 1 Korb Wein (131 Pfd.) fehlt in Hannover.
H H. 1 Kiste Honigkuchen (67 Pfd.) fehlt in Hannover.
H C. 1 Hackeklotz (42 Pfd.) fehlt in Harburg.
H W H 818. 1 Pack leere Mehlsäcke (100 Pfd.) fehlt in Melle.
H. 1 Ballen Flachs (80 Pfd.) fehlt in Hannover.
J O M. 1 Schwarzbrod (16 Pfd.) fehlt in Bremerhaven.
J B 1963. 1 Kübel Pech fehlt in Hildesheim.
J D 440. 1 Kiste Cigarren (89 Pfd.) fehlt in Hannover.
J W 161. 1 Kiste Glaswaaren (70 Pfd.) fehlt in Hannover.
J F 2. 1 Korb Säcke (92 Pfd.) fehlt in Sebaldsbrück.
J T 1353. 1 Kiste (32 Pfd.) fehlt in Hannover.
J Enoch. 1 Pack Säcke (35 Pfd.) fehlt in Hannover.
K S 3112. 1 Kiste Eisenwaaren (75 Pfd.) fehlt in Hannover.
K 1. 1 Fass Butter (33 Pfd.) fehlt in Hannover.
L O 146. 2 Kisten Blumen (65 Pfd.) fehlen in Minden.
L H 2105 u. 2106. {1 Korb Fleisch / 1 do. Geflügel} (40 Pfd.) fehlen in Hannover.
L 112. 1 Bürde Stahl fehlt in Uelzen.
M R 1447. 1 Kiste Kurzwaaren (132 Pfd.) fehlt in Cassel.
M L 726. 1 Ballen Rohtabak (165 Pfd.) fehlt in Osnabrück.
M F P 341. 1 Ballen Tücher (90 Pfd.) fehlt in Rheine.
M S 334. 1 Kiste Kurzwaaren (50 Pfd.) fehlt in Bremen.
Mentinsen. 1 Ballot Gewebe (32 Pfd.) fehlt in Lehrte.
MF 3419. 2 Pack Spielkarten fehlen in Sebaldsbrück.
O K 1, 7, 9. 3 leere Fässer fehlen in Rheine.
R F U 1763. 1 Kiste Kleider (58 Pfd.) fehlt in Cassel.
Richard Eichhorn Rochester via Bremen. 1 Kiste Kleidung (15 Pfd.) fehlt in Bremen.

RR 9992. 1 Korb Terpentinöl (27 Pfd.) fehlt in Lüneburg.

S V 7525. 1 Korb Thee u. Pflaumen (57½ Pfd.) fehlt in Cassel.
S. 1 Tonne Butter (68 Pfd.) fehlt in Celle.

T 246. 1 Kiste Wachswaaren (15 Pfd.) fehlt in Hannover.

U. 1, 2 u. 3. 3 Ofentheile (9 Pfd.) fehlen in Nienburg.
V. 1 Käse (16 Pfd.) fehlt in Hannover.
V 10. 1 Fass Butter (37 Pfd.) fehlt in Hannover.
W G. 2 Colli Ofentheile (28 Pfd.) fehlen in Melle.

W 1684. 1 Ballen Wollentuche fehlt in Wunstorf.

W L 8087. 1 Beutel Graupen (50½ Pfd.) fehlt in Minden.
W 2175. 1 eis. Ofentheil fehlt in Verden.
W 13. 1 eis. Platte (13 Pfd.) fehlt in Verden.

WS 2619. 1 Kiste Leinen (68 Pfd.) fehlt in Sebaldsbrück.

2855. ⅛ Eimer Branntwein (28 Pfd.) fehlt in Nordhausen.

2 Schaufeln fehlen in Nordhausen.
I. 20 Colli gusseis. Ofentheile (216 Pfd.) fehlen in Haste-Nendorf.
1 Sack Leindotter (162 Pfd ) fehlt in Cassel.
1. 1 Tafel Eisenblech fehlt in Banteln.
2 u. 4. 2 Fässer raff. Rüböl fehlen in Hannover.
2 Säcke Hafer (300 Pfd.) fehlen in Verden.
Gepäckschein 399. 1 grauer Koffer (37 Pfd.) fehlt in Geestemünde.
8. 1 Ballen roh. Caffee (51 Pfd.) fehlt in Wunstorf.
Gepäck. 1 Reisekoffer (33 Pfd.) fehlt in Velpe.
Gepäckschein 207. 1 gr. Sack mit Schifferkleidung und Betten (33 Pfd.) fehlt in Hannover.
Gepäckschein 206. 1 gr. Sack mit Schifferkleidung und Betten (33 Pfd.) fehlt in Hannover.
3 Stück eis. Gasröhren (110 Pfd.) fehlen in Grohn-Vegesack.
1 Nothkettenhaken u. Glied fehlt in Cassel.

## Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro November und December 1871.

H H # 516. 1 Ballen Leinen (26 Pfd.) von Landeshut fehlt in Berlin seit 9. November.
H M 2639. 1 Fass Cognac (151 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Berlin seit 5. November.
1 Kaffeebrenner (5 Pfd.) von Guben fehlt in Berlin seit 24. November.
H G 7934. 1 Kiste Lederwaaren (49 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Berlin seit 26. November.
S 9. 1 Fass Butter (78 Pfd.) von Myslowitz fehlt in Berlin s. 27. Nov.
A F 889. 1 Sack Pflaumen (90 Pfd.) von Pest fehlt in Berlin seit 6. December pr.
2 Bund Walzeisen (100 Pfd.) von Zabrze fehlen in Berlin seit 19. Dec.
2 Platten Zink (70 Pfd.) von Myslowitz fehlen in Berlin seit 20. Dec.
F S 60. 1 Collo Leinen (13 Pfd.) von Sorau fehlt in Frankfurt seit 5. December.
HR 102. 1 Fass Wein (340 Pfd.) von Mülheim fehlt in Guben seit 11. December.
H B 20. 1 Pack Leinen (27 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Sorau seit 28. December.
R C 12850. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Görlitz fehlt in Liegnitz seit 25. November.
Lieutenant A. Melms. 1 Kiste Gänse (21 Pfd.) von Berlin fehlt in Liegnitz seit 4. December.
H H. 1 Collo gr. Eisenwaaren (Schrauben) (2 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Liegnitz seit 5. December.
B M 686. 1 Kiste Lederwaaren (90 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Breslau seit 13. November pr.
W T. 3 Körbe, 6 Stück Kohlenlöffel, (3 Pfd.) fehlen in Breslau seit 17. November.
W V 100. 1 Collo Nessel (364 Pfd.) von Hof fehlt in Breslau seit D K 26. November.
Ohne Sign. 1 Ofenrost (3 Pfd ) von Hainau fehlt in Reibnitz s. 10. Nov.
R 663. 1 Kiste Couverts (308 Pfd.) von Görlitz fehlt in Hirschberg seit 21. November.
AK 60. 1 Fass Petroleum (330 Pfd.) von Bremerhafen fehlt in Dittersbach seit 3. November.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Taunus-Bahn** am 1. Januar 1872 fehlenden Güter.

G H 1978. 1 Ballen Tuch (28 Pfd.) von Mainz fehlt in Frankfurt.
F S 830. 1 Sack Caffee (20 Pfd.) von Mainz fehlt in Frankfurt.
„ 101. 1 Sack Caffee (25 Pfd.) von Mainz fehlt in Frankfurt.
J V S 1479. 1 Kiste Glaswaaren (110 Pfd.) von Ober-Lahnstein fehlt in Frankfurt.
J B. 1 Kiste Wäsche (17 Pfd.) von Biebrich fehlt in Frankfurt.
3041. 1 Ballen baumw. Waaren (32 Pfd.) von Oestrich fehlt in Frankfurt.
M L B 90. 1 leeres Fass von M W B fehlt in Höchst.
Fd G G W 22506. 1 Closet von Heidelberg fehlt in Höchst.
D 553. 1 leeres Fass von Eupen fehlt in Hochheim.
D 6317. 1 Korb Cichorien von Neuwied fehlt in Hochheim.
M W 3870. 1 Fass Farbe (95 Pfd.) von Offenbach fehlt in Biebrich.

## Eisenbahn-Kalender.

### * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | |
|---|---|
| 28. Februar | Constituirende General-Versammlung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn zu Leipzig. Tagesordnung s. S. 194. |
| 28. „ | *Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 146. |
| 1. März | *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. S. S. 171. |
| 7. „ | *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186. |
| 9. „ | *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168. |
| 10. „ | *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186. |
| 14. „ | *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe S. 186. |
| 18. „ | *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199. |
| 20. „ | Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. unten. |
| 2. April | Ungarische Ostbahn zu Pest. |

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 23. Februar | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipz. E. | Werkstattsmaterialien | 200 |
| 23. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Eiserner Brückenüberbau | 195 |
| 23. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märkische E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | dieselbe | Eis. Perronabschlüsse | — |
| 23. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Materialien | — |
| 23. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Telegraphendraht | 154 |
| 24. „ | zu Sachsenhausen | Hanau-Frankf. | Bahnhof Mühlheim | 187 |
| 24. „ | zu Ludwigshafen | Pfälzische E. | Doppelweichen | 187 |
| 24. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 24. „ | zu Breslau | Oberschles. Bahn (Ober-Güterverwalter) | Lagerplatzverpachtung | — |
| 25. „ | zu Kelheim | Bayer. Staatsb. | 101 Cb.-M. Hausteine | — |
| 25. „ | zu Ludwigshafen | Pfälz. Bahnen | Bahnschienen etc. | 195 |
| 25. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ | zu Stuttgart | dieselbe | Schienenbefestigungsmittel | 186 |
| 26. „ | zu Grünberg | Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Baumaterial zur Beamtenwohnung | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Zimmer- u. Tischlerarbeiten | — |
| 26. | zu Elberfeld | dieselbe | Erd-, Planirungs- u. Oberbauarbeiten | — |
| 26. Februar | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. | Verlegung des Bahnhofes Haspe | — |
| 26. „ | daselbst | dieselbe | Locomotivschuppen | — |
| 26. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. | Telegraphenstangen | 219 |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 26. „ | zu Fulda | Elm-Gemündener E. | 12 Halte- u. 7 Perron-Telegraphen | — |
| 28. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 28. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Bauarbeiten für Bahnhof Wehlau | — |
| 29. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Personenwagen IV. Cl. | 187 |
| 29. „ | zu Münster | Westfälische E. | Bahnhofs-Restauration Münster | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Einfriedung von Fröndenberg bis Warburg | — |
| 29. „ | zu Prag | Böhm. Westbahn | Material-Verkauf | — |
| 29. „ | zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Maurerarbeiten zur Neissebrücke bei Wartha und Lieferung der dazu erforderlichen Materialien | — |
| 29. „ | zu Reutlingen | Württemb. Staatsb. | Weichenschwellen | — |
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | 485 □M. Weichenschwellen | — |
| 1. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Locomotiven | 187 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Eisernerner Ueberbau für 3 Brücken der Neisse-Brieger Eisenbahn | — |
| 2. „ | zu Hannover | Hannoversche Staats-E | Heizkasten | 200 |
| 4. „ | zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 7. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | | |
| 10. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von

1696 Stück kiefernen Telegraphenstangen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von kiefernen Telegraphenstangen“

spätestens bis zum Submissionstermin am

**Montag, den 26. Februar 1872, Mittags 12 Uhr,**

an die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin, Wilhelmstrasse 62, einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen liegen in unserem Bureau zur Einsicht aus und können auch gegen Erstattung von 10 Sgr. Copialien von hier bezogen werden.

Berlin, am 6. Februar 1872. **Die Direction.**

## Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Die Anfertigung und Lieferung von:

280 Stück bedeckten Güterwagen mit 150 Bremsen und

576 „ offenen Güterwagen mit 226 Bremsen

sollen im Wege der Submission mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem **Büreau der Maschinenverwaltung in Leipzig** zur Einsicht offen und können daselbst Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden.

Für sämmtliche Wagen werden von der Staatseisenbahnverwaltung nur die Räder und Axen und zwar spätestens vier Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen der die Wagenlieferung übernehmenden Fabrik franco nächster Eisenbahnstation zugesendet.

Die Lieferungstermine für vorbenannte Güterwagen sollen folgende sein:

**Bedeckte Güterwagen:**

je 60 Stück bis Ende der Monate Februar, März, April, und Mai 1873,

40 „ bis Ende des Monats Juni 1873.

**Offene Güterwagen:**

50 „ bis Ende des Monats December 1872,

36 „ bis Ende des Monats Januar 1873,

je 60 „ bis Ende der Monate Februar, März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 1873,

10 „ bis Ende October 1873.

Es bleibt überlassen, auf die eine oder andere Wagengattung ganz oder theilweise zu submittiren.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Güterwagen“

an die unterzeichnete Königl. Generaldirection

**bis zum 10. März d. J.**

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl mit den entsprechenden Lieferterminen, sowie den Preis der vorschriftsmässig gebauten Wagen franco Leipzig oder franco Dresden zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 22. März an ihre Offerten gebunden, wer bis zu diesem Termine eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 10. Februar 1872.

**Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.**

von Tschirsky.

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von

**4 gekuppelten Güterzugs-Locomotiven mit Tendern**

soll im Wege der öffentlichen Submission von uns vergeben werden. Die desfälligen Offerten sind bis **Ende März d. J.** hier einzureichen. Die Bedingungen sind gegen Ersatz der Copialgebühren von 6 Sgr. von unserm Hauptbüreau hieselbst zu beziehen.

Altona, den 17. Februar 1872.

**Die Direction.**
H. Tellkampf.

**Vereinigte Schweizerbahnen.**

(Stellenausschreibung.)

Für den Betrieb der Werkstätten ist, die Stelle eines

**Oberwerkführers**

zu besetzen, welche anmit zur freien Bewerbung ausgeschrieben wird. — Befähigte Bewerber, welche sich für technische Fachbildung und praktische Erfahrung im Bau und der Reparaturen von Locomotiven und Eisenbahnwagen auszuweisen haben, sind eingeladen, ihre Anmeldungen bis spätestens **Ende des Monats Februar** unter Beifügung von Zeugnissen an die Maschinen-Inspection in Rorschasch einzugeben, welche auch nähre Auskunft über die Obliegenheiten der zu besetzenden Stelle ertheilt.

St. Gallen 12. Februar 1872.

**Die General-Direction.**

# Deutsche Zeitung.

Das **Deutschthum in Oesterreich** ist durch die Vereinigung slavischer, ultramontaner, feudaler und anderer dem Deutschen Freiheitsgedanken feindlichen Parteien bedroht. Niemals noch, so lange Oesterreich, die alte Deutsche Ostmark, besteht, hatte das Deutschthum, der Schöpfer und Erhalter dieses Staatsganzen, solche seinen innersten Lebensnerv berührende Feindschaften zu bestehen. In einer Zeit, wo unsere Deutschen Brüder in ihrer Einigung als politisches Volk die erste Stellung in Europa errungen, ist man bemüht, die derzeitige Trennung des Deutsch-Oesterreichischen Volksstammes von den andern Deutschen Stämmen auszunützen und das Deutschthum in Oesterreich von seinem politischen Range herabzustürzen. Der erste Angriff ist glücklich abgeschlagen worden; allein die Deutschen in Oesterreich haben aus der jüngsten Vergangenheit die Erfahrung gezogen, dass es der Vereinigung und Entfaltung aller Kräfte bedarf, um den nie ruhenden Gegnern für immer die Aussicht auf die Erreichung ihrer verderblichen Ziele zu benehmen.

Es haben deshalb hervorragende Abgeordnete und andere einflussreiche Mitglieder der Deutschen Partei beschlossen, zur Pflege des Deutschthums in Oesterreich und zur Befestigung der Wechselbeziehungen mit den Volksgenossen im Deutschen Reiche, in **Wien** ein politisches Journal ersten Ranges unter dem Titel

## Deutsche Zeitung

erscheinen zu lassen.

Die **Deutsche Zeitung** wird allen Anforderungen genügen, welche in politischer, wirthschaftlicher und feuilletonistischer Beziehung an ein journalistisches Unternehmen gestellt werden können. Jedem äusseren Einflusse entrückt, bietet die **Deutsche Zeitung** die Gewähr, dass sie zu allen Zeiten für die Interessen der Deutschen Cultur eintreten und sich auf allen Gebieten eine vollständige Unabhängigkeit bewahren wird.

Die **Deutsche Zeitung** erschien von der **Mitte des Monates December** an und zwar täglich zweimal, an Sonn- und Feiertagen einmal. Der **Abonnementspreis** beträgt für **Wien** monatlich 1 fl. 10 kr., vierteljährig 3 fl. 30 kr., mit Zustellung in's Haus monatlich 1 fl. 40 kr., vierteljährig 4 fl. 20 kr.; für das übrige **Inland** vierteljährig mit täglich einmaliger Versendung 5 fl., mit täglich zweimaliger Versendung 6 fl.; für **Deutschland** 2 fl. 50 kr. pr. Monat.

**Inserate** werden nach billigstem Tarif berechnet, und es werden die Herren Inserenten noch besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die **ersten Nummern** dieses Blattes in **sehr grosser** Auflage gedruckt und als Probenummern versendet werden, **wodurch die in diesen Nummern enthaltenen Inserate unmittelbar vor Weinachten und Neujahr** eine **besonders grosse Verbreitung** erhalten.

**Wien**, im November 1871.

**Die Redaction und Administration der „Deutschen Zeitung".**

---

**Besitzer von Werthpapieren,**

welche den Bewegungen der Börse aufmerksam folgen, ihren Bankier controliren, ihr Vermögen nutzbringend verwalten, gewinnreiche Tauschgeschäfte machen und vor Schaden behütet bleiben wollen, können keinen treueren, besseren Rathgeber finden, als den durchaus von Politik absehenden, zweimal wöchentlich in Berlin erscheinenden, so schnell zu enormer, täglich steigender Verbreitung gelangten

**Kapitalist,**

Börsenzeitung für den privateu Kapitalbesitz. Die Zeitung kostet nur **20 Sgr. für das ganze Quartal** und ist eine höchst nothwendige Ergänzung aller politischen Zeitungen, da sich diese wegen Ueberhäufungen mit anderen Stoffen unmöglich mit den Details des für alle Stände so wichtig gewordenen Werthpapier-Verkehrs befassen können. Ausserdem hat die Zeitung ein reizendes belletristisches Feuilleton, an dem bedeutende Federn mitarbeiten.

Alle Postämter nehmen Bestellungen auf den „Kapitalist" an. Probenummern sendet die Expedition (Mauerstrasse 26 in Berlin) auf Wunsch gern gratis und franco. Inserate im Kapitalist (à 4 gespaltene Petitzeile $3^1/_2$ Sgr.) sind von höchster Wirksamkeit, was die p. t. Vorstände von Actiengesellschaften und die resp. Bankfirmen besonders beachten wollen.

---

Die Erscheinungen der Deutschen Literatur

auf dem Gebiete der

## Bau-, Maschinen- und Eisenbahnkunde

**und des Telegraphenwesens.**

1865—1871.

Alphabetisch geordnet und mit einem Sachregister

von

**Eduard Baldamus.**

2. Auflage.

Preis 15 Ngr.

---

**Carl Schleicher & Schüll**

in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

**Schlosser-**

und

**Dreher-Arbeiten**

(leichtere Gegenstände)

für **Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken** etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer **Werkstätte** in **Hessen**, exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

---

**Chemische Glühkohlen**

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

**Wasserdichte Wagenpläne**

empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Da alle Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Postanstalten Bestellungen auf die Zeitung annehmen, so bitte ich, **bei mir nur dann zu bestellen, wenn Kreuzbandsendung gewünscht wird.** Das **Kreuzbandporto** beträgt ausser dem Abonnementspreis von 1 Thlr. vierteljährlich: für **Deutschland** und **Oesterreich-Ungarn** 15 Ngr., für **Belgien, Italien, Russland** und die **Schweiz** $22^1/_2$ Ngr., für **Dänemark, Frankreich, Grossbritannien** und die **Niederlande** 1 Thlr., für **Schweden, Norwegen** und die **Vereinigten Staaten von Nordamerica** $1^1/_2$ Thlr. vierteljährlich.

Leipzig. **Adolph Refelshöfer.**

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 22. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 23. Februar 1872. (Schluss der Nummer: 22. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen. Berliner Briefe: Der Deutsche Handelstag und die Eisenbahnfrage; die Preussische Bank und die Eisenbahnpapiere; die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft; Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Frankreich; Hamburg-Kopenhagen; Rheinische Eisenbahn, Tarif-Combination; Hamm-Hameln; Bremen Marburg; Langewedel-Uelzen; Wittenberge-Lüneburg; Gera-Weimar; Magdeburg-Erfurt; Breslau-Schw.-Freiburg, neue Emission und die neuen Linien; General-Versammlungen der Köln-Mindner, Hess. Ludwigsb. und Berlin-Potsd.-Magdeb. E. — Neues Fusions-Project; Bentschen-Schneidemühl. Berliner Nordbahn. — Oesterreich-Ungarische Correspondenz: Das Agio und die Reprise der Bahneffecten; aus dem Reichstag; Eisenb.-Subventionen; Concession der Albrechtsbahn; Reorganisirung der Oesterr. General-Inspection; Gemeinsame und einheitliche Signalisirung; die Transport-Enquête; Berichte von den Böhm. und Galizischen Bahnen, dann von der Ferd. Nord-, Oesterr. Staats-, Elisabeth-West- und Vorarlberger Bahn. Kaiser Franz-Josef-Bahn, Tour- und Retourkarten. — Pester Briefe: Das grosse Eisenbahngeschäft; Ungarische Ostbahn; Semlin-Ofen-Wien concessionirt; Theissbahn; Flügel Mezötur-Szarvas-Oroshaza; Donau-Draubahn; Verkehrsstatistik; aus dem Ungar. Abgeordnetenhause; Personalveränderungen. Ludwigseisenbahn: Betriebsergebnisse pro 1871. Deutsch-Oesterr.-Russischer Verkehr. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 18. Februar. (Der Deutsche Handelstag und die Eisenbahnfrage; die Preussische Bank und die Eisenbahnpapiere, die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft; Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Frankreich; Hamburg-Kopenhagen; Rheinische Eisenbahn, Tarif-Combination; Hamm-Hameln; Bremen-Marburg; Langewedel-Uelzen; Wittenberge-Lüneburg; Gera-Weimar; Magdeburg-Erfurt. Breslau-Schw.-Freiburg; neue Emission und die neuen Linien General-Versammlungen der Köln-Mindner; Hess. Ludwigsb. und Berlin-Potsd.-Magdeb. E. — Neues Fusions-Project. Bentschen-Schneidemühl.)

Der Deutsche Handelstag hat fast beständig die Eisenbahnfrage zu einem Gegenstande seiner Arbeiten gemacht und auch der bleibende Ausschuss desselben, der sich des Beiraths einiger vortragenden Räthe unseres Preussischen Handelsministeriums und anderer Capacitäten erfreute, hat diesem Gegenstande eine eingehende Thätigkeit gewidmet. Die Früchte derselben sind in neun Resolutionen niedergelegt, welche es nicht überflüssig sein dürfte hier nach Bedürfniss theils wieder zu geben theils zu skizziren. In Nr. 1 wird unter etwas sehr lebhaften Klagen ausgesprochen, dass gründliche Reformen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens unerlässlich geworden sind. Nr. 2 deutet als Kern der Reformen die Concurrenz an, empfiehlt zu diesem Zwecke die Ausbildung des Netzes der Deutschen Wasserstrassen, Liberalität bei Gewährung von nachgesuchten Concessionen und die Feststellung eines Wagenraumtarifs wie er u. A. in Elsass-Lothringen bereits durchgeführt ist. Die sieben folgenden Artikel lauten wörtlich also:

„3. Abgesehen davon, ob eine Vergleichung der Leistung der Staatsbahnen mit denjenigen der Privatbahnen zu Gunsten der ersteren ausfallen würde, ist eine Abhülfe der bestehenden Uebelstände von einem Uebergange des gesammten Eisenbahnbetriebes in die Hände des Staats nicht zu erhoffen.

4. Dagegen sind alle durch die Reichsverfassung und durch einzelne Landesgesetze (z. B. das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838) in die Hände des Staats gelegten Aufsichtsrechte mit Ernst und Nachdruck zu handhaben.

Vor Allem wird die Bildung einer Reichscentralbehörde für das Eisenbahnwesen vorausgesetzt, welche nicht nur auf erhobene Beschwerde gegen Missbräuche einschreitet, sondern von Amtswegen darüber wacht, dass die Art. 41—47 der Reichsverfassung zur Ausführung kommen.

5. Was die Höhe der Tarifsätze anbelangt, so ist jede Ermässigung derselben willkommen zu heissen, mag sie auch vorübergehend zu differentiellen Vergünstigungen oder zu einer weiteren Complication des Tarifs führen oder nur auf beschränkte Zeit oder für die Versendung grösserer Quantitäten bewilligt sein. Es liegt jedoch im Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen nicht minder als im öffentlichen Interesse, bei jeder Ermässigung, die unter dem Drucke von Concurrenzverhältnissen eingeführt wird, zu untersuchen, ob dieselbe nicht einer Generalisirung fähig ist.

6. Was die Haftpflicht für die dem Verderb und Verlust anvertrauter Güter anbetrifft, so haben die vielfach erhobenen Klagen ihren Grund weniger in den Mängeln der bestehenden Gesetze, als in dem Mangel an geschäftlicher Coulanz Seitens mancher Verwaltungen.

Wenn einerseits das Gesetz den Eisenbahnverwaltungen die Möglichkeit geben muss, sich gegen böswillige und betrügerische Ansprüche Seitens der Versender zu schützen, so ist es andererseits eine moralische Pflicht der Eisenbahnen, thatsächlich begründeten Ersatzansprüchen selbst da zu genügen, wo der Wortlaut des Gesetzes ihnen eine Handhabe zur Ablehnung bietet.

7. Die Lieferfristen können durchweg abgekürzt und müssen pünktlicher inne gehalten werden. Es liegt im eigenen Interesse der Verwaltung, jede einzelne Sendung mit der höchst möglichen Beschleunigung abzufertigen. Je kürzer die Lieferungsfrist ist, desto geringer sind die durch die Behandlung der Waare verursachten Verwaltungskosten.

8. Reverse, die eine Abänderung des vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulars enthalten, dürfen die Verwaltungen von den Absendern nur in den seltenen Fällen erfordern, in denen das Handelsgesetzbuch dies ausdrücklich zulässt. In allen anderen Fällen sind derartige Reverse entweder überflüssig oder rechtsunverbindlich, also zu vermeiden. Als selbstverständlich ist es zu bezeichnen, dass keinem Versender zugemuthet werden darf, eine thatsächlich unrichtige Behauptung im Reverse zuzugeben, beispielsweise darf das Zugeständniss mangelhafter Verpackung nie da erfordert werden, wo die Verpackung eine befriedigende war.

9. Die Verbesserung des Civilprocesses, insbesondere die Einführung von Handelsgerichten und eines mündlichen schleunigen Verfahrens ist auch aus dem Grunde anzustreben, um Streitigkeiten zwischen Eisenbahn-Verwaltungen und Versendern in befriedigenderer Weise als bisher zur Erledigung zu bringen.

Die Einführung von Schiedsgerichten zur Erledigung solcher Streitigkeiten nach dem durch § 108 der Reichs-Gewerbe-Ordnung geschaffenen Vorbilde verdient in Erwägung gezogen zu werden.“

Die Preussische Bank hat dieser Tage ein Verzeichniss der bei ihr beleihbaren Effecten ausgegeben. Zur ersten Classe gehören danach die mit vier Fünfteln des jedesmaligen Courswerthes höchstens mit 80 Procent des Nennwerthes zu beleihenden Effecten. Diese Classe enthält Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen, von welchen 34 nach ihren verschiedenen Emissionen aufgeführt sind; ich nenne: Aachen-Düsseldorfer, Bergisch-Märkische Nordbahn, Cöln-Crefelder, Cöln-Mindener in fünf Emissionen, Dortmund-Soester, Düsseldorf-Elberfelder, Münster-Hammer, Rheinische 3¼-; 4- und 4½procent. und

1. Emission zu 5 pCt., Rhein-Naheb. zu 4½ pCt., Ruhrort-Crefelder 1., 2. und 3. Emission. In eben dieser Classe werden ferner 11 Eisenbahn-Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien aufgeführt, von denen ich Köln-Mindener Lit. B, Münster-Hammer, Rheinische Stamm-Lit. B namentlich erwähne. „Ausnahmsweise" dürfen über 80 Procent des Nennwerthes mit ⅘ des jedesmaligen Courswerthes 13 Stammactien beliehen werden, darunter Bergisch-Märkische, alte Köln-Mindener, Rheinische Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien, diese vorgenannten jedoch nicht über 100 pCt. Zur zweiten Classe gehören sechs Eisenbahnpapiere, welche mit 30 Thlr. unter dem jedesmaligen Courswerth, höchstens mit 70 pCt. des Nennwerthes, zu beleihen sind, nämlich: Berlin-Görlitzer Stamm-Prioritäten, Niederschlesische Zweigbahn-Stamm-Actien und Prioritäts-, Ostpreussische Südbahn-Prioritäts-Obligationen, Rechte Oderufer-Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien und voll eingezahlte Thüringer Stamm-Actien Lit. C.

Der „Staats-Anzeiger" veröffentlichte neulich die der „Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft" ertheilte Concession zum Bau einer Bahn von der Holländischen Grenze nach Wesel. Es ist nämlich jetzt die am 18. August 1871 zwischen dem Deutschen Reiche und den Niederlanden abgeschlossene Convention wegen des Baues jener Bahn ratificirt worden bezw. sind die Ratificationen beiderseits ausgewechselt worden. Die Bahn soll bei Boxtel an die Niederländische Staatseisenbahn und auf Preussischem Gebiete bei Cleve und bei Goch an die Rheinische Eisenbahn sowie an die auf dem linken Rheinufer zunächst bei Wesel zu errichtende Station der Eisenbahn von Venlo-Xanten nach Osnabrück dergestalt angeschlossen werden, dass die Locomotiven etc. die verschiedenen Bahnlinien ohne Hindernisse durchlaufen können. Die Bahnen sollen in der Richtung auf Wesel vor dem 1. September 1873, in der Richtung auf Cleve (über Gennep) vor dem 1. September 1879 vollendet und in Betrieb gesetzt sein.

Bekanntlich ist der Postvertrag zwischen Deutschland und Frankreich jetzt zum Abschluss gelangt. Derselbe wird auch auf die Eisenbahnverbindungen zwischen beiden Ländern einen Einfluss ausüben. Wie ich Französischen Blättern entnehme, wird in der nächsten Zeit eine Eisenbahnconferenz stattfinden, in welcher die postalischen Anschlüsse einer eingehenden Erörterung unterzogen werden sollen. Zuvörderst dürften mehrfache Beschleunigungen auf der Route Paris-Strassburg, Karlsruhe-Stuttgart-München resp. Wien in's Leben gerufen werden. Anstatt bei Kehl werden die Zollförmlichkeiten bei Avricourt stattfinden; ein grösserer Zeitaufwand entsteht dadurch nicht. Auch sind die Schäden, welche der Krieg dem Eisenbahnkörper, den Tunnels und Brücken verursacht, völlig wieder hergestellt. Was die Verwaltung der Reichsländischen Schienenwege betrifft, so geht sie Hand in Hand mit den Anforderungen der Post. Die Französische Ostbahn, die ihren Morgens von Paris abgehenden Expresszug nur bis Nancy führt, hat sich bereit erklärt, die Schnelligkeit bis Avricourt auszudehnen. Andererseits hat die General-Direction der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen die Zusage ertheilt, diesen Zug von Avricourt nach Strassburg mit der nämlichen Geschwindigkeit in Gang zu setzen. Derselbe wird in der Folge seinen geeigneten Anschluss an den von Strassburg nach Baden, Württemberg, Bayern und Oesterreich coursirenden Nachtschnellzug finden.

Ueber die Hamburg-Kopenhagener Bahn ist zu melden, dass nun definitiv beabsichtigt ist, statt einer Dampfschiffs-Verbindung zwischen Fehmarn und Laaland (Rödby) eine Dampffähr-Errichtung so einzurichten, dass diese zur Aufnahme mehrerer Eisenbahn-Wagen fähig ist, so dass eine Umladung der Güter nicht erforderlich sein würde. Von Kopenhagen gedenkt man eine Eisenbahn über die kleine Sund-Insel Amager bis zum Städtchen Dragöe anzulegen und hier wiederum eine Dampffähr-Einrichtung nach dem kaum eine halbe Stunde entfernten Malmoe herzustellen. Seit der Anwesenheit jener neulich erwähnten Dänischen Deputation (welcher man fälschlich eine politische Mission zugeschrieben) widmen hiesige Blätter dem Projecte erhöhte Aufmerksamkeit.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft hat mit der Berg.-Märk. Gesellschaft eine Vereinbarung getroffen, demgemäss beide Bahnen für den Transport gewisser Rohproducte, wozu Erze, Kalkstein, Kohlen, Roheisen etc. gehören, ein Ganzes bilden sollen, so dass diese Güter gegen Erhebung eines einheitlichen Frachtsatzes ohne Zeitverlust und weitere Kosten vom Versandt- nach dem Empfangsorte befördert werden sollen. Der vereinbarte Tarif wird auf der Grundlage von 1 Pfennig pro Centner und Meile ohne Rücksicht auf die auf jeder Bahn zurückzulegende Entfernung unter Hinzurechnung von 1 Thlr. Expeditionsgebühr pro 100 Ctr. auf jeder Bahn normirt sein. Die Verwaltungen der Hessischen Ludwigsbahn, der Nassauischen und der Saarbrücker Bahn sind dieser Vereinbarung schon beigetreten.

Der Rheinischen Eisenbahn ist übrigens jetzt vom Handelsministerium die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten für die von Barmen nach Düsseldorf zu erbauende Eisenbahn ertheilt worden, und sollen diese Vorarbeiten demnächst in Angriff genommen werden.

Einer Zuschrift des Vorstandes der hiesigen Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft zufolge hat der Herr Handelsminister dieser Gesellschaft die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu einer Bahn von Hamm nach Hameln auf Preussischem Gebiete am 7. d. M. ertheilt. Es wird in jener Zuschrift noch bemerkt, dass Lemgo bei dem Bau der Bahn berücksichtigt wird, bedarf keiner Frage. Im Lippe'schen hatte man sich nämlich in dieser Beziehung grundlosen Befürchtungen hingegeben.

Für die in der Vorarbeit begriffene projectirte Eisenbahn von Bremen über Bielefeld und Paderborn nach Marburg hat sich hier in Berlin ein Centralcomité unter dem Vorsitz des Geh. Commerzienrathes Dietrich gebildet, und ausserdem sind drei Districts-Comité's ins Leben getreten, welche für das Unternehmen wirken wollen.

Eine für Bremen höchst wichtige Bahn ist die Linie Langwedel-Uelzen, über welche die Bremische Hafendeputation einen Bericht hat hierher gelangen lassen, in welchem bemerkt wird, dass wenngleich über die Stationsanlagen zu Uelzen und Langwedel, sowie über die wegen dieser Bahn auf dem Hauptbahnhofe in Bremen zu beschaffenden Anlagen eine Verständigung mit der Königlich Preussischen Behörde noch nicht erzielt sei, doch in Kurzem eine solche eintreten werde, so dass mit Zuversicht erwartet werden kann, diese neue Bahn vor Ende des gegenwärtigen Jahres dem Betriebe übergeben zu sehen. Es ergiebt sich jenem Berichte zufolge, dass die Uelzen-Langwedeler Bahn eine sehr wohlfeile sein wird, zumal sie in einem sehr günstigen Zeitpunkte contrahirt worden ist. Es wird mit grosser Wahrscheinlichkeit angenommen, dass die Ausgaben für diese Bahn mit Einschluss aller Kosten für Anlagen zu Uelzen, Langwedel und Bremen, (jedoch ohne Zinsen während der Bauzeit) die Summe von 2,600,000 Thlr. Courant nicht überschreiten werden. Die Kosten der Expropriationen für die Bahn belaufen sich auf pl. m. 190,000 Thlr.

In Bezug auf das in meinem vorigen Briefe erwähnte Project der Berlin Hamburger Bahn, betreffend den Bau der Bahn Wittenberge-Lüneburg, erlässt die Königl. Landdrostei zu Lüneburg jetzt eine Bekanntmachung, welche die Richtung der Bahn im Bezirke des Amts Dannenberg angiebt. Der betreffende Passus lautet:

„Die Eisenbahn durchschneidet nach ihrem Austritte aus der Mecklenburgischen Domäne Kaltenhof zunächst das zur Provinz Hannover gehörige sogenannte Claasenland in der Länge von 150 Metern, geht dann nochmals in der Länge von 225 Metern durch ein zu Mecklenburg gehöriges Grundstück und tritt demnächst in die Provinz Hannover ein. Dann geht die Linie durch den nördlichen Theil der Feldmark Quickborn, den südlichen Theil der fiscalischen Ländereien Gadau, geht dann noch einmal durch einen Theil der Feldmark Quickborn und tritt dann in die Feldmark Sipnitz ein. Bei dem Dorfe Sipnitz wechselt die Bahn die bis dahin annähernd westliche Richtung und wendet sich mehr nach Südwesten. Nachdem die Bahn dann die Feldmark Gümse durchlaufen hat, geht sie durch die Feldmark Breese in der Marsch, bis sie sich der Chaussee von Dömitz nach Dannenberg bis auf 190 Meter genähert hat, und verändert demnächst die bisherige südwestliche Richtung in eine westliche. In dieser neuen Richtung durchläuft die Bahn die Feldmark Nebenstedt. Auf dieser Feldmark wird der Bahnhof für die Stadt Dannenberg, welche südlich von der Bahn liegt, angelegt; dann geht die Linie über den Winterdeich und verlässt hiermit den Dannenberger Deichverband und tritt in das Inundationsgebiet der Jeetzel. Zunächst wird die Feldmark Besenberg durchschnitten, woselbst die Linie sich nach Nordwesten wendet, dann durch die Feldmark Pisseldorf geht, nördlich an dem Dorfe Pisseldorf vorüber; dann durchschneidet die Linie den nördlichen Theil der Feldmark Kähmen und überschreitet innerhalb derselben den Jeetzelfluss. An der Grenze der Feldmarken Seerau und Marwedel wird die Landstrasse von Dannenberg und Hitzacker mittelst einer Brücke unter der Bahn hindurchgeführt. Auf der Feldmark Marwedel wird eine Eisenbahnstation für das Städtchen Hitzacker angelegt. Sodann wird die Domäne Hagen durchschnitten, der Dötzinger Mühlenbach und auf der Feldmark Dötzingen die Landstrasse von Hitzacker nach Dahlenburg, und zwar ebenfalls mittelst einer Brücke, überschritten. Auf die Feldmark Dötzingen folgt die Feldmark Sarchem. Auf diesen beiden Feldmarken ändert die Linie ihre bis dahin nordwestliche Richtung in eine genau westliche; sie durchschneidet alsdann die Feldmark Harlingen, durchläuft dann die wüste Mark Posade und geht demnächst durch die zur Forstinspection Göhrde, Oberförsterei Röthen, gehörenden Forstreviere Grünhagen und Leitstade. Der Forsthof Leitstade bleibt rechts, dicht an der Linie liegen, in der Nähe desselben erreicht die Bahn die Grenze zwischen der Königlichen Forst und der Feldmark Tangsehl. Diese Grenze bildet hier zugleich die Grenze zwischen den Amtsbezirken Dannenberg und Bleckede."

Von Thüringischen Projecten habe ich heute der Linie Gera-Weimar zu erwähnen. Zwischen den betheiligten Staatsregierungen und einem Bank-Consortium, zu welchem mehrere Berliner Firmen gehören, ist nämlich in den letzten Tagen ein Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Gera über Roda und Jena nach Weimar abgeschlossen worden. Hierdurch erhält Gera, welches bereits Schienenstränge nach Nord, Ost und Süd besitzt, noch eine Eisenbahnverbindung nach West, so dass diese Stadt als einer der Centralpunkte für die Eisenbahnen Thüringens gelten kann. Eine kurze Session, welche der Landtag für Reuss j. L. am 22. d. M. beginnen wird, ist lediglich diesem Projecte gewidmet.

Ein anderes Thüringisches Eisenbahnunternehmen ist die Verbindung von Erfurt und Magdeburg, für welche man jetzt in Erfurt agitirt. Die Bahn würde von Erfurt ausgehend, Sömmerda, Heldrungen, Artern, Sangerhausen, den Mansfeldischen Kreis berühren und über Kochstedt und Egel in Magdeburg münden.

Nachdem die Darmstädter Bank schon seit längerer Zeit mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn wegen Uebernahme von circa vier Millionen 4½% Prioritäten und zwei Millionen Stammactien verhandelt hatte, ist der hierauf bezügliche Vertrag perfect geworden. Derselbe ist abgeschlossen mit der Darmstädter Bank, welche zugleich

die Leitung des Consortiums übernimmt, der Breslauer Discontobank, und den Häusern S. Bleichröder und Jacob Landau.

Die erschwerenden Bedingungen, unter denen der Handelsminister die Ertheilung der Concession für die Linien Breslau-Raudten und Rothenburg-Cüstrin-Stettin-Swinemünde an die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zugesichert hatte, sind auf Grund wiederholter Vorstellungen der Gesellschaftsvorstände theils ganz fallen gelassen, theils so modificirt worden, dass nunmehr dem Antrage auf Concessionirung nichts mehr im Wege stehen dürfte. Es is namentlich anerkannt worden, dass die Verpflichtung zur Herstellung der im Interesse der Landesvertheidigung von dem Kriegsminister für nöthig zu erachtenden Bauten sich nur auf die neuen, die Festungen Cüstrin und Stettin berührenden Linien beziehen und dass diese Bauten auch erst nach Vereinbarung mit dem Handelsminister herzustellen seien. Es ist ferner nur noch für diejenigen speciellen Bauprojecte eine Genehmigung vorbehalten worden, bei denen die Sicherheit des Betriebes und die Zweckmässigkeit der Anlagen im Interesse des Publicums eine staatliche Aufsicht erforderlich erscheinen lässt. Der Handelsminister hat endlich das Bestätigungsrecht bei der Wahl des Vorsitzenden der Direction, sowie den Anspruch fallen lassen, dass dieser Vorsitzende aus der Zahl der besoldeten Directionsmitglieder gewählt werde. Nicht Abstand genommen ist jedoch von dem Verlangen, dass die Gesellschaft sich verpflichte, auf allen Strecken ein zweites Geleis anzulegen, sobald das Bedürfniss dies nöthig erscheinen lasse. Da bei Eintritt dieses Bedürfnisses die Gesellschaft wohl von selbst zur Erbauung eines zweiten Geleises schreiten wird, so ist diese Bedingung nicht als belastend anzusehen. Auf die übrigen Bedingungen werden wir an dieser Stelle noch zurückkommen, sobald die Concession ertheilt sein wird.

Nachschrift. Berlin, 20. Februar. Nach einer soeben hier eingehenden telegraphischen Depesche wurde in der heute Vormittag abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Köln-Mindener Eisenbahn die Verwaltung ermächtigt, die Concession für die projectirten Neubauten (Alsfeld-Hersfeld, Dortmund-Hörde-Aplerbeck, Dortmund-Witten-Bochum, Gelsenkirchen-Bochum-Marten u. a. m.) nachzusuchen und das dafür erforderliche Anlagecapital in der am zweckmässigsten erscheinenden Weise zu beschaffen. — Auch die Actionäre der Hessischen Ludwigsbahn stimmten — wie ein Telegramm meldet — in der heute Vormittag zu Mainz abgehaltenen General-Versammlung den Anträgen des Verwaltungsraths zu. Sie genehmigten nämlich einstimmig den Verkaufsvertrag der Taunusbahn an den Preussischen Staat und ermächtigten den Verwaltungsrath ebenfalls einstimmig zu der Concessionserwirkung für den Bau der Bahnen von der Lahn nach der Ruhr, wie von Hanau nach Friedberg, ferner zum Ankauf der Frankfurter Verbindungsbahn eventuell zur Erbauung einer Verbindungsbahn auf dem linken Mainufer und zur Beschaffung der hierzu nöthigen Geldmittel. Ein zur Vorlesung gelangendes Promemoria beleuchtete diese Projecte in sehr eingehender Weise Ein Theil der Vorarbeiten für die neuen Projecte ist bereits vom Preussischen Handelsministerium vollendet und wird derselbe der Ludwigsbahn überlassen werden, sobald die Linie Eschhofen-Camberg an dieselbe übergeht. In Betreff der Linie Hanau-Friedberg, welche $3^7/_{10}$ Meilen lang ist, hat sich die Verwaltung zum Bau bereit erklärt, falls der Staat dieselbe nicht ausführt. Die Linie kürzt den Weg um reichlich 3 Meilen ab, sei es von Westen mit der Köln-Giessener oder von Norden mit der Main-Weserbahn. Auch äussert sich der Vortrag über den Bau einer neuen Linie von Berlin nach Frankfurt, über welche in der im April stattfindenden ordentlichen General-Versammlung weitere Anträge gemacht werden dürften. „Es handelt sich um Erbauung einer neuen, der kürzesten Linie zwischen beiden Städten, welche unter eine einheitliche Leitung gestellt werden soll.“ Weiter sagt der Vortrag:

„Wir haben keinen Anstand genommen, einer sich ergebenden Anregung folgend, gemeinsam mit dem Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn um die Erlaubniss, Vorarbeiten vornehmen zu dürfen, nachzusuchen. Die beiden Gesellschaften sind vom Königl. Handelsministerium anlässlich dieses Gesuches auf eine Verständigung mit dem bestehenden Gründungsverein hingewiesen worden, welcher bereits Vorarbeiten hat vornehmen lassen, die ihrer Vollendung nahe sind. Da wir von der Unterstellung ausgehen, dass es dem Gründungsverein wesentlich um die Sicherung der Bahn selbst und nicht um die Bildung einer neuen Actiengesellschaft oder Bauentreprise zu thun sei, so zweifeln wir nicht, dass diese Verständigung erzielt werden wird. Wir sind mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft bereit, das Unternehmen, selbstverständlich vorbehaltlich der Zustimmung aller berechtigten Factoren, in einer Weise zur Ausführung zu bringen, welche sich dem Programm des Gründungsvereins möglichst anschliesst, da wir dieses Programm, so weit es uns bekannt ist, und vorbehaltlich der speciellen Prüfung, als ein durchaus wohl angelegtes und berechtigtes erkennen müssen. Für uns besteht noch eine ganz besondere Erwägung und Anregung darin, dass die projectirte Linie auf eine ansehnliche Länge, mindestens anscheinend 10—11 Meilen eine Provinz des Grossherzogthums durchschneiden wird, weswegen wir uns auch schon aus diesem Gesichtspunkte für berufen erachten, bei der Ausführung der Sache mitzuwirken.“

Der Vortrag resumirt endlich das Streben der Verwaltung in folgendem Satze: „Die Verbindung unseres gesammten, wohl gegliederten, aber auf einen engen Raum zusammengedrängten Eisenbahnnetzes einerseits mit den wichtigsten Deutschen Productions- und Industriedistricten andererseits mit der Reichshauptstadt.“

Auch die Actionäre der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn waren gestern hier zu einer ausserordentlichen General-Versammlung berufen. In derselben waren 834 Stimmen mit einem Capital von ca. 1 700 000 Thlrn. Actien vertreten und kamen die früher von uns besprochenen Anträge des Directoriums zur Verhandlung. Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildete der Antrag, den Gesellschaftsvorständen die Genehmigung zur Convertirung der 5proc. Prioritätsanleihe von 7 Millionen Thalern in entweder $4^1/_2$- oder 4proc. Prioritäten, je nachdem der Aufsichtsrath der einen oder andern Modalität den Vorzug geben wird, ferner die Beschaffung der Geldmittel für die Eisenbahn Zerbst-Magdeburg und die Wannseebahn, welche Mittel insgesammt ursprünglich auf 2 400 000 Thlr. veranschlagt waren, sich aber mittlerweile durch die Erhöhung der Preise höher gestellt haben. Die Gesammtmittel, welche somit auf's Neue in $4^1/_2$- oder 4proc. Prioritäten zu beschaffen sind, belaufen sich unter Zurechnung eines kleinen Dispositionsfonds auf 10. Mill. Thlr. Die Anträge fanden die Genehmigung der Versammlung mit allen gegen eine Stimme. Den zweiten Gegenstand der Tagesordnung bildete der ebenfalls bereits eingehend beleuchtete Antrag, dass die Gesellschaftsvorstände ermächtigt würden, bei der Regierung die Concession einer directen Bahn Berlin-Frankfurt a. M. in Gemeinschaft mit der Mainz-Ludwigshafener Bahn nachzusuchen. Es wurde noch bemerkt, dass dieser Beschluss zur Legitimation der Gesellschaft der Regierung gegenüber nothwendig sei und befürwortet, dass, da die Berlin-Halberstädter Bahn sich gleichfalls um die Concession zum Bau der betreffenden Strecke bewerbe, ein schneller Entschluss nothwendig sei. Auch dieser Antrag fand die Genehmigung der Versammlung mit 767 gegen 45 Stimmen.

Die Börse beschäftigt sich heute mit einem neuen Fusionsproject. Die Rechte Oderuferbahn-Gesellschaft soll beabsichtigen, von Glogau nach Oels zu bauen und auf diesem Wege eine Verschmelzung der Rechten Oderuferbahn, der Niederschlesischen Zweigbahn und der Märkisch-Posener Bahn ins Werk zu setzen. Die Speculation zog in Folge dieses Gerüchts hauptsächlich den niedrigen Coursstand der Märkisch-Posener Actien in Betracht und entwickelte in diesen eine lebhafte Bewegung zu steigenden Coursen.

Die Vorarbeiten für die Linie Bentschen-Schneidemühl haben jetzt begonnen. Am 15. Februar fand aus diesem Anlasse in Wronke auf Anregung der Concessionäre eine Versammlung statt, um die Lage des Unternehmens in weiteren Kreisen bekannt zu machen, die Bereitwilligkeit der Förderung desselben anzuregen und Material für die Beurtheilung der Rentabilität zu beschaffen.

Berliner Nordbahn. In einem uns vorliegenden, vom 14. Febr. datirenden Circular der intermistischen Direction heisst es: „Der Beginn der Bauten ist durch Annahme gut qualifizirter Bautechniker und der erforderlichen Arbeitskräfte auf der ganzen Linie eingeleitet und hat bereits an mehreren Puncten in Angriff genommen werden können. Spätestens binnen drei Jahren muss der Bau nach Vorschrift der Statuten vollendet sein. Die Erreichung dieses Zieles wird verbürgt zunächst durch die Solidität und Sachkenntniss der Bauunternehmer, sodann aber durch die in den Baukontracten vorgesehenen erheblichen Conventionalstrafen und Executiv-Bestimmungen. Neben der Sicherung einer möglichst dauerhaften und guten, aber von den Rücksichten einer verständigen Sparsamkeit geleiteten Herstellung und Ausrüstung der Bahn wird die Verwaltung der Gesellschaft ihr Hauptaugenmerk auf die Vervollständigung des Unternehmens durch Ausführung der Linie Stralsund-Arkona richten, und sich zu diesem Behufe seiner Zeit der Zustimmung der Herren Actionäre durch deren statutenmässige Vertretung versichern. Der Verwaltungsrath hat bereits ein administratives und das technische Mitglied der definitiven Direction, welche binnen 3 Monaten gebildet werden muss, gewählt. Das administrative Mitglied, Regierungs-Rath Schück, ist bereits definitiv eingetreten und in Folge dessen Geheimrath Bernhard aus der intermistischen Direction und aus dem Verwaltungsrathe ausgeschieden.“ Ausserdem fungiren bis zur Einsetzung der definitiven Direction als intermistischer Gesellschafts-Vorstand der Fürst von Putbus zu Putbus und der Prinz Biron von Curland auf Polnisch-Wartenberg.

### Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 18. Februar 1872. (Das Agio und die Reprise der Bahneffecten. Aus dem Reichstag. Eisenb. Subventionen. Concession der Albrechtsb. Reorganisirung der Oesterr. General-Inspection. Gemeinsame und einheitliche Signalisirung. Die Transport-Enquête. Berichte von den Böhm. und Galiz. Bahnen, dann von der Ferd. Nord-, Oesterr. Staats-, Elisabeth West- und Vorarlberger Bahn.)

Die im letzten Berichte bemerkte Unterbrechung in der Haussebewegung der Bahntitres hat nun wieder einer erfreulichen Reprise Platz gemacht. Der stätige Rückgang des Silber-Agio hemmt zwar den Getreide-Export, aber kräftigt doch die wirthschaftliche Entwickelung der Bahnen, welche zumeist ihre Verzinsung in Silber leisten müssen. Welche Bedeutung eine Differenz im Agio von 10% habe, ergiebt sich aus dem von der N. Fr. Pr. angeführten Umstande, dass die Südbahn pro 1870 nicht weniger als $22_{,8}$ Mill. Gulden

für die Verzinsung ihrer Prioritäten gebraucht hat, die sie jetzt um 2,8 Mill. Gulden billiger beschafft. Zudem kann nicht unerwähnt bleiben, dass auch der Export vom höheren Agio nur wenig profitirt, weil die Concurrenz und die Ermöglichung des Exportes selbst, die Festsetzung der niedrigsten Einheitspreise nöthig machte. — Uebrigens ist von Prioritäten ein etwas stärkerer Ankauf für Rechnung des Deutschen Invalidenfonds und die Begebung des Restes der 5% Südbahn pro 6 Mill. à 96 bekannt worden. Die günstigere Differenz der gesuchteren Actien zeigt die folgende Zusammenstellung der letzten mit den vorwöchentlichen Coursen:

Lombarden 212—209, Nordb. 2260—2205, Staatsb. 403—395, Elis. Westb. 247—245, Böhm. Westb. 270—265, Nordwestb. 222—220, Carl-Ludwigsb. 263—260, Südnorddeutsche 186—184, Franz Josef 209—208, Theissb. 293—287, Siebenbürgerb. 192—186, Kasslau-Oderberger 194—193, Fünfkirchen-Barcs 189—180, Alföld 184—183, Ostb. 156—154.

Im Oesterr. Reichstage gelangten eine grosse Reihe von Bahnangelegenheiten zur Verhandlung.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn ist im Finanzausschusse Gegenstand sehr lebhafter Debatte gewesen, als deren Resultat hervorzuheben ist, dass anstatt der beantragten Subvention von fl. 1 800 000 nur fl. 1 700 000 bewilligt wurden, dass der Finanzminister selbst Unvorsichtigkeiten beim Baue zugestand, die eine theilweise Umlegung der Bahn nöthig machen werden, und selbst die wiederholte Vertheidigung Giskra's, des früheren Ministers und gegenwärtigen Verwaltungsrathes dieser Bahn, konnte nicht durchschlagen. — Rücksichtlich der Linie Rottenman-Wels wurde die Interpellation dahin beantwortet, dass nach neuerlichen Erhebungen die Linie wohl mit Vermeidung des überaus kostspieligen Pyhru-Tunnels hergestellt werden könnte, jedoch mit so ungünstigen Steigungs- und Betriebsverhältnissen, dass sie ihrem Zwecke, den Transit mit dem Süden zu vermitteln und den Umweg von Rottenmann über St. Valentin nach Wels-Passau zu vermeiden, nicht entsprechen würde. Der Minister erklärte daher, erst dann an die Realisirung dieser Linie gehen zu können, wenn neue Studien derselben, welche bereits angeordnet seien, ein in technischer und finanzieller Beziehung günstigeres Resultat geliefert haben. — Ferner bemerkte der Minister über die Linie Grazer Bahnhof-Steierisch-Ungarische Landesgrenze, dass die Inangriffnahme des Baues, wofür der 6. Juni 1870 festgesetzt war, durch die Ausarbeitung der Detail-Projecte eine namhafte Verzögerung erlitten habe, da sich die Nothwendigkeit ergab, für die Durchbrechung der Wasserscheide bei Mistelbach einen günstigeren Angriffspunct auszusuchen und die Trace zwischen Hochstetten und Feldbach ganz auf das linke Raab-Ufer zu verlegen, um die zweimalige Uebersetzung dieses Flusses zu ersparen. So kam es, dass für die Strecke Raab-Landesgrenze erst am 21. November 1870 die Baubewilligung ertheilt werden konnte, während der Bauconsens für die Strecke Raab-Schönau-Graz in Folge der Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Graz erst am 12. September 1871 ertheilt wurde. Es ist indess die gegründete Aussicht vorhanden, dass der Anschluss an die Südbahn bis 1. November d. J. hergestellt sein wird.

In einer an das Abgeordnetenhaus gelangten Zuschrift des Finanzministers werden an Eisenbahn-Subventionen für das Jahr 1871 Nachtrags-Credite in der Höhe von 38 363 fl., für das Jahr 1872 Credits-Erhöhungen, resp. Erhöhungen der Budget-Ansätze im Belaufe von 819 139 fl. in Anspruch genommen. Die Nachtrags-Credite für 1871 betreffen die Südbahn mit 8031 fl. (Tilgungsquoten für 1870 und 1871 aus Anlass des Special-Anlehens für die Strecken Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume), ferner die Zittau-Reichenberger Bahn mit 23 839 fl.; der Rest per 6493 fl. entspricht dem Münzverluste zum Curse von 120. An den Credits-Erhöhungen für 1872 participirt die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, für welche im Voranschlage kein Erforderniss präliminirt war, mit dem nachträglich ermittelten Erfordernisse von 150 000 fl., die Oesterreichische Nordwestbahn, für welche 2 Mill. Gulden präliminirt waren, mit einem Mehrerfordernisse von 500 000 fl., und die Südbahn für die oben erwähnten Bahnstrecken, für welche ein Erforderniss von 651 306 fl. präliminirt war, mit einem Mehrerfordernisse von 32 616 fl.; der Rest von 136 523 fl. entspricht dem Münzverluste für diese Silberzahlungen zum Curse von 120. Rücksichtlich der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird zur Motivirung angeführt, es sei schon jetzt zu entnehmen, dass ihr Reinertrag auch im Jahre 1872 die vom Aerar garantirten Summen nicht vollständig erreichen werde. Bezüglich der Oesterreichischen Nordwestbahn, für welche im Jahre 1872 die Garantie eines Reinertrages von 3 175 220 fl. in Wirksamkeit tritt, wird angeführt, es sei bei der Abfassung des Voranschlages für 1872 von der Annahme ausgegangen worden, dass diese Bahn den dritten Theil des garantirten Reinerträgnisses abwerfen werde, so dass dieselbe einen Garantie-Vorschuss von etwa 2 Mill. Gulden benöthigen würde. Die von dieser Gesellschaft vorgelegte approximative Betriebsrechnung für die Zeit vom ersten Juni bis Ende 1870 habe jedoch gezeigt, dass die Oesterreichische Nordwestbahn ein solches Erträgniss noch nicht liefere und auch im Jahre 1872 wahrscheinlich noch nicht den dritten Theil des Garantie-Erträgnisses liefern werde, so dass die Erhöhung des Präliminares von 2 Mill. Gulden um weitere 500 000 fl. nothwendig erscheine.

Im Finanzausschusse werden ferner an Subventionen als 4 proc. Vorschuss der Franz Josef-Bahn 1 800 000 fl., der Kronprinz Rudolf-Bahn 3 200 000 fl., der Kaschau-Oderberger Bahn 350 000 fl., der Karl-Ludwig Bahn (neue Strecke) 750 000 fl., der Mährisch-Schlesischen Nordbahn 600 000 fl., der Oesterr. Nordwestbahn 2 250 000 fl. bewilligt.

Bezüglich der Post „Elisabeth-Bahn" (Linz-Budweis) und „Ungarische Westbahn" (Graz-Ungarische Grenze), von der Regierung mit 400 000 fl. und 100 000 fl. präliminirt, wird jeder Vorschuss abgelehnt. Für die „Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn" beantragt der Referent 200 000 fl. gegenüber der Regierungsziffer von 600 000 fl.; es werden 300 000 fl. angenommen.

Für die Vorarlberger Bahn wird ein Vorschuss von 200 000 fl. bewilligt. Ebenso wird für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn ein Vorschuss von 150 000 fl., für die Zittau-Reichenberger Bahn eine Subvention von 70 000 fl. eingestellt. Rücksichtlich der Baubeiträge werden für die Südbahn als ordentliche Ausgabe 762 000 fl. genehmigt und als ausserordentliche Einnahme dieser Post 94 000 fl. eingestellt. Die Post „Münzverlust für Silberzahlungen" per 13 221 306 fl., welchen die Regierung mit 20% berechnet hatte, wird mit 15% bewilligt.

Die Post „Erlös aus der Veräusserung von dem Aerar gehörigen Actien der Franz Josef-Bahn" wird in der Höhe von 3 500 000 fl. entgegen der Regierungsziffer von 4 500 000 fl. genehmigt.

Die Wiener Zeitung meldet nun amtlich die Concessionirung der Albrechts-Bahn mit dem Sitze in Wien und die Genehmigung der Statuten dieser Actiengesellschaft. Dieselbe soll doch Aussicht auf die staatliche Garantirung der Zinsen ihrer Prioritäten schon während des Baues haben, indem sie sich auf eine diessbezügliche Bestimmung ihrer Concession stützt, welche sich sonst in keiner anderen als der der Nordwestbahn findet, die davon aber keinen Gebrauch gemacht hat. Die Sicherheiten, welche die Regierung jedoch fordern muss, werden wohl den erhofften Vortheil paralysiren, abgesehen davon, dass sich die Oesterr. Bank damit selbst ein Armuthszeugniss ausstellt.

Statt der jetzigen Bau-Abtheilung der General-Inspection soll eine eigene Baudirection für Eisenbahnen geschaffen werden und will man die Betriebsangelegenheiten in entsprechender Weise von den Baugeschäften trennen. Als General-Inspection in ihrer gegenwärtigen Einrichtung, wo sie mehr aus einer Anzahl dem Eisenbahn-Departement zur Seite stehender Techniker besteht, kann dieses Amt aus dem Grunde schon nicht viel leisten, weil die durch die einzelnen Organe geübte Controle einer weitern Supercontrole unterworfen ist und niemals eine homogene Arbeit geliefert werden kann.

Die Vorzüge dieser, übrigens schon in einem meiner vorjährigen Berichte angedeuteten Reorganisation, welche bereits in Ungarn besteht, wird in der „Pr." des Weiteren besprochen. — An diesem Orte sei auch der Wochensoireen beim Handelsminister erwähnt, zu welchen die Bahndirectoren und Vertreter der Handelswelt geladen werden, um sich über die gegenseitigen und sachlichen Bedürfnisse zu orientiren, von welchen ganz zwang- und etiquettelosen Zusammenkünften man sich viel verspricht.

Von gemeinsamen Angelegenheiten sind folgende Vorkommnisse zu registriren: Der Handelsminister hat, um die Vorzüge der neu hergestellten Viehwaggons genau zu constatiren, für die nächsten 3 Monate Versuchstransporte auf den Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Elisabeth-Bahn und der Staatsbahn angeordnet und sind die betreffenden Bahnen um ihre Mitwirkung und Delegirung von Commissionsmitgliedern ersucht worden. — Im Jahre 1871 sind von Seite der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen 544 Erprobungen von Locomotivkesseln vorgenommen worden. Hievon entfallen 431 auf neue Kessel zu neuen Locomotiven, 34 auf neue Kessel zu alten Locomotiven und 79 auf reparirte Locomotivkessel. — Auf der letzten Eisenbahn-Directoren-Conferenz kam das neu eingeführte Wagen-Regulativ zur Berathung und haben an dieser Conferenz auch die Eisenbahn-Beamten theilgenommen, welche mit der Wagen-Verkehrs-Angelegenheit speciell beschäftigt sind. — Den Concessionären der Waggonleih-Actiengesellschaft sind die Gebrüder Klein und die Firma Richter in Berlin beigetreten. Die Finanzirung des Geschäftes hat die Anglobank übernommen.

Das über frühere Aufforderung des k. k. Handelsministeriums aus 5 Bahnen (Ferd. Nordb., Südb., Elisabeth West-, Oesterr. Nordwest- und Oesterr. Staatseisenbahn) constituirte Comité zur Ausarbeitung der Regierungsvorlage über die einheitliche Signalisirung hat die bezüglichen Operate und zu dieser Zusammenstellung der auf den Oesterr. Bahnen vorkommenden Signale, die für dieselben giltige Signalisirungs-Ordnung, eine zur Annahme empfohlene Variante für die Signale bei Wagenverschiebungen, endlich Bemerkungen über die bei der Redaction der gemeinsamen Signalordnung beobachteten Grundsätze zur Prüfung für die deshalb einberufene Conferenz versendet.

Die Wiener Transport-Enquête hat noch folgende Nachträge erhalten: Die Handelskammer in Eger, der Verein der Kaufleute in Graz und die Steirische landwirthschaftliche Gesellschaft in Graz haben beim k. k. Handelsministerium Protest gegen die von der III. Section der Transport-Enquête bevorworteten Anträge wegen Zulassung von Specialtarifen für Wien und andere grosse Städte eingebracht. — Eine weitere Sitzung des eingesetzten Subcomité zur Ausarbeitung eines Statutes für Schiedsgerichte in Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Versendern, resp. Empfängern der durch dieselben transportirten Güter hat stattgefunden. — Ueber die Beschwerde Galizischer Händler,

dass die Fracht für ein Paar Schafe von Czernowitz nach Wien 6 fl. 20 kr. betrage, wurde von der General-Inspection erhoben, dass dieselbe bei einem 15% Agio nur 4 fl. 84 kr. betrage, wozu die drei betheiligten Directionen einen noch billigeren Satz mit Rücksicht auf die Eigenkosten als unthunlich erklären, jedoch bemerken, dass dessenungeachtet möglicher Weise eine kleine Ermässigung der Frachtgebühren späterhin insofern eintreten dürfte, als bei der projectirten Aufstellung der neuen Tarife mit gemeinsamer Classification der bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon dermalen geübte Modus der Tarifirung nach Stückzahl unter Zugrundlegung der Gewichtsberechnung nach der ersten Tarifclasse auch von der Karl-Ludwig-Bahn und von der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn angenommen werden würde.

Die Direction der Nordostbahn hat für die bereits in den Jahren 1870 und 1871 zu eröffnen gewesenen Eisenbahnstationen fixe Eröffnungstermine festgestellt. — Die Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn hat ihre erste Monateinnahme der 8½ Meilen langen Strecke L. Mihály-Homonna: 4093 Personen und 43227 Ctr. Güter mit der Gesammteinnahme von 7216 fl. veröffentlicht; mit Rücksicht auf die Isolirung dieses Bahntheiles und die vielen Schneeverwehungen im Jänner, ein nicht ungünstiger Anfang. — Die wiederholt berührte Fusion der Theissbahn mit der Siebenbürger Bahn soll nur zur einheitlichen Betriebsleitung führen; deren Actien stiegen auf das Gerücht des Ankaufs durch die Theissbahn. — Für die Fünfkirchen-Barcser Bahn eröffnen sich pro 1872 durch den Transport von 600000 Ctr. Kohle für die Südbahn von den Werken der Donau Dampfschifffahrt-Gesellschaft die erfreulichsten Aussichten; die erstgenannte Bahn ertrug schon im vorigen Jahre 3½%. — Schliesslich noch die Mittheilung von Belgrad: Die officielle Zeitung veröffentlicht den Präliminarvertrag mit Baron Hirsch wegen der Serbischen Bahnen und fordert etwaige Concurrenten auf, innerhalb vier Monaten vom 10. Februar an ihre Bedingungen bei der Serbischen Regierung einzureichen.

Die Eisenbahn von Leobschütz nach Jägerndorf zu deren Ausführung die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft concessionirt worden ist, hat den Zweck, eine neue Verbindung zwischen den Oesterreichischen und Preussischen Bahnen herzustellen, und wird deshalb das Unternehmen von grösserer Bedeutung werden, als man auf den ersten Blick vielleicht annimmt. In Jägerndorf beginnen die Linien der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, die einerseits nach Olmütz, andererseits nach Troppau führen und so eine neue und zwar doppelte Verbindung der Oberschlesischen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vermitteln. Die neue Linie dürfte eine Länge von nicht mehr als 2½ Meilen erreichen, davon entfallen auf die Strecke von Leobschütz bis zur Landesgrenze zwei Meilen, während die von der Mährisch-Schlesischen Bahn zu erbauende Strecke Landesgrenze-Jägerndorf auf eine halbe Meile Länge berechnet wird. Bekannt ist, dass die stattgehabte Generalversammlung der Actionäre der Oberschlesischen Bahn die Ausführung der erwähnten Linie bereits genehmigt, auch die Verwaltung autorisirt hat, den Betrieb auf der kurzen Strecke von der Grenze bis Jägerndorf zu übernehmen.

Die Oesterr. Staatsbahn wird zur Lösung der vielen an sie herangetretenen Fragen wie: Uebernahme der Rumänischen Bahnen, die Temesvar-Orsovaer, Kikinda-Pancsovaer Bahn etc. eine ausserordentliche General-Versammlung ausschreiben. — Die Besitzer aller Staatsbahn-Actien, welche bisher das Bezugsrecht auf neue Actien noch nicht ausgeübt haben, werden erinnert, dasselbe um so eher geltend zu machen, als nach Ablauf des demnächst zu bestimmenden Präclusiv-Termines das Bezugsrecht erlöschen wird.

Der Elisabeth Westb. werden die Bemühungen zur Acquirirung der Wolfsegg-Traunthaler Bergwerks- und Eisenbahn-Gesellschaft durch die Opposition der hier und in Linz zusammengetretenen Actionäre sehr erschwert. Der Verkauf wird aber doch wohl in der General-Versammlung die nöthige Stimmenmajorität erlangen, da Rothschild hinter dieser Bahn steht. Unsere Blätter sind gleich mit Verdächtigungen zur Hand und zählen die Summen und Vortheile auf, welche sich einige massgebende Persönlichkeiten bedungen hätten. Die Opposition will sich an den Reichsrath wegen Erlassung eines Gesetzes (wie in Preussen) wenden, dass Bahnverwaltungen nicht zugleich Kohlengewerke sein dürfen; ein Antrag der schon in der Enquête gefallen ist. — Die Elisabeth Westbahn hat in der Zeit vom 1. bis 7. Februar l. J. auf den Linien des alten Bahnnetzes 139735 fl. und somit um 9882 fl. mehr eingenommen als in derselben Woche des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Jänner bis 7. Februar auf diesen Linien beträgt 792007 fl. u. d. folglich um 38917 fl. mehr als in derselben Periode des vorigen Jahres. Ueberdies wurden in der ersten Februarwoche eingenommen: Auf der Linie Neumarkt-Braunau-Simbach 10722 fl. und auf der Strecke Salzburg-Hallein 1457 fl.

Die Gerüchte von der Uebernahme der Vorarlberger Bahn durch die Elis.-Bahn erhalten sich. Nach einer Anzeige der Vorarlberger Eisenbahn-Gesellschaft an das Handels-Ministerium wird dieselbe ihre beinahe fast fertige Strecke von Bregenz nach Bludenz im Monat Mai 1872 sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr eröffnen. Es werden auf dieser neuen Linie laut des dem Handelsministerium bereits zur Genehmigung vorgelegten Fahrplanes zwei, eventuell drei gemischte Züge tour und retour verkehren und befinden sich auf derselben nachstehend verzeichnete zwölf Bahnhofstationen, als: Bregenz, Lautrach, Schwarzach, Dornbirn, Hohenems, Götzis, Rankweil, Feldkirch, Frastanz, Nenzing, Strassenhaus und Bludenz. — Mit dem fortschreitenden Bau der Bahn von Lindau an die Oesterreichische Grenze bis Laiblach tritt die Feststellung des Anschlusses an die bestehende Linie Augsburg-Lindau, sowie die definitive Beschlussfassung über den Ort des neuen Bahnhofes immer mehr in den Vordergrund. Zur Feststellung dieser Angelegenheit finden deshalb an Ort und Stelle Conferenzen zwischen Mitgliedern der Bayerischen Verkehrsanstalten und dem Consortium für den Bau der Vorarlberger Bahn statt.

Von den Böhmischen Bahnen ist die Ernennung des bisherigen Betriebs-Inspectors Jarsch der Böhm. Westbahn zum Betriebs-Director und des wackern Vertheidigers der Oesterreich. Eisenbahnrechte, des Gen.-Secretär Dr. Sochor, zum Central-Director zu verzeichnen. — Die Buschtêhrader Bahngesellschaft wirbt um die definitive Concession für eine Bahn von Falkenau über Grasslitz nach Klingenthal und ist gegenwärtig mit den Tracirungen der Linie Rakonitz-Woratschen-Jechnitz beschäftigt. Durch die nunmehr projectirte Bahn Jechnitz-Falkenau sollen die obigen beiden Linien mit einander in Verbindung gesetzt und dadurch eine Querlinie geschaffen werden, welche von der Oesterreichisch-Preussischen Grenze bei Mittelwalde ausgehend, Böhmen diagonal durchschneidet und an die Sächsischen Bahnen anschliesst.

Die in der Strecke Schwadowitz-Königshain der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestandenen Schiffkorn'schen Eisenbrücken sind auf Anordnung des Handelsministeriums durch Fachwerk-Constructionen ersetzt. Die hienach reconstruirten Objecte bei Parschnitz, Gabersdorf, Krinsdorf und Bernsdorf, welche durchgehends eine Stützweite von 30 Metres und eine identische Detail-Construction haben, wurden einer amtlichen Ueberprüfung unterzogen, welche ein durchaus befriedigendes Resultat ergeben hat. In Folge dessen wurde auch die für den Verkehr auf den neuen Brücken bis dahin bestandene Beschränkung, wonach zwischen der Maschine und dem Hüttelwagen stets zwei leere Kohlenwagen eingeschaltet werden mussten, sofort aufgehoben.

Die Böhm. Nordbahn hatte im Januar eine Einnahme von 80350 fl., somit ein Plus von 3050 fl. gegen das Vorjahr.

Von den Galizischen Bahnen ist nur Folgendes zu bemerken. Die Bukowiner Handelskammer hat den Beschluss gefasst, bei der Regierung eine Petition zu überreichen, um zu bevorworten, dass die Concession zu einer Eisenbahn von Lemberg nach Tomaszow an die Russische Genze nicht der Galizischen Carl Ludwigsbahn, sondern der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn verliehen werde. — Um diese Linie wird ein harter Concurrenzkampf entstehen, da auch ein Consortium Russisch-Galizischer Unternehmer der Regierung sehr vortheilhafte Propositionen stellt. — Seit gestern steht der Bahnhof der Lemberg-Czernowitzer Bahn in Lemberg in Flammen und ist ganz niedergebrannt.

**K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.** Vom 15. Februar l. J. an werden in der Station Wien Tour- und Retourkarten nach Prag, und in der Station Prag Tour- und Retourkarten nach Wien für die I., II. und III. Wagenclasse mit 8 tägiger Gültigkeit ausgegeben. Die Preise dieser Tour- und Retourkarten betragen für die I. Classe 30 fl. 50 kr., für die II. Classe 22 fl. 96 kr., für die III. Classe 15 fl. 30 kr. Oe. W. Banknoten. Die Fahrzeit von Wien nach Prag und vice versa beträgt 12 Stunden. Die Wagen verkehren direct.

### Pester Briefe.

Pest, den 14. Februar. (Das grosse Eisenbahngeschäft. Ungarische Ostbahn. Semlin-Ofen-Wien concessionirt. Theissbahn. Flügel Mezötur-Szarvás-Oroshaza. Donau-Draubahn. Verkehrsstatistik. Aus dem Ungar. Abgeordnetenhause. Personalveränderungen.)

Das grosse Eisenbahngeschäft hat endlich seine definitive Erledigung gefunden; es ist einfach ad acta gelegt. Nach der Natur des Vertrages und den theils bestehenden theils geänderten Verhältnissen zu urtheilen, konnte dies Ende leicht geahnt, ja mit der Zeit als naturnothwendig hingestellt werden. Dass es sich trotzdem durch fast vier Monate auf der Tagesordnung behauptet hatte, kann bei der bedeutenden Tragweite, welche dasselbe für die mannigfaltigsten und wichtigsten Interessen barg, nicht Wunder nehmen. Hingegen kann Ungarn gerade aus der seltenen Zähigkeit, mit welcher dies Geschäft an der Oberfläche der Discussion erhalten wurde, einen doppelten, höchst schätzenswerthen Gewinn ziehen. Einmal erweckte sie einen äusserst lebhaften Meinungsaustausch über den Werth oder Nachtheil des grossen Projectes und förderte auf diese Art ein so ausgiebiges, mitunter höchst beachtenswerthes Material zu Tage, wie es sonst Ungarn zu Nutzen und Frommen einer rationellen Entwicklung seiner Verkehrspolitik kaum geboten worden wäre. Dann aber, — und das ist das gewichtigere Moment, — steigerte sich in immer höherem Maasse das Angebot von Kapitalien zum Ausbau der projectirten Bahnen und verringerten sich die Gegenforderungen. Wir erlebten nicht blos den lebhaftesten Wettstreit von Banken um Concessionsbewerbungen und deren gegenseitiges Ueberbieten der Emissionscurse zu einer für Ungarn ungeahnten Höhe; wir haben sogar zwei Fälle zu constatiren,

dass auch Bahnen ohne Zinsengarantie übernommen wurden und in gleicher Art noch weitere Bahnen zum Ausbau gelangen werden. Diese höchst günstigen Aussichten für einen raschen, gesicherten und verhältnissmässig billigen Ausbau des Ergänzungsnetzes in Ungarn lässt sich füglich auf die Projectirung des grossen Eisenbahngeschäftes zurückführen und verdient hervorgehoben zu werden, dass es insbesondere der eminenten Geschäftspraxis Lonyay's gelungen ist, diese Sachlage zum Vortheile verschiedener Interessen auszunützen. Für ihn musste der Präliminarvertrag von Anbeginn unhaltbar sein, nachdem bei dessen Verfassung gerade jene Bank, welcher er sich am meisten verpflichtet fühlen möchte, ausser Combination geblieben; vollends erst, nachdem ihm eben diese Bank bei dem Langrand'schen Ausgleiche so wesentliche Dienste geleistet. — Der Vertrag ist nun aufgehoben; die Bahnen werden aber gebaut und zwar von der Anglobank und Creditanstalt und wie es verlautet, wird hierbei der Anglobank eine grössere Betheiligung eingeräumt.

Den Entschluss, die Anglobank an dem Ausbaue des Bahnnetzes in hervorragendem Grade participiren zu lassen, beschleunigten endlich auch die Zustände bei der Ungar. Ostbahn, bei deren wünschenswerther Ordnung auch die Anglobank stark in Mitleidenschaft gezogen werden müsste — und hiefür einer Compensation bedürftig wird. Der für den 2. April einberufenen General-Versammlung der Ostbahn-Actionäre dürften hierüber wohl Andeutungen gemacht werden.

Mittlerweile wurde die Concession für die 80 Meilen lange Linie Semlin-Ofen-Wien der Anglo-Oesterr. Bank ertheilt. Das Anlagekapital wird zu drei Fünftel aus garantirten Obligationen, zu zwei Fünftel aus nicht garantirten Stammactien gebildet, von welch' letzteren die Regierung die Hälfte übernimmt. Den Bau führt die Regierung selber durch oder kann ihn auch gegen eine 6 prozentige Provision der Anglobank überlassen. Sollte das Gesetz in dieser Session nicht mehr durchgebracht werden, so bleibt die Anglobank doch auch weiterhin in Wort.

In der letzten Verwaltungsraths-Sitzung der Theissbahn wurde ein Dreier-Comité entsendet, mit der Staatsbahn auf Grund der bekannten Punctationen betreffs der gemeinsamen Uebernahme des Arad-Temesvárer Flügels, des Baues der 27 Meilen langen Bahn Temesvár-Orsova sowie der Verkehrserleichterungen auf der Strecke Czegled-Pest — einen Vertrag zu vereinbaren als auch die Art und Weise der Ausführung desselben, dann die Concessionsbedingungen für die neue Eisenbahn und die Geldbeschaffung in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen und hierüber an den Verwaltungsrath zu berichten, welcher sodann seinen Antrag einer der Dringlichkeit wegen für den 10. März einzuberufenden, ausserordentlichen Generalversammlung unterbreiten wird.

Der Verwaltungsrath wird in dieser General-Versammlung auch um die Ermächtigung zum Bau einer Flügelbahn von Mezötur nach Szarvas und Oroshaza ansuchen. Nachdem sich die Adjacenten verpflichtet haben, den nöthigen Grund und die Arbeiten, nach Verhältniss ihrer Strassenleistungen von drei Jahren, ohne Entgelt zu leisten und überdies die Linie in ein äusserst günstiges Terrain gelegt würde, sind die Herstellungskosten trotz einer 104 Klafter langen über die Körös zu bauenden Brücke pro Meile auf 270 000 fl. also für die ganze 7 Meilen lange Linie auf 1890000 fl. präliminirt. Voraussichtlich wird sich diese Bahn bei den ungewöhnlich niedern Anlagekosten und dem lebhaften Verkehre mit der getreidereichen Gegend in kurzer Zeit rentiren.

Der Bau auf der Donau-Draubahn schreitet so weit vor, dass die Strecke Zakány-Dambovár jedenfalls vor dem concessionsmässigen Termine (August 1872) und zwar noch im Mai zur Eröffnung gelangen wird. Aus Rücksicht der Verkehrsinteressen wurde um die Auflassung der Station Ötvös-Konyi und Errichtung der Station in Beley angesucht.

Um das Strassennetz mit dem Eisenbahnnetze organisch zu verbinden, beabsichtigt das Ministerium eine Verkehrsstatistik zu gründen, woraus festgestellt werden könne, wo und in welcher Richtung Strassen gebaut oder die vorhandenen ergänzt werden müssen. Zu diesem Behufe haben die Bahngesellschaften jährlich nachzuweisen 1. die Bruttoeinahme einer jeden Station, 2. die Länge der ganzen Linie, ihre Brutto- oder durchschnittlich reine Einnahme pro Meile, 3. das Baukapital und dessen Verzinsung, 4. auf jeder Station getrennt der Verkehr in Centnern, 5. die Gattung der wesentlichsten Sendungen auf jeder Station.

Die Interpellation über den Anschluss der Ungarischen an die Wallachischen Bahnen wurde vom Communikations-Minister dahin beantwortet, dass er mit grosser Aufmerksamkeit Alles verfolge, was in Rumänien hinsichtlich der Eisenbahnen geschieht. Die Haltung der Ungarischen Regierung in den Eisenbahnverhandlungen mit der Rumänischen Regierung muss dieser die Ueberzeugung beibringen, dass die erstere nie ein Uebereinkommen abschliessen wird, welches die Interessen der Länder der Ungarischen Krone beeinträchtigt. Nie auch wird Redner dem Ungarischen Reichstag einen Vertrag zur Genehmigung vorlegen, welcher den Ungarischen Interessen nicht entspricht. Die Verhandlungen mit Rumänien sind übrigens im Zuge und darum verbieten sich momentan detaillirte Mittheilungen.

Die Interpellation in Betreff der Einführung der Ungarischen Sprache bei den Eisenbahnen und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft beantwortet der Minister dahin, dass die Regierung unausgesetzt bestrebt sei, die Ungarische Sprache in den Verkehrsdienst einzuführen: doch lasse sich hier ohne wesentliche Schädigung des Verkehrs nichts übereilen und forciren.

Auf die Interpellationen in Betreff der Dampffähre auf der Alföld-Fiumaner Bahn zwischen Gombos und Erdöd antwortet der Minister, dass der Reichstag den Bau der Fähre an Stelle einer stabilen Brücke beschlossen habe; für dieses Object könne also Niemand verantwortlich gemacht werden. Uebrigens komme ausser der Zeit des Eisganges und Hochwassers keine Verkehrsstörungen vor. Die Regierung beschäftige sich jedoch mit dem Gegenstande und Redner bittet das Haus, es möge seinerseits nur die Kosten bewilligen, wenn die Regierung zur Beseitigung der Uebelstände Vorschläge machen wird.

An Personal-Veränderungen ist anzuführen, dass bei der Theissbahn die Leitung der administrativen und commerziellen Interessen dem bisherigen Directorstellvertreter v. Fest als Director übertragen wurde, während die Leitung der technischen Angelegenheiten Director Kruntorad behält. Ausserdem beabsichtigt man als General-Director eine Persönlichkeit von europäischem Rufe zu acquiriren und sind dieserhalb mit Hofrath Nördling Verhandlungen eingeleitet worden. — Sectionsrath Langer, Leiter der Generalinspection und Baudirector Tolnay, letzterer unter gleichzeitiger Ernennung zum Verwaltungsrathe, wurden interimistisch mit der Leitung der Ungar. Staatsbahnen betraut.

* **Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth).** Die Betriebsergebnisse dieser Bahn im Jahre 1871 waren folgende. Befördert wurden 963 755 Personen auf der directen Bahn von Nürnberg nach Fürth und retour (5 478 in I., 201 959 in II. und 756 318 in III. Classe), sowie 32 622 Personen im Verkehr der Haltestelle Muggenhof, zusammen 996 377 Personen (gegen 903 438 in 1870), ferner (in 751 Wagen) 148 565 Ctr. Kohlen (in 1870: 139 960 Ctr.) für die Nürnberger Gasfabrik und 3 850 Stück Schweine (1870: 3 551 Stück). Die Einnahmen betrugen 110 283 fl. 27 kr. für Personen, 3 715 fl. für Kohlen, 385 fl. für Schweine, zusammen (einschliesslich 3 636 fl. 27 kr. Ertrag aus Realitäten, Capitalzinsen etc.) 118 019 fl. 54 kr. und mit Hinzurechnung von 25 516 fl. 53 kr. bestand aus voriger Rechnung überhaupt 143 536 fl. 47 kr. Die Ausgaben betrugen 115 474 fl. 35 kr., so dass ein Ueberschuss von 28 062 fl. 12 kr. verbleibt, welcher zufolge Beschlusses der am 14. d. M. stattgehabten Generalversammlung wie folgt verwendet wurde:

24 780 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 14 fl. für jede Actie (s. Bekanntmachung in No. 20 S. 200) nach vorgängig bezahlten 6 Proc.
1 368 fl. 13 kr. als Theuerungszulage pro 1871 an das gesammte Dienstpersonal.
600 fl. Ueberweisung an den Pensions- und Unterstützungsfond zu den ständigen 400 fl.
1 313 fl. 59 kr. an den Resersefond.

| | |
|---|---|
| Der Bestand des Pensionsfonds beträgt | 15 193 fl. 28 kr., |
| derjenige des Bahnerneuerungsfonds | 3 607 fl. 51 kr., |
| der des Reservefonds | 59 972 fl. 59 kr., |
| und der Werth des Mobiliar- und Immobiliarvermögens | 420 530 fl. 26 kr., |
| das Actiencapital | 177 000 fl. — kr. |

**Deutsch-Oesterreichisch-Russischer Verkehr.** Nach Eröffnung der Brest-Smolensker Eisenbahn und der somit erfolgten Herstellung einer directen Verbindung zwischen Moskau und Warschau hat die Verwaltung der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, in richtiger Würdigung der Wichtigkeit dieser Verkehrsstrasse, sogleich mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen einen directen, auf Grundlage zeitgemässer Frachtsätze basirten Tarif zwischen ihren Stationen: Warschau, Granica, Sosnowice und Alexandrowo, sowie den Stationen: Moskau, Wiasma, Smolensk und Minsk der Moskau-Brester und den Stationen Brest-Litewski und Terespol der Terespoler Eisenbahn vereinbart. Es ist dadurch provisorisch ein directer Verkehr zwischen den sämmtlichen Stationen ihrer Verband-Güterverkehre und Oesterreichischen und Deutschen Eisenbahnen hergestellt. Dieser Verband-Güterverkehr resp. Tarif ist bereits am 3. Januar c. in Kraft getreten.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

28. Februar Constituirende General-Versammlung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn zu Leipzig. Tagesordnung s. S. 194.
28. „ *Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 146.
1. März *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. S. S. 171.
7. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168.
10. „ *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe S. 186.
15. „ *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau. Gegenstand der Berathung und Beschlussfassung ist der Antrag der Gesellschafts-Vorstände auf Ermächtigung der Königlichen Direction zu einem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkt die in Gemässheit der

Allerhöchsten Privilegien vom 27. December 1858 und resp. 9. November 1867 emittirten Prioritäts-Obligationen im Betrage von 100000 Thlr. und resp. 250000 Thlr. den Inhabern zu kündigen, sofern die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft sich verpflichtet, diese Obligationen nach Maassgabe der gedachten Privilegien einzulösen.

18. März *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199.
2. April Ungarische Ostbahn zu Pest.

## Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 24. Februar | zu Sachsenhausen Hanau-Frankf. | Bahnhof Mühlheim | 187 |
| 24. „ | zu Ludwigshafen Pfälzische E. | Doppelweichen | 187 |
| 24. „ | zu Wien Kaiserin Elisabethb. | eiserne Brücken | 161 |
| 24. „ | zu Breslau Oberschles. Bahn (Ober-Güterverwalter) | Lagerplatzverpachtung | — |
| 25. „ | zu Kelheim Bayer. Staatsb. | 101 Cb.-M. Hausteine | — |
| 25. „ | zu Ludwigshafen Pfälz. Bahnen | Bahnschienen etc. | 195 |
| 25. „ | zu Stuttgart Württemb. Staatsb. | 13 eiserne Oberbauten | — |
| 25. „ | zu Stuttgart dieselbe | Schienenbefestigungsmittel | 186 |
| 26. „ | zu Grünberg Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Baumaterial zur Beamtenwohnung | — |
| 26. „ | zu Elberfeld Berg.-Märkische E. | Zimmer- u. Tischlerarbeiten | — |
| 26. „ | zu Elberfeld dieselbe | Erd-, Planirungs- u. Oberbauarbeiten | — |
| 26. „ | zu Elberfeld Bergisch-Märk. | Verlegung des Bahnhofes Haspe | — |
| 26. „ | daselbst dieselbe | Locomotivschuppen | — |
| 26. „ | zu Berlin Berlin-Görlitzer E. | Telegraphenstangen | 219 |
| 26. „ | zu Cöln Rheinische E. | Brückenüberbau | 154 |
| 26. „ | zu Fulda Elm-Gemündener E. | 12 Halte- u. 7 Perron-Telegraphen | — |
| 28. „ | zu Altona Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 28. „ | zu Königsberg Preuss. Ostbahn | Bauarbeiten für Bahnhof Wehlau | — |
| 29. „ | zu Cassel Bebra-Hanauer E. | Personenwagen IV. Cl. | 187 |
| 29. „ | zu Münster Westfälische E. | Bahnhofs-Restauration Münster | — |
| 29. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Einfriedung von Fröndenberg bis Warburg | — |
| 29. „ | zu Prag Böhm. Westbahn | Material-Verkauf | — |
| 29. Februar | zu Breslau Oberschl. Eisenbahn | Maurerarbeiten zur Neissebrücke bei Wartha und Lieferung der dazu erforderlichen Materialien | — |
| 29. „ | zu Reutlingen Württemb. Staatsb. | Weichenschwellen | — |
| 1. März | zu Prag Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ | zu Osnabrück Venlo-Hamb. E. | 485 □M. Weichenschwellen | — |
| 1. „ | zu Osnabrück dieselbe | Bauarbeiten | — |
| 1. „ | zu Wesel dieselbe | Trass | — |
| 1. „ | zu Breslau Oberschlesische E. | Locomotiven | 187 |
| 2. „ | zu Breslau Oberschl. Eisenbahn | Eisernerner Ueberbau für 3 Brücken der Neisse-Brieger Eisenbahn | — |
| 2. „ | zu Hannover Hannoversche Staats-E | Heizkasten | 200 |
| 2. „ | zu Königsberg Preuss. Ostbahn | Mauerziegel | — |
| 4. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Dachdecker- u. Klempnerarbeiten | — |
| 4. „ | zu Leipzig Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. „ | zu Cassel Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. „ | daselbst dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. „ | daselbst dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. „ | daselbst dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. „ | daselbst dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. „ | daselbst dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 6. „ | zu Elberfeld Berg.-Märkische E. | Schmiedeeiserne Fenster | — |
| 6. „ | zu Schlüchtern Elm-Gemünder E. | Herstellung v. Abtrittsgebäud. | — |
| 7. „ | zu Witten Bergisch-Märkische E. | Verkauf einer Dampfmaschine No. 23 | |
| 7. „ | zu Breslau Rechte Oderuferb. | 5 combinirte Personenwagen 1. und 2. Classe | — |
| 7. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. „ | daselbst dieselbe | | |
| 8. „ | daselbst dieselbe | Werksteine u. Maurerarbeiten | — |
| 10. „ | zu Dresden Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 11. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | 8 Bahnwärter-Etablissements auf der Strecke Brilon-Beringhausen | — |
| 14. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 31. „ | zu Altona Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| — „ | zu Breslau Rechte-Oder-Ufeer-B. | Ziegelmaterial | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Leipzig-Zeitzer Eisenbahn.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn II. Section auf der Strecke zwischen Eythra und Oderwitz erforderlichen

a) Erdarbeiten mit einer Massenbewegung von ca. 90000 Kubikm.
b) Kunstbauten mit ca. 2500 Kubikm. Mauerwerk

sollen im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer übertragen werden.

Submissionsbedingungen, Pläne und Kostenanschläge liegen im Bau-Büreau zu Leipzig, Wiesenstrasse No. 5 zur Einsicht, resp. Abforderung bereit, Offerten mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift sind versiegelt bis

**Montag, den 4. März cr., Vormittags 10 Uhr,**

im genannten Bau-Büreau portofrei einzureichen; später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Leipzig, am 9. Februar 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister**
Ernst Kohl.

## Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Die Anfertigung und Lieferung von:

280 Stück bedeckten Güterwagen mit 150 Bremsen und
576 „ offenen Güterwagen mit 226 Bremsen

sollen im Wege der Submission mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem **Büreau der Maschinenverwaltung in Leipzig** zur Einsicht offen und können daselbst Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden.

Für sämmtliche Wagen werden von der Staatseisenbahnverwaltung nur die Räder und Axen und zwar spätestens vier Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen der die Wagenlieferung übernehmenden Fabrik franco nächster Eisenbahnstation zugesendet.

Die Lieferungstermine für vorbenannte Güterwagen sollen folgende sein:

**Bedeckte Güterwagen:**

je 60 Stück bis Ende der Monate Februar, März, April, und Mai 1873,
40 „ bis Ende des Monats Juni 1873.

**Offene Güterwagen:**

50 „ bis Ende des Monats December 1872,
36 „ bis Ende des Monats Januar 1873,
je 60 „ bis Ende der Monate Februar, März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 1873,
10 „ bis Ende October 1873.

Es bleibt überlassen, auf die eine oder andere Wagengattung ganz oder theilweise zu submittiren.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Güterwagen“

an die unterzeichnete Königl. Generaldirection

**bis zum 10. März d. J.**

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl mit den entsprechenden Lieferterminen, sowie den Preis der vorschriftsmässig gebauten Wagen franco Leipzig oder franco Dresden zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 22. März an ihre Offerten gebunden, wer bis zu diesem Termine eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 10. Februar 1872.

**Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.**
von Tschirsky.

**Vereinigte Schweizerbahnen.**

(Stellenausschreibung.)

Für den Betrieb der Werkstätten ist, die Stelle eines

**Oberwerkführers**

zu besetzen, welche anmit zur freien Bewerbung ausgeschrieben wird. — Befähigte Bewerber, welche sich für technische Fachbildung und praktische Erfahrung im Bau und der Reparaturen von Locomotiven und Eisenbahnwagen auszuweisen haben, sind eingeladen, ihre Anmeldungen bis spätestens Ende des Monats **Februar** unter Beifügung von Zeugnissen an die Maschinen-Inspection in Rorschasch einzugeben, welche auch nähre Auskunft über die Obliegenheiten der zu besetzenden Stelle ertheilt.

St. Gallen 12. Februar 1872.

**Die General-Direction.**

---

**Norddeutscher Lloyd.**

**Postdampfschifffahrt**

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell **Southampton** anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Hermann | 24. Febr. | nach | Newyork | D. Newyork | 20. März | nach | Newyork |
| D. America | 2. März | „ | Newyork | D. Donau | 23. März | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 6. März | „ | Baltimore | D. Leipzig | 27. März | „ | Baltimore |
| D. Rhein | 9. März | „ | Newyork | D. Hansa | 30. März | „ | Newyork |
| D. Berlin | 13. März | „ | Baltimore | D. Bremen | 3. April | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 16. März | „ | Newyork | D. Hermann | 6. April | „ | Newyork |

**Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte 165 Thaler, zweite Cajüte 100 Thaler, Zwischendeck 55 Thaler Preuss. Courant.**

**Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte 135 Thaler, Zwischendeck 55 Thaler Pr. Cour.**

von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**

D. Hannover 24. Februar; D. Frankfurt 23. März; D. Köln 20. April; D. Hannover 11. Mai.

**Passage-Preise: Cajüte 180 Thaler, Zwischendeck 55 Thaler Preuss. Courant.**

von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**

**Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.**

D. König Wilhelm I. 7. März. — D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. April. und ferner am 7. jeden Monats.

**Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

# Deutsche Zeitung.

Das **Deutschthum in Oesterreich** ist durch die Vereinigung slavischer, ultramontaner, feudaler und anderer dem Deutschen Freiheitsgedanken feindlichen Parteien bedroht. Niemals noch, so lange Oesterreich, die alte Deutsche Ostmark, besteht, hatte das Deutschthum, der Schöpfer und Erhalter dieses Staatsganzen, solche seinen innersten Lebensnerv berührende Feindschaften zu bestehen. In einer Zeit, wo unsere Deutschen Brüder in ihrer Einigung als politisches Volk die erste Stellung in Europa errungen, ist man bemüht, die derzeitige Trennung des Deutsch-Oesterreichischen Volksstammes von den andern Deutschen Stämmen auszunützen und das Deutschthum in Oesterreich von seinem politischen Range herabzustürzen. Der erste Angriff ist glücklich abgeschlagen worden; allein die Deutschen in Oesterreich haben aus der jüngsten Vergangenheit die Erfahrung gezogen, dass es der Vereinigung und Entfaltung aller Kräfte bedarf, um den nie ruhenden Gegnern für immer die Aussicht auf die Erreichung ihrer verderblichen Ziele zu benehmen.

Es haben deshalb hervorragende Abgeordnete und andere einflussreiche Mitglieder der Deutschen Partei beschlossen, zur Pflege des Deutschthums in Oesterreich und zur Befestigung der Wechselbeziehungen mit den Volksgenossen im Deutschen Reiche, in **Wien** ein politisches Journal ersten Ranges unter dem Titel

## Deutsche Zeitung

erscheinen zu lassen.

Die **Deutsche Zeitung** wird allen Anforderungen genügen, welche in politischer, wirthschaftlicher und feuilletonistischer Beziehung an ein journalistisches Unternehmen gestellt werden können. Jedem äusseren Einflusse entrückt, bietet die **Deutsche Zeitung** die Gewähr, dass sie zu allen Zeiten für die Interessen der Deutschen Cultur eintreten und sich auf allen Gebieten eine vollständige Unabhängigkeit bewahren wird.

Die **Deutsche Zeitung** erschien von der **Mitte des Monates December** an und zwar täglich zweimal, an Sonn- und Feiertagen einmal. Der **Abonnementspreis** beträgt für **Wien** monatlich 1 fl. 10 kr., vierteljährig 3 fl. 30 kr., mit Zustellung in's Haus monatlich 1 fl. 40 kr., vierteljährig 4 fl. 20 kr.; für das übrige **Inland** vierteljährig mit täglich einmaliger Versendung 5 fl., mit täglich zweimaliger Versendung 6 fl.; für **Deutschland** 2 fl. 50 kr. pr. Monat.

**Inserate** werden nach billigstem Tarif berechnet, und es werden die Herren Inserenten noch besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die **ersten Nummern** dieses Blattes in **sehr grosser** Auflage gedruckt und als Probenummern versendet werden, **wodurch die in diesen Nummern enthaltenen Inserate unmittelbar vor Weinachten und Neujahr eine besonders grosse Verbreitung** erhalten.

**Wien**, im November 1871.

**Die Redaction und Administration der „Deutschen Zeitung".**

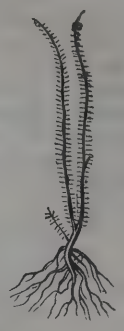
---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

Cataloge gratis.



**Pflanzen-Verkauf.**

Von der

**Schottischen Zaunrose**

(Sweetbriar)

aus Saamen, mit unzähligen Dornen und wohlriechendem Laube, zu Anlegung **undurchdringlicher** lebender Zäune, sind nun wieder ca. 2000 Schock Pflanzen in verschiedenen Grössen und zu festen Preisen in meiner Baumschule vorräthig.

Zitschewig b. Kötschenbrode.

(Leipz.-Dresdner Eisenbahn).

**Reben-, Forst- u. Obstbaumschule**

(gegründet in Leipzig 1830).

**L. A. Neubert.**

---

**Schlosser-**

und

**Dreher-Arbeiten**

(leichtere Gegenstände)

für **Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken** etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer **Werkstätte** in **Hessen**, exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**

Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Chemische Glühkohlen**

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**

Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben **Allein zu beziehen durch**

**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in **Weiden** (Bayern).

---

**Der Bote für das Saalthal**

in **Halle a/S.,**

im 6. Jahrgange täglich erscheinende Zeitung

**Auflage 6000, Ins.-Preis pro Zeile $1\frac{1}{4}$ Sgr., ganze Seite Thlr. 17.**

in der Provinz Sachsen und den angrenzenden Herzogthümern stark verbreitet, empfiehlt sich als **wirksames Annoncenblatt** allen Behörden, Banken, Eisenbahn-Directionen, Actiengesellschaften etc. Inserate befördert die Annoncen-Expedition von

**Rudolf Mosse**

**in Berlin, Breslau, Frankfurt a/M., Halle a/S. Hamburg, Leipzig, München, Nürnberg, Prag, Strassburg, Stuttgart, Wien, Zürich.**

---

**Für Bau-Unternehmer**

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

**leichten Calibers** zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 23. Leipzig, am 26. Februar 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Die Entwickelung u. der Stand des Sächsischen Bahnnetzes seit der vorigen Landtagsperiode (1869/1870.) — Mittheilungen über Eisenbahnen. Aus Bayern: Bahnanlagen in Ingolstadt; Bahnhofbau in Regensburg. — Personalnachrichten. — Ausland: Frankreich: Eisenbahn von Lille nach Valenciennes und von Orléans nach Châlons. Italien: Staatsbahn-Bauten. Griechische Eisenbahnen; America: Mobile- und Nordwestbahn. — Technisches: Die schmalspurige Eisenbahn Lambach-Breitenschützing; Kosten der schwierigsten Eisenbahntunnels; die pneumatische Depeschenbeförderung. — Literatur: Des chemin de fer en temps de guerre par A. de Formanoir. — Eisenbahn-Kalender — Officielle u. Privat-Anzeigen.

☞ **Wegen des auf nächsten Freitag fallenden Sächsischen Busstags müssen wir die Nummern 24 und 25 zusammen am nächsten Donnerstag ausgeben und bitten wir, die für diese Nummern bestimmten Bekanntmachungen uns rechtzeitig zugehen zu lassen.** Die Redaction.

## Die Entwickelung und der Stand des Sächsichen Bahnnetzes seit der vorigen Landtagsperiode (1869/1870.)

Die Sächsische Regierung hat der dermalen versammelten ständischen Vertretung des Königreichs Sachsen eine Denkschrift zugehen lassen, in welcher zusammengestellt ist, was seit dem Schlusse des letzten Landtages (24. Februar 1870) bis zum 31. December 1871 im Eisenbahnwesen in Sachsen geschehen ist.

Die gedachte Schrift ist ein sehr ausführliches Document und behandelt nicht allein diejenigen Bahnstrecken, welche bereits concessionirt oder schon im Bau begriffen sind, sondern giebt auch Nachricht über alle Projecte, welche bezüglich neuer Bahnanlagen an die Sächsische Regierung in dem oben angegebenen Zeitraume überhaupt gelangten, so dass allerdings eine grössere Anzahl der aufgeführten Linien in Zukunft wohl nur ein historisches Interesse für sich wird in Anspruch nehmen können und deren wirkliche Ausführung in der nächsten Zukunft mehr oder weniger ein frommer Wunsch bleiben wird.

Von der Sächsischen Regierung selbst auf Staatskosten ausgeführt resp. projectirt sind in der Landtagsperiode folgende Linien:

1. Grossschönau-Warnsdorf. Baulänge 1612 Meter, oder $0_{,3}$ Tarifmeile Betriebslänge. Dieselbe, am 15. August vorigen Jahres eröffnet, bildet einen Theil der projectirten Südlausitzer Staatseisenbahn und würde zunächst ihre Fortsetzung von

2. Warnsdorf nach Sohland, deren Bau noch in diesem Frühjahr in Angriff genommen werden soll, finden.

3. Die Ebersbach-Löbauer Zweigbahn geht in einer Entfernung von 5871 Meter vom Löbauer Bahnhofe von der Löbau-Zittauer Staatseisenbahn in südwestlicher Richtung ab und hat eine Betriebslänge bis zum Ebersbacher Bahnhofe von $2_{,03}$ Meilen, wo dieselbe an die Böhmische Nordbahn anschliesst.

4. Die Radeberg-Camenzer Staatseisenbahn war im Sommer des Jahres 1869 zu bauen begonnen und ist am 1. October 1871 dem Betriebe übergeben worden. Dieselbe hat eine Baulänge von $3_{,35}$ und eine Betriebslänge von $3_{,7}$ Meilen, schwenkt bei Kleinwolmsdorf von der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn ab und berührt die zu Stationen ausersehenen Orte Grossröhrsdorf, Pulsnitz und Camenz.

In Aussicht genommen ist eine Fortsetzung dieser Bahn in der Richtung nach Senftenberg zum Anschluss an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn bei Lübbenau und sind die Vorarbeiten bis zur Preussischen Grenze bereits beendet. Die Strecke jenseits der Preussischen Grenze würde von der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft herzustellen, derselben auch eventuell der Betrieb auf der ganzen Strecke Lübbenau-Camenz zu überlassen sein.

5. Die Chemnitz-Leipziger Staatseisenbahn ist ihrer Vollendung nahe und wird noch im Laufe dieses Frühjahrs sammt den Zweigbahnen Narsdorf-Rochlitz und Narsdorf-Penig in Betrieb gesetzt werden.

Der Bauaufwand für diese Linie betrug incl. der Zweigbahnen bis ult. October 1871: 6 558 624 Thlr. 4 Ngr. 1 Pf. gegen 7 500 000 Thlr. des Voranschlages.

Eine weitere Fortsetzung der sub 1 und 2 berührten Theilstrecken der Südlausitzer Staatsbahn ist projectirt in der Richtung von

6. Sohland nach Pirna über Schirgiswalde und von

7. Pirna nach Radeberg zum Anschluss an die Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn.

Die Herstellungskosten sind, einschliesslich einer halben Million Thaler für die zu erbauende Elbbrücke bei Pirna auf 7 000 000 Thlr. veranschlagt.

An der Ausführung dieser beiden letzten Projecte ist selbstverständlich besonders die Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft interessirt, da durch dieselben der Linie Lübbenau-Camenz eine directe Fortsetzung gegeben wird.

Die Regierung hat für den Fall, dass der Landtag sich für den Bau dieser Linie entscheiden sollte, bei demselben beantragt, ihr für die bevorstehende Finanzperiode 1872/73 zu diesem Zwecke einen Credit von 4 000 000 Thlr., eventuell aber wenigstens einen solchen von 500 000 Thlr. zum Bau einer Elbbrücke bei Pirna zu bewilligen.

8. Das bereits früher zur Sprache gekommene Project der Erbauung einer Bahn von Schandau-Sebnitz-Bautzen ist auch jetzt noch nicht zum Abschluss gediehen und zwar hauptsächlich deshalb nicht, weil die Oesterreichische Regierung es bisher abgelehnt hat, dasjenige Stück dieser Bahn — von der Grenze bei Sebnitz bis zur Grenze bei Sohland — welches Böhmisches Gebiet durchschneidet, Concession zu ertheilen.

Man hat jedoch, ohne indessen die Möglichkeit aufzugeben, dass die Oesterreichische Regierung sich noch eines Anderen besinnen werde, vorläufig die Durchführung der Bahn von Krippen (Schandau) mit Elbbrücke daselbst zunächst bei Sebnitz ins Auge gefasst.

Diese Bahn, welche in der Hoffnung des doch noch zu erreichenden dereinstigen Anschlusses, auf einen durchgehenden Verkehr eingerichtet werden soll, würde eine Länge von etwas über 2 Meilen erreichen, mit allerdings nicht unbedeutenden Steigungsverhältnissen und vielen engen Curven und käme einschliesslich der zu erbauenden Elbbrücke bei Schandau auf 1 750 000 Thlr. zu stehen.

Für den Fall, dass die Oesterreichische Regierung sich zu einer Concessionirung der Böhmischen Strecke dieser Bahn nicht herbeiliesse, würde die Weiterführung von Sebnitz auf Sächsischem Gebiete in Frage kommen, welche allerdings mit Umwegen und erheblichen Betriebsschwierigkeiten in der Richtung nach Neustadt zu suchen sein würde. Für diese Richtung würde ein Kostenaufwand von $3^1/_2$ Millionen Thalern sich nöthig machen.

Die Böhmische Nordbahngesellschaft, welche von der Oesterreichischen Regierung die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Rumburg über Schluckenau zur Sächsischen Grenze erlangt hatte, ist nun im Verein mit andern Comités bei der Sächsischen Regierung um Ertheilung zur Concession behufs Fortsetzung dieser Bahn auf Sächsischem Gebiete nach Bautzen und von da bis zur Preussischen Grenze in der Richtung auf Cottbus eingekommen.

Diese Concessionsertheilung ist jedoch um deswillen Seitens der Sächsischen Regierung abgelehnt worden, weil die oben gedachte Weigerung der Oesterreichischen Regierung zur Concessionirung der Fortsetzung der Schandau-Sebnitzer Bahn auf Böhmischem Gebiete hauptsächlich auf dem Widerstreben der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft beruht, welche ihre eigenen Interessen dadurch gefährdet glaubt, vielmehr ist Letztere dahin zu bescheiden gewesen, dass der Concessionirung dann nichts mehr im Wege stehe, wenn gleichzeitig der Bau der Bahn von Schandau bis Schluckenau und Bautzen sichergestellt sei.

Bahnprojecte, wegen deren Ausführung die Sächsische Regierung von Privatunternehmern angegangen ist, sind folgende:

9. Von Hansdorf über Rietzschen nach Bautzen beabsichtigt die Direction der Niederschlesischen Zweigbahn eine Bahnlinie zu erbauen und hat zu diesem Behufe von der Sächsischen Regierung Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten auf der Sächsischen Strecke erhalten, ohne Präjudiz für eine etwaige künftige Concessionsertheilung.

10. Dem Comité für Erbauung einer directen Berlin-Dresdner Eisenbahn, welche zwischen Kötzschenbroda und Niederwartha die Elbe überschreiten und darnach auf dem linken Elbufer Dresden erreichen soll, ist Geneigtheit zur Ertheilung der Concession ausgesprochen worden, dafern der Concessionsertheilung auf Preussischer Strecke nichts im Wege steht.

11. Das Comité für eine Dux-Pirnaer Eisenbahn hat, nachdem die Oesterreichische Regierung für den Böhmischen Theil der Strecke Concession unter den gewöhnlichen Bedingungen in Aussicht gestellt hat, solche Zusicherung auch von der Sächsischen Regierung erhalten.

12. Gleiche Zusicherung ist dem Comité für Herstellung einer Bahn von Mügeln nach der Landesgrenze in der Richtung auf Dux — Müglitzthalbahn — zum Anschlusse an die Dux-Freiberger Bahn geworden.

13. Für Erbauung der Nossen-Freiberger Eisenbahn ist dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn unterm 16. October 1871 Concession ertheilt worden und ist der Bau der Bahn bereits in Angriff genommen, um voraussichtlich mit Schluss des Jahres 1872 zu Ende geführt zu werden.

14. Das Comité zur Erbauung einer Eisenbahn Freiberg-Dux-Lobositz ist von seinen Bestrebungen zurückgetreten, das Project jedoch von dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in der Weise wieder aufgenommen worden, dass dasselbe bis an die Sächsisch-Böhmische Grenze von Freiberg ab zu bauen gedenkt, um dort einen Anschluss an die Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft, welche von Brüx bis an die Grenze entgegenbauen will, zu finden.

15. Der Firma Thode & Co. in Dresden ist die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hainichen nach Rosswein zum Anschluss an die Borsdorf-Meissner Linie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn unter den gewöhnlichen Bedingungen in Aussicht gestellt, auch mit derselben wegen Uebernahme des Betriebes auf dieser Linie Seitens der Sächsischen Staatsbahn Unterhandlung gepflogen worden.

16. Eine gleiche Aussicht ist dem Consortium Preller und Genossen behufs der Erbauung einer Bahn von Glauchau-Wurzen-Wittenberg gemacht, resp. die definitive Entschliessung von der erforderlichen Verständigung mit der Preussischen Regierung abhängig gemacht worden.

17. Das bereits früher thätig gewesene Comité zur Erbauung einer Eisenbahn von Geithain über Lausigk nach Leipzig, wodurch eigentlich erst die directe Richtung der Chemnitz-Leipziger Bahn hergestellt würde, hat sich neuerdings wieder an die Regierung gewendet, um die ihm früher auferlegte Bedingung, in Geithain und Leipzig eigene Bahnhöfe zu erbauen, zu beseitigen und die Mitbenutzung der Staatsbahnhöfe an beiden Endpunkten anzustreben. Die Sächsische Regierung hat jedoch bei den ohnehin beschränkten Raumverhältnissen auf den gedachten beiden Bahnhöfen Bedenken getragen, dem zu entsprechen.

18. Dem Comité für eine Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn, welches mit der Sächsischen Regierung wegen Uebernahme des Betriebes in Verhandlung steht, ist die Concession zum Baue bis zum 1. April d. J. offen gehalten worden.

19. Das früher angeregte Project zum Bau einer Eisenbahn von Gera über Greiz und Elsterberg nach Plauen, welches s. Z. wegen Mangel an Betheiligung aufgegeben wurde, ist neuerdings wieder aufgenommen worden, und hat zum vorläufigen Abschluss eines Staatsvertrages unter den betheiligten Regierungen und zu gemeinsamer Feststellung der Concessionsbedingungen geführt.

20. Dem Comité zum Bau einer Bahn von Werdau nach Weida ist sowohl von der Königlich wie Grossherzoglich Sächsischen Regierung Concessionszusicherung ertheilt worden.

21. Das neuerdings an die Stelle des früheren Projectes Mehltheuer-Triptis getretene Project Mehltheuer-Weida hat Veranlassung zum Abschlusse eines auf die Concessionirung dieser Bahn bezüglichen Staatsvertrages unter den betheiligten Regierungen gegeben und werden die Concessionsbedingungen gemeinsamer Entschliessung vorbehalten.

22. Für Erbauung einer Zwickau-Lengenfeld-Auerbacher Eisenbahn ist dem betreffendem Comité Concessionszusicherung ertheilt, sowie Bereitwilligkeit Seitens der Staatsregierung ausgesprochen worden, den Betrieb auf dieser Bahn nach deren Fertigstellung zu übernehmen, jedoch nur auf Rechnung der Baugesellschaft und dafern eine genügende Garantie dafür gestellt werde, dass die Betriebseinnahmen zur Deckung des Betriebsaufwandes hinreichen.

23. Dem Comité für Erbauung einer Eisenbahn von St. Egidien-Lichtenstein, Oelsnitz-Stollberg, Zwönitz und Geyer nach Annaberg mit Zweigbahn Stollberg-Lugau war auf dessen Gesuch um eine 5procentige Zinsengarantie für eine in Höhe von 3400000 Thlr. aufzunehmende Stammprioritätsanleihe von der Staatsregierung ebenso eine abschlägige Antwort ertheilt worden, als auf das weitere Ansinnen, dass Seitens des Staats eine Anzahl der Stammactien übernommen und eingezahlt werde.

Im Uebrigen ist dem Comité die Concessionszusicherung für die Hauptbahn bis Ende März a. c. offen gehalten worden, während bezüglich Erbauung der Zweigbahn Stollberg-Lugau vorerst Anfrage bei der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahngesellschaft, ob diese den Bau übernehmen wolle, gehalten wurde.

24. Das Eisenbahnproject Schwarzenberg-Johann-Georgenstadt-Carlsbad hatte für sich auf die Sächsische Strecke Steuerbefreiung in Anspruch genommen, war jedoch damit abschlägig beschieden worden. Die Staatsregierung hat übrigens diesem Comité auf sein wiederholtes Ersuchen um Fristverlängerung für Stellung einer Vorcaution zugesichert, mit keinem andern Concurrenten verhandeln zu wollen, ohne es vorher gehört zu haben.

25. Bei dem Projecte Schwarzenberg-Annaberg fehlt es sowohl hinsichtlich der Richtung, als überhaupt bezüglich des Zustandekommens an aller Sicherheit, so dass die Sächsische Regierung hierbei irgendwelche Zusicherungen oder Aussichten noch gar nicht eröffnen konnte.

26. Zu Ausführung einer Bahn von Dresden über Dippoldiswalde nach Schmiedeberg ist der Versuch zur Gründung einer Actiengesellschaft gemacht worden, ohne dass dies indessen bis jetzt einen Erfolg gehabt zu haben scheint.

27. Die Annaberg-Weiperter Verbindungsbahn ist in ihrer ganzen Länge von 2½ Meilen ihrer Vollendung nahe. Die Sächsische Regierung hat sich auf Ersuchen zur Betriebsübernahme auf die Dauer von 15 Jahren bereit erklärt.

28. Die von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu bauende Leipzig-Zeitzer Bahn (nach der Bestimmung des Friedensvertrags zwischen Preussen und Sachsen nach dem Kriege von 1866) ist in ihrer Ausführung begriffen.

29. Von der Verwaltung der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn, welche Sächsisches Gebiet nicht berührt, ist an die Sächsische Regierung das Ersuchen um Betriebsübernahme gerichtet worden, dem man auch auf die Dauer von 5 Jahren entsprochen hat.

Ausserdem ist der Altenburg-Zeitzer Gesellschaft Genehmigung zu den Vorarbeiten von Altenburg nach Narsdorf zum Anschluss an die Chemnitz-Leipziger Staatseisenbahn ertheilt worden.

30. Das Project einer Eisenbahn von Frankfurt a./O. nach Leipzig concurrirt auf Sächsischem Gebiete vorläufig noch mit dem Plane der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn zur Erbauung einer Zweigbahn von Eilenburg über Taucha nach Leipzig, ohne dass einer der beiden Gesellschaften dermalen definitive Zusagen gemacht worden wären.

31. Für eine unter dem Namen Chemnitz-Komotauer Eisenbahn zu erbauende Linie von dem Staatsbahnhof Flöha ausgehend, im Flöhathale bis Pockau und weiter über Marienberg und Reitzenhain nach Böhmen führend, nebst Zweigbahn von Pockau nach Olbernhau sind die Vorbereitungen und die Geldbeschaffung, an welcher sich auch die Sächsische Regierung mit Zeichnung einer Anzahl Actien betheiligt hat, beendet, so dass der Bau dieser Bahn, der der Baugesellschaft Plessner & Co. in Berlin übertragen ist, gesichert erscheint.

32. Ein in Dresden zusammengetretenes Consortium hat um Gestattung der Vornahme von Vorarbeiten einer Bahn von Dresden nach Nossen zum Anschlusse an die Borsdorf-Meissner Linie der Leipzig-Dresdner Bahn und von da weiter nach Altenburg gebeten. —

33. Eine gleiche Bitte ist an das Ministerium behufs Erbauung einer Eisenbahn von Meissen nach Pristewitz gelangt, welche bei Vollendung der Brüx-Freiberger und Freiberg-Nossener Bahn dazu bestimmt sein dürfte, den Verkehr vom Süden auf kürzestem Wege dem Norden zuzuführen.

34. Dasselbe ist von einem Consortium zum Bau einer Eisenbahn von Kamenz nach Bautzen, eventuell weiter bis Niedersohland oder Schirgiswalde zum Anschluss an die Südlausitzer Staatseisenbahn erstrebt worden.

35. Endlich ist die Sächsische Regierung um die Erlaubniss zu Vorarbeiten für eine Kohleneisenbahn von den Oelsnitzer Kohlenwerken nach Hohenstein-Ernstthal angegangen worden.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

⊙ **Aus Bayern.** (Bahnanlagen in Ingolstadt. Bahnhofbau in Regensburg.)

München, den 18. Februar. Die im Einverständnisse der Kgl. Ministerien des Kgl. Hauses und des Aeussern und des Kgl. Kriegsministeriums herzustellenden Pläne behufs Erbauung eines in der Nähe Ingolstadts am rechten Donauufer anzulegenden Central-Bahnhofs sind soweit festgestellt, dass mit Beginn der Erdarbeiten für den Bahnkörper von Ingolstadt nach Ermsgaden und Weichering auch das zur Anlage des genannten Bahnhofs nöthige Planum in Angriff genommen werden kann. Auf der Donauthalbahnstrecke Ingolstadt-Regensburg sollen Stationen in Rockolding, Münchsmünster, Neustadt, Abensberg, Teuerling, Saal, Kapfelberg und Regensburg errichtet werden.

Die wegen Einführung der Donauthalbahn in Regensburg nothwendige Bahnhoferweiterung wird nunmehr in Angriff genommen werden. Die jetzige Einsteighalle wird successive abgebrochen und an deren Stelle nach und nach ein den zukünftigen Verkehrsverhältnissen entsprechendes Prachtgebäude aufgeführt werden. Die Güterhallen werden verlegt werden, dagegen werden die für die Centralwerkstäte bestimmten Gebäulichkeiten fortbestehen bleiben. Die zukünftige Bahnhofsanlage enthält den 4fachen Flächeninhalt des jetzigen Bahnhofareals, und ist das zur Vergrösserung derselben nothwendige Terrain bereits erworben. Die Ostbahngesellschaft erstellt an der östlichen Seite des Bahnhofs nächst dem Gottesacker der untern Stadt eine Strassenbrücke nach dem Plane der in München unlängst bei Verlegung der Herbststrasse ausgeführten Wegüberführung —, desgleichen die Staatsbahn an der westlichen Seite des Bahnhofs eine solche zur Ueberführung der Kumpfmühler-Strasse. Der Vitusbach wird mittelst eines Hebedurchlasses durch den Bahnkörper geleitet werden.

### Personalnachrichten.

**Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.** Bei der Verwaltung derselben sind ernannt worden: zum Eisenbahn-Ober-Maschinenmeister: der Maschinenmeister Bruno Wendler; zu Eisenbahn-Maschinenmeistern: der Maschinenmeister Wilhelm Volkmar, der Werkstätten-Vorsteher Albert Frank, der Werkstätten-Vorsteher Carl Richard Grasshoff; zu Eisenbahn-Betriebs-Inspectoren: der Eisenbahn-Betriebs-Inspector Ferdinand Gustav Kecker, der Abtheilungs-Baumeister Friedrich Wilhelm Büttner, der Eisenbahnbau-Inspector Julius Ostermeyer, der Eisenbahn-Baumeister Julius Victor, der Eisenbahn-Baumeister Victor Coermann; zu Eisenbahn-Baumeistern: der Abtheilungs-Baumeister Friedrich Wilhelm Beemelmans, der Ingenieur Hugo von Kietzell, der Baumeister August Friedrich Schroeder, der Abtheilungs-Baumeister Carl Georg Friedrich

Hering, der Ingenieur Carl Julius Pabst, der Baumeister Hermann Carl August Lindemann, der Baumeister Otto Koeltze; zum Eisenbahn-Telegraphen-Inspector: der Telegraphen-Inspector Emil Hieronymi; zu Eisenbahn-Güter-Inspectoren: der Rechnungs-Rath Ferdinand Heidecker, der Bahn- und Betriebs-Controleur Bernhard Budde, der Bahn-Controleur Emil Seydel, der Bahn-Controleur Hermann Oswald Heinrich Müller, der Eisenbahn-Secretär und Güter-Expeditions-Vorsteher Alexander Merensky; zum Eisenbahn-Hauptcassen-Rendanten: der Eisenbahn-Secretär August Ferdinand Mielert.

**Preussen.** Der Regierungs-Rath Simon zu Berlin ist zum Geheimen Regierungs-Rath und vortragenden Rath bei dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ernannt worden. Das technische Mitglied des Königl. Eisenbahn-Commissariats zu Coblenz, Regierungs- und Bau-Rath Franz, ist als Hülfsarbeiter in die Eisenbahn-Abtheilung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen und in dessen Stelle der bisherige Vorsteher des technischen Eisenbahn-Bureaus im gedachten Ministerium, Regierungs- und Bau-Rath Vogel, nach Coblenz versetzt worden. Der bisherige Baumeister de Nerée zu Guben ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt, und demselben die Königl. Eisenbahn-Baumeisterstelle in Saarbrücken verliehen worden. Der Baumeister Matthies in Gerdauen ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die commissarische Verwaltung der XII. Betriebs-Inspection bei der Ostbahn übertragen worden.

**Bayer. Staatsbahn.** Der Abtheilungsingenieur ext. st. und Sectionsingenieur F. Eikemeyer in Memmingen wurde auf Ansuchen aus dem Staatsdienste entlassen, an dessen Stelle der Betriebsingenieur bei der Bahnunterhaltung, L. Pfändler in Treuchtlingen als Sectionsingenieur nach Memmingen versetzt und zum Abtheilungsingenieur in Treuchtlingen der Ingenieur-Assistent bei der Section Gemünden, J. Landfritz, ernannt; der Abtheilungsingenieur J. Müller in Gunzenhausen nach Augsburg und der Betriebsingenieur ext. st. und Sectionsingenieur F. Mayer in Eichstädt als Betriebsingenieur für die Bahnunterhaltung nach Gunzenhausen versetzt.

**Pfälzer Bahnen.** Der Sectionsingenieur Hamm in Dürkheim wurde als Assistent des Oberingenieurs C. Basler nach Ludwigshafen, der Sections-Ingenieur Weber, bisher beim Bau der Zellerthalbahn nach Dürkheim versetzt; die Oberleitung des Baues der Zellerthalbahn wurde dem Sections-Ingenieur Opfermann in Kirchheimbolanden übertragen.

**Vereinigte Schweizerbahnen.** Die Stelle eines Oberwerkführers ist zu besetzen. Weiteres siehe die Bekanntmachung in No. 22 S. 228.

## Ausland.

—r— **Frankreich.** In Folge der durch die Generalräthe der Departements du Nord und du Pas de Calais ertheilten Concessionen, treten dem Netze der Gesellschaft der Eisenbahn von Lille nach Valenciennes nachstehende Linien hinzu:

| | | |
|---|---|---|
| von Hazebrouck nach Orchies | 54 | Kilom. |
| „ Lens nach Armentières | 10 | „ |
| „ Hénin-Liétard nach Don | 17 | „ |
| „ Valenciennes nach Cateau | 38 | „ |
| „ Lourches zur Linie Artres-Denain | 4 | „ |
| „ Artres nach Denain | 1 | „ |
| „ Denain nach Saint-Amand | 15 | „ |
| „ Orchies nach Douai | 20 | „ |

Zu letztgenannter Linie wurde der Eisenbahngesellschaft von Lille nach Valenciennes und jener der Picardie und von Flandern gemeinsam die Concession ertheilt. Die neuen Linien zusammen haben eine Länge von 159 Kilom.

Die Betriebs-Ergebnisse der Linie von Lille nach Béthune und Bully-Grenay haben bis jetzt die Hoffnungen über den Aufschwung des Verkehres, wie sie die Ergebnisse des Jahres 1869 veranlasst hatten, in Folge des Deutsch-Französischen Kriegs nicht verwirklicht.

Die Einnahmen auf den 50 in Betrieb stehenden Kilometern betrugen im Jahre 1870 717 810,$_{95}$ Fr. gegen 700 300,$_{15}$ Fr. in 1869, sodass sich pro 1870 eine Mehreinnahme von nur 17 510,$_{80}$ Fr. ergiebt. Diese Einnahmen genügen nicht für die Verzinsung der Actien, für die Deckung der Betriebskosten und die Verzinsung der Schuld. Der Verwaltungsrath erwartet eine erhebliche Steigerung des Verkehres und der Einnahmen von der Verbindung der Station Béthune mit der Nordbahn.

Die Rechnung schliesst mit einem Minus von 1 084 275,$_{67}$ Frcs., zu dessen Deckung die Emission von 4137 Obligationen beschlossen wird.

Der Verwaltungsrath glaubt die Ausgaben auf 300 000 Frcs. reduciren und berechnet mit einem Brutto-Ertrage von 750 000 Frcs. die Verzinsung und Amortisirung der Obligationen sicher stellen zu können.

—r— **Frankreich.** Ueber den Stand der Eisenbahn von Orléans nach Châlons bringt der Moniteur des Intérêts matériels folgende Mittheilungen: Bezüglich der 157 Kilom. langen Strecke zwischen Sens und Châlons sind die Studien vollendet, und ist die Trace auch bereits mit wenigen Ausnahmen ministeriell genehmigt, und ist in den ersten Monaten des Jahres 1872 die Inangriffnahme der Arbeiten auf dem ganzen Terrain zwischen Sens und Châlons zu erwarten.

Von den veraccordirten Arbeiten des 1. und 2. Looses (104 Kilom.) werden die einen in den ersten Monaten des Jahres 1872, die anderen im Monate Juli vollendet werden.

Das 3., die 50 Kilom. lange Strecke zwischen Sens und Châlons umfassende Loos wird im Laufe des Monats Januar 1872 zur Adjudication gelangen. Vereinbarungen, welche bereits mit den bedeutendsten Etablissements abgeschlossen sind, sichern die Lieferung des fixen Materiales für die ganze 245 Kilom. lange Bahnstrecke. Nach einem weiteren Contracte werden von einem grossen Pariser Holzhändler 400 000 Schwellen geliefert. Das Fahrmaterial, welches bei der Eröffnung der ersten 50 Kilom. erforderlich ist, wird in einer der ersten Pariser Werkstätten hergestellt; die Lieferung der benöthigten Maschinen ist für das Jahr 1872 zugesichert.

—r— **Italien.** (Staatsbahn-Bauten.) Der Gesammtbetrag der in der Zeit vom Januar bis Ende November des Jahres 1871 veraccordirten Arbeiten auf den vom Staate hergestellt werdenden Bahnlinien belief sich nach den Projecten auf 88 686 170,$_{11}$ Lire. Nach Abzug von 10 891 638,$_{73}$ Lire, um welche bei der eigentlichen Vergebung eine Abminderung erzielt wurde, stellt sich jedoch diese Summe auf 77 794 531,$_{38}$ Lire.

Die im Laufe des Monats December abgeschlossenen Accorde betrugen nach dem Projecte 6 301 565 (hiervon kommen 6 300 000 Lire auf die Calabrisch-Sicilianischen und 1 565 Lire auf die Linie Asciano-Grosseto). Die bei der Vergebung erzielte Abminderung beläuft sich auf 766 415 Lire, so dass obige Summe von 6 300 000 Lire sich auf 5 535 150 Lire reducirt.

Letztere Summe zu den vorigen von 77 794 531,$_{38}$ Lire hinzugerechnet, ergiebt für das ganze Jahr 1871 den Gesammtbetrag von 83 329 681,$_{38}$ Lire.

Diese Summe repartirt sich auf die Calabrisch-Sicilianischen Bahnen mit 67 564 840,$_{16}$ Lire, auf die Ligurischen Bahnen, mit 13 749 424,$_{27}$ Lire und auf die Bahnlinie Asciano-Grosseto mit 2 015 416,$_{95}$ Lire, in Summa 83 329 681,$_{38}$ Lire.

Für die Bahnlinie Savona-Turin und die Zweigbahn Cairo-Acqui fanden keine Veraccordirungen Seitens der Regierung statt, da die Herstellung dieser Linien der Unternehmung Guastalla à fortait übertragen war.

Die Kosten für die vom 1. Januar bis letzten November 1871 in Gemässheit obiger Veraccordirungen ausgeführten Arbeiten betrugen

| | | |
|---|---|---|
| | 24 134 508,$_{37}$ | Lire, |
| die der Arbeiten des Monats December | 2 516 091,$_{10}$ | „ |
| somit die Kosten im ganzen Jahre | 26 650 559,$_{47}$ | Lire. |

Diese Kosten vertheilen sich auf die

| | | |
|---|---|---|
| Calabrisch-Sicilianischen Bahnen mit | 8 761 968,$_{35}$ | Lire, |
| Ligurischen Bahnen | 11 184 288,$_{67}$ | „ |
| Savona-Turin und Cairo-Acqui mit | 4 730 578,$_{21}$ | „ |
| Asciana-Grosseto mit | 1 973 724,$_{14}$ | „ |
| Summa | 26 650 559,$_{47}$ | Lire. |

Die Zahl der während der Zeit vom 1. Januar bis letzten November verwendeten Arbeiter betrug 3 582 105, im Monat December waren verwendet 411 013, daher im Ganzen 3 993 118, welche während 314 Arbeitstagen verwendet waren. Die Zahl der Arbeiter vertheilt sich auf die verschiedenen Linien wie folgt: Calabrisch-Sicilianische Bahn 1 410 748, Ligurische Bahn 1 677 783, Savona-Turin und Cairo-Acqui 624 988, Asciano-Grosseto 249 599. M. d. str. f. No. 4.

—r— **Griechische Eisenbahnen.** Nachdem vor einiger Zeit die beunruhigendsten Gerüchte über die Eisenbahnbau-Unternehmungen von Athen nach Lamia zum Anschluss an die Serbisch-Türkische Bahn, welche der Gesellschaft Pyat und Comp. concessionirt wurde, verlautet waren, kam in der vergangenen Woche der Chef-Ingenieur dieser Gesellschaft und kündigten die baldige Inangriffnahme der etwa 180 Kilometer betragende Linien an, die schon fertig aufgenommen worden ist. Die Regierung begünstigt auch besonders diese Lebensfrage für das Land, und hat im Budget eine bedeutende Summe für die Verkehrsmittel hinzugefügt. — Ferner haben die H. H. Tacitus Duvernois und Leon de Salman als Repräsentanten der Gesellschaft Clement Duvernois (Minister des Kaiserreichs) und A. Forneraux (früheren Schweizerischen Bundespräsidenten und jetzigen Directors der Schweizerischen Creditbank in Paris) der Regierung den Antrag gestellt, von Piräeus eine Eisenbahn bis Almyros in Lakonien, das ist der dem Isthmus von Suez am nächsten liegenden Spitze des Peloponneses zu bauen. Die Länge derselben ist auf 225 Kilometer veranschlagt worden, wovon die Gesellschaft sich erbietet, jährlich 56 Kilom. zum Gebrauche herzustellen. Sie hinterlegt 300 000 Drachmen Caution, und verlangt nach der Uebergabe des ersten Drittels (im ersten Jahre) 560 000 Franken, im zweiten 1 120 000, im dritten 1 680 000 und im vierten und letzten Jahre, das heisst nach Beendigung der ganzen Linie 2 240 000, im ganzen 5 600 000 Franken; ferner während der nächsten acht Jahre jährlich einen Zuschuss von 1 500 000 Franken, worauf aber der Regierung die Hälfte des zwölfjährigen Reingewinns zukommt, und sofort bis zur Tilgung der Zuschüsse im Betrage von 17 600 000 Franken.

—r— **America.** Am 24. October v. J. haben die Directoren der Mobile- und Nordwest-Bahn eine Convention abgeschlossen, welche das für America bis jetzt grösste Unternehmen zum Gegenstande hat. Es handelt sich nämlich um die ganze Linie von Mobile bis Helena in Arcansas — 350 Meilen lang — welche am 31. December 1873 vollendet sein soll. Die Unternehmer sind 10 Capitalisten, welche 500 Arbeiter verwenden werden. Das Eisen für den grössten Theil der Linie wird aus England bezogen.

Am 18. October v. J. wurde in Bangor unter Theilnahme des Präsidenten der Vereinigten Staaten und des Gouverneurs der Englischen Besitzungen in Nord-America die neue European and North-American Railway feierlich eröffnet, welche in directer Linie den Staat Maine mit dem Hafen von St. John in Neu-Schottland verbindet; durch diese Linie wird die Entfernung zwischen New-York und Liverpool um 36 Stunden abgekürzt.

## Technisches.

*st.* **Die schmalspurige Eisenbahn Lambach-Breitenschützing** ist ein interessantes Beispiel der Verbindung einer Schmalbahn mit einer breitspurigen Bahn.

Die Lambach-Gmundner Bahn, eine der ältesten schmalspurigen Bahnen mit Locomotivbetrieb, nicht ganz vier Meilen lang, empfängt zum weitaus grössten Theile ihre Frachtsendungen, beziehungsweise giebt dieselben ab in der Station Lambach der breitspurigen Bahn. In Lambach macht sich daher der für die schmalspurigen Bahnen so nachtheilige Umladezwang in besonderer Weise fühlbar. Die Hauptfracht der Lambach-Gmundner Bahn, in der Richtung nach Gmunden, ist die Braunkohle aus dem Wolfsegger Revier, welche in der Station Breitenschützing der Hauptbahn zur Aufgabe gelangt. Auf der Hauptbahn wird die Kohle von Breitenschützing bis Lambach — 1 Meile weit — befördert, dort umgeladen und dann auf der Gmundner Bahn 4 Meilen nach Gmunden oder selbst nur $2^1/_2$ Meilen nach der Station Eichberg transportirt. Die Quantität der in dieser Richtung gefahrenen Braunkohle erreicht bereits 800 000 und demnächst 1 Million Ctr. per Jahr und ist der Umladezwang bei der hier verhältnissmässig kurzen Transportdistanz um so empfindlicher.

Die Umladung dieser Fracht entfällt nun aber in Folge der Fortsetzung der Schmalbahn auf der breitspurigen Hauptbahn — von Lambach bis Breitenschützing. — Ein dritter Schienenstrang wurde hier so eingelegt, dass die Kohlenzüge der Gmundner Bahn direct von, beziehungsweise bis Breitenschützing verkehren. — Die Anlage selbst ist in äusserst einfacher Weise ausgeführt. Die Spurweite der Gmundner Bahn ist 3′ 6″; der dritte Strang ist aus lauter alten Schienenstücken von 15′, 12′ und 9′ Länge hergestellt, die Stösse sind zum Theile auf den Schwellen, zum Theile freischwebend; auf eine genaue Eintheilung brauchte bei dem geringen Drucke, der bei keinem Fahrzeuge 40 Ctr. per Rad erreicht, und bei der geringeren Fahrgeschwindigkeit nicht Rücksicht genommen zu werden.

Die Probefahrten haben bereits stattgefunden und hat sich hierbei die Anlage vollkommen bewährt. Die Kosten der Gesammtherstellung, einschliesslich der neuen Geleisanlagen in der Station Breitenschützing, betragen nach der Detailberechnung 34 800 fl.

Der Verkehr auf der Gmundner Bahn erhält durch die Fortführung dieser Schmalbahn einen neuen Aufschwung, welcher bei der in Aussicht stehenden Weiterführung des Locomotivbetriebes auf der schmalspurigen Kohlenbahn von Breitenschützing bis zu den Gruben selbst, noch grössere Dimensionen annehmen wird.

(Nach der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

*t.* **Kosten der schwierigsten Eisenbahntunnels.** Die Times geben in einem Artikel über den projectirten Tunnel unter dem Canal zwischen England und Frankreich folgende Notizen über die Baukosten der grösten und kostspieligsten Eisenbahntunnels:

Der Mont Cenis Tunnel hat pro laufenden Yard durchschnittlich 195 £, oder für 22 Englische Meilen Länge, 7 450 400 £ gekostet. Die 3 kostspieligsten Tunnels in England sind der Kilsby-, der Saltwood- und der Bletchingley-Tunnel, alle 3 in gefährlich geschichtetem, sehr stark wasserführendem Gebirge liegend. Bei dem Bau des Kilsby-Tunnels stiess man auf einen sehr beweglichen Treibsand, der so viel Wasser enthielt, dass es längere Zeit hindurch nicht gelang, die Arbeitsstellen trocken zu legen. Die Arbeit von 13 Dampfmaschinen, 200 Pferden und 1250 Mann, welche Tag und Nacht arbeiteten und per Minute 1800 Gallonen Wasser ausschöpften, war 8 Monat lang erforderlich, um diese Schwierigkeiten zu überwältigen. Die Baukosten wurden durch diese unvorhergesehenen Hindernisse von 90 000 £, dem Betrag des ursprünglichen Kostenanschlags, auf 350 000 £, oder 145 £ pro Yard bei 2 400 Yards Länge, erhöht. Für die Länge des Mont-Cenis-Tunnels würden sich bei einem gleichen Kostenbetrag pro Längeneinheit die gesammten Baukosten auf 5 646 620 £ gestellt haben, also noch unter den wirklichen Kosten geblieben sein. Der Saltwood-Tunnel kostete pro Yard 118 £, der Bletchingley-Tunnel 72 £. Die Anlagekosten der Französischen Eisenbahntunnels variirten zwischen 30 £ pro Yard (bei dem Tunnel von Terre Noire auf der Paris, Lyon und Mittelmeer- Bahn) und 95 £ pro Yard (bei dem Tunnel der Französischen Westbahn zu Batignolles in Paris). In Belgien kostete der Brainele-Comte-Tunnel 46 £, und die Tunnels der Bahn von Lüttich nach Verviers durchschnittlich 50 £ pro laufenden Meter. In der Schweiz kostete der sehr schwierige Hauenstein-Tunnel zwischen Basel und Bern 80 £ pro Yard. In Nordamerica hat der noch unvollendete Hoosac-Tunnel in Massaschusetts, der in Glimmerschiefer und Quarz liegt, bisher 180 £ pro Yard gekostet. Der Moorhouse-Tunnel in Neuseeland, welcher in Lava und Tuffstein liegt, kostete nur $68^3/_4$ £ pro Yard. Wenn man nach diesen vorliegenden Erfahrungen einen Kostenanschlag für den projectirten unterseeischen Tunnel zwischen England und Frankreich aufstellen wollte, so würde dieser Anschlag doch immer sehr problematisch bleiben. Man rechnet aber darauf, dass dieser Tunnel, wenn er überhaupt ausführbar ist, eine Bauzeit von mindestens 5 Jahren und eine Bausumme von mindestens 5 000 000 £ erfordern wird.

Um jedoch bei diesem Unternehmen nicht sogleich zu viel auf's Spiel zu setzen, beabsichtigt man zunächst von der Englischen Küste aus mit dem Bau eines unterseeischen Probe-Tunnels von geringem Querschnitt zu beginnen, und es hat sich zu diesem Zweck eine Gesellschaft mit einem Capital von 30 000 £ gebildet. Die Ingenieure dieser Gesellschaft sind Hawkshaw, Gamond, Brunlees und Low. Man hofft einen solchen Probe-Tunnel auf die ganze Länge des Weges in 3 Jahren mit Hülfe geeigneter Bohrmaschinen ausführen zu können.

*st.* **Die pneumatische Depeschenbeförderung. Das Kreislauf-System.** Bald nach Einführung des electrischen Telegraphen wurde es für nöthig befunden, in grossen Städten Zweig-Telegraphen-Stationen einzurichten, welche Depeschen sowohl für das Centralbureau sammeln, als auch von demselben empfangen konnten. Die Electrical and International-Telegraph-Company verband zu diesem Zwecke ihre Centralstation in London und ihre nächsten Zweigstationen mittelst Röhren, durch welche Büchsen, welche die Telegramme enthielten, in einer Richtung durch Comprimirung und in der entgegengesetzten Richtung durch Verdünnung der Luft bewegt wurden. Dieses System hatte aber eine beschränkte Leistungsfähigkeit, da es nothwendig war zu warten, bis eine Büchse den ganzen Weg zurückgelegt hatte, um eine andere in entgegesetzter Richtung zu befördern. Auch waren keine Zwischenstationen zulässig, sondern je 2 Stationen mussten mit einer separaten Röhre verbunden werden.

Im Jahre 1865 wurden die Central-Telegraphenstation und die Börse in Berlin durch ein von der Firma Siemens & Halske in Vorschlag gebrachtes System miteinander verbunden. Dasselbe bestand in der Anlage einer zusammenhängenden, von der Central-Telegraphenstation zur Börse gehenden und wieder zur Centralstation zurückgehenden schmiedeeisernen Röhre von $2^1/_2$″ innerem Durchmesser, durch welche ein continuirlicher Luftstrom geleitet wurde. Derselbe wurde durch Comprimirung der Luft an einem, und durch gleichzeitige Verdünnung derselben am anderen Ende der Röhre hervorgebracht. Eine am Anfang der Röhre eingelegte Büchse wurde demnach in der einen Hälfte bis zur Börse und falls sie dort nicht herausgenommen wurde, in der zweiten Hälfte des Rohrs wieder zurück bis zur Telegraphenstation befördert. Später wurde das Netz solcher pneumatischen Röhren weiter ausgedehnt, so dass gegenwärtig in Berlin 32 000 Fuss derselben gelegt sind. Der innere Durchmesser der Röhren wurde später mit 3″ angenommen und es wird derselbe beibehalten werden.

Auch in Paris war ein pneumatisches circulares Röhrensystem in Anwendung, aber ohne durchgehenden Luftstrom und von sehr begrenzter Leistungsfähigkeit.

In London wurde im Jahre 1870 die erste Linie nach dem Kreislauf-System durch die Brüder Siemens zwischen der Central-Telegraphen-Station und dem Haupt-Post-Amt ausgeführt. Nach $^1/_2$ jähriger befriedigender Verwendung wurde dieselbe bedeutend verlängert und eine Anzahl Stationen damit in Verbindung gebracht. Alle diese Stationen stehen mit einander durch zwei, unmittelbar nebeneinander — 12″ unter dem Strassenpflaster gelegte schmiedeeiserne gezogene Röhren von 3″ (79 mm) innerem Durchmesser in Verbindung. Jede Station hat zwei Aufgabs- und Empfangs-Vorrichtungen, eine für das von der Hauptstation kommende und eine für das zu derselben gehende Rohr. Eine solche Vorrichtung besteht aus zwei kurzen neben einander befestigten und in einem Rahmen verschiebbaren Röhren, von denen jede in die Hauptlinie luftdicht eingeschoben werden kann. Die eine dieser Röhren, das Abgabsrohr, ist ein hohler Cylinder von dem gleichen innern Durchmesser wie das Hauptrohr, in welches er für gewöhnlich eingeschaltet ist und dann jeder durch dasselbe gehenden Büchse ungehinderten Durchgang gestattet. Wird jedoch in dieses Rohr zuerst eine Büchse eingelegt, und dasselbe dann eingeschaltet, so wird die Büchse durch den Luftstrom weiter befördert. Die Empfangsröhre ist an ihrem unteren Ende durch einen Boden, der ein kleines Loch hat, geschlossen. Wird sie eingeschaltet, so fängt sie die nächst ankommende Büchse auf, deren Anprall dadurch gemildert wird, dass die vor derselben befindliche Luft, welche durch das kleine Loch im Boden nur langsam entweichen kann, als Stosskissen wirkt. Jede Station weiss genau die Zeit, wann die ihr zugehörige Büchse ankommt und kann demgemäss die Empfangsröhre einschalten.

Die Büchsen zur Aufnahme der Telegramme, Briefe etc. bestehen aus Cylindern von Guttapercha, Papier-maché oder Weissblech überzogen mit Filz oder Leder. Sie dürfen nicht ganz genau in die Röhren passen. Die Geschwindigkeit, mit welcher sich dieselben bewegen, ist bei 530 Yards per Minute (4 Deutsche Meilen per Stunde). Ursprünglich wurde zur Erzeugung des Luftstroms eine Dampfmaschine mit Luftpumpe verwendet, jetzt dient dazu ein Exhaustor, dessen Einrichtung und Wirkung Aehnlichkeit mit der eines Injectors hat.

Bis jetzt wurden solche pneumatische Röhren in London, Berlin und Paris nur zur Beförderung telegraphischer Depeschen verwendet. Allein die Brittische Postverwaltung zieht eben die Frage in Erwägung, ob es nicht vortheilhaft wäre, den Briefpostdienst in London

mittelst pneumatischer Röhren zu betreiben. Mit einem solchen Vertheilungssystem würde eine Anhäufung von Briefen an den einzelnen Postämtern leicht vermieden werden können.

(Nach der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

## Literatur.

*K.* Des chemins de fer en temps de guerre par A. de Formanoir. Bruxelles 1872. Ueber die Verwendung der Eisenbahnen im Kriege, ihre Verwerthung für bestimmte Kriegszwecke, ihre Vertheidigung Zerstörung und Wiederherstellung bietet die Fachliteratur bis jetzt nur eine beschränkte Anzahl von Veröffentlichungen, wiewohl die ausserordentliche Wichtigkeit des Gegenstandes nicht verkannt wird Das vorliegende kleine Werk eines Belgischen Generalstabs-Capitäns behandelt in gedrungener Kürze den Einfluss der Eisenbahnen im Kriege; die wichtige Rolle, welche sie bei allen militärischen Operationen spielen und von der die neueren Kriege Zeugniss geben; die nothwendigen Einrichtungen der Bahnen und ihres Materials; die Zerstörung der Bahnen und Bauwerke etc.

Wir skizziren den Inhalt des Buches in Folgendem.

Die militärische Stärke eines Landes wird durch ein Eisenbahnnetz wesentlich verstärkt. Aus der Erfahrung der letzten 20 Jahre lassen sich als besondere Vortheile der Eisenbahnen, sowohl zu den Kriegsvorbereitungen als für Transporte während des Krieges folgende anführen:

1) Die allgemeine Mobilmachung erfolgt wesentlich rascher; hierzu muss jedoch Alles von langer Hand her vorbereitet und bis in die kleinsten Details geordnet sein.

2) Ist die Armee mobilisirt, so lassen sich in Schnelle Truppen und Munition nach den Punkten schaffen, die man vertheidigen will, oder von welchen der Angriff ausgehen soll.

3) Auf dem Kriegsschauplatz ist es möglich, die nöthigen Truppenabtheilungen rasch zusammenzuziehen, dasselbe Corps auf den verschiedensten Punkten in kurzen Zwischenräumen zum Kampfe zu verwenden, die bedrohten oder zu schwach besetzten Punkte zu verstärken.

4) Die Armee, welche einen Flusslauf vertheidigt, findet grosse Unterstützung in der Benutzung der Eisenbahnen.

5) Die grosse Schwierigkeit der Ernährung der Armee überhaupt, wie insbesondere bei kühnen Märschen und Combinationen ist durch die Eisenbahnen gehoben.

6) Die fortlaufende Versorgung der Kranken und Verwundeten, die Beförderung des Materials der Ambulanzen, wie die Evacuirung der Lazarethe durch die Eisenbahnen bietet eins der mächtigsten Hülfsmittel zur Kriegsführung; ebenso erleichtern sie den Transport und die Vertheilung von Kriegsgefangenen.

Diese Dienste leisten die Bahnen nur unter wesentlichen Voraussetzungen; durch feste Orte müssen sie hindurch geführt werden, innerhalb deren die Bahnhöfe liegen; die Bahnen müssen gleiche Spurweite haben; das rollende Material muss nach übereinstimmenden Grundsätzen und mit Rücksicht auf die zu passirenden Kunstbauten eingerichtet sein; namentlich müssen die Buffer gleiche Entfernung haben, der Radstand muss für das Passiren aller vorkommenden Curven geeignet sein, die Radbandagen von hinlänglicher Breite. Zur raschen Einladung und Ausladung von Material, Pferden und Fahrzeugen ist es ferner durchaus nothwendig, dass die Endbords der Wagen niedergelegt werden können; dass die Oberkante der Buffer mit der Unterkante des Wagenbodens im Niveau liege, und dass die Länge der Buffer der Höhe der Bords entspreche, damit die niedergelegten Endbords eine Brücke zwischen je zwei Wagen bilden und somit Fuhrwerke und Pferde von der Rampe ab bis zu dem letzten Wagen über eine fortlaufende Brücke geschafft werden können.

Nur auf zweigleisigen Bahnen lassen sich die Transporte mit thunlichster Schnelligkeit befördern; die Zahl der Züge ist dann nur begrenzt durch die Höhe des vorhandenen Personals und Materials, die Anzahl der Wasserstationen und die gegebenen Raum- und Zeitverhältnisse zur Zusammenziehung der Transportmittel, wie zum Be- und Entladen der Wagen. Sämmtliche Bahnstationen müssen durch eine Telegraphenlinie verbunden sein; die Stationen selbst müssen geräumig und mit zahlreichen Einladeplätzen und Geleisen zur Aufstellung von Zügen versehen sein; endlich sind Wasserstationen, Wasserkrahne und Kohlenvorräthe in hinreichender Zahl erforderlich.

Die Transporte gehen um so leichter vor sich, je mehr Mannschaften und Pferde die Eisenbahnwagen aufnehmen können, man hat in Frankreich Wagen mit zwei Etagen entworfen; die untere soll 80, die Imperiale 70 Mann aufnehmen. 25 Züge, jeder zu 20 Wagen, würden zum Transport von 75000 Mann genügen und die Möglichkeit geben, Truppen-Bewegungen in einem oder in zwei Tagen auszuführen, die jetzt acht bis zehn Tage erfordern.

Unter den aufgeführten Bedingungen werden die Eisenbahnen vermöge ihrer Organisation in Kriegszeiten die wesentlichsten Dienste leisten und eine mächtige Waffe abgeben können, sobald die ganze Disposition über die Bahnen in den Händen des Generalstabes liegt und die Officiere mit dem Eisenbahndienste bekannt sind; alle Züge, sowohl auf Staats- als Privatbahnen müssen eingestellt werden, sobald und so lange das Interesse der Armee solches erheischt, und es muss möglich sein, die Gesellschaften dazu nöthigenfalls zu zwingen. Ebenso muss das gesammte Transport-Material zur Verfügung der Armee stehen.

Der grosse Nutzen der Eisenbahnen ist Anlass, dass jeder Kriegführende einerseits dieses wichtige Communications-Mittel für sich selbst zu bewahren, andrerseits dem Feinde die Benutzung seiner Linien zu zerstören sucht. Die eigenen Linien können für den Feind unbrauchbar gemacht werden, sowohl durch Vertheidigung mittelst mobiler Colonnen, durch Befestigungen, wie auch durch Zerstörung der Bahnen. Das letztere Mittel kann unter Umständen den eigenen Interessen ebenso viel schaden, als denen des Feindes; das erstere kostet Geld und Leute und ist selten anwendbar; Befestigungen werden nur an sehr wichtigen, leicht zu vertheidigenden Punkten angebracht. Die Frage, auf welchen Linien und an welchen Orten die Bahn zu unterbrechen sei, ist eine sehr schwierige. Man hat daher stets zu erwägen: ob die Zerstörung nothwendig ist; ob die Vortheile derselben durch die verursachten Schäden ausgeglichen werden; ob nicht späterhin die Bahn für die eigenen Bewegungen nöthig wird. In jedem Falle muss mit Klugheit, wenn auch mit Entschiedenheit verfahren und Kunstwerke dürfen nicht zerstört werden, wenn eine Unterbrechung geringeren Umfanges für den augenblicklichen Zweck genügt. Die Zerstörung von Brücken, Viaducten etc. muss rechtzeitig vorbereitet sein, damit man eintretenden Falls sicher und ohne Zeitverlust handeln kann. Bei plötzlichen Invasionen finden die ersten Zerstörungen in der Regel in der Nähe der Grenze und womöglich an einem Eisenbahnknotenpunkte statt; sie dürfen im Allgemeinen leicht sein; während der Feind Wiederherstellungsarbeiten vornimmt, hat man Zeit, weiter rückwärts gründlicher zu Werke zu gehen. Regel ist, dass man niemals zaudern darf, eine Brücke etc. zu sprengen, wenn die betreffende Eisenbahnlinie die einzige ist, welche der Feind verfolgen muss, um ein Defilé zu gewinnen, das er nicht umgehen kann. Verschiedenheit der Spurweiten, wie in Russland und Spanien wirkt im Invasionsfalle sehr vortheilhaft. Soll eine Bahn für längere Zeit unbrauchbar gemacht werden, so ist eine ganze Reihe von Zerstörungen nothwendig. Das rollende Eisenbahnmaterial muss fortgeführt oder unbrauchbar gemacht werden; das beste Mittel hierzu ist: die Achsbüchsen zu zerschlagen, Buffer und Kuppelketten abzunehmen, die Bremsen zu beschädigen etc. Auch kann man die Langschwellen und Kreuzverbindungen einschneiden, wie in Oesterreich vorgeschrieben. Von den Locomotiven sind Cylinderdeckel und Kolben, Sicherheitsapparate, Wasserstandszeiger, Manometer etc. abzunehmen und die Siederöhren zu sprengen. Ist man zu vollkommner Zerstörung des Materials genöthigt, so werden die Wagen mit brennbaren Materialien gefüllt und angezündet, die Kessel der Locomotiven gesprengt Die Americaner verfuhren in dieser Beziehung noch gründlicher; sie liessen ihre Züge mit vollem Dampf in einen Fluss oder von der Höhe eines gesprengtem Viaducts hinabstürzen; oder sie füllten zwei Züge mit Munition und liessen sie gegen einander laufen; durch den Stoss entstand eine Explosion, der eine Alles verzehrende Feuersbrunst folgte.

Fernere Zerstörungsmittel der Bahnen bestehen in der Fortführung von Schienen und Zubehör, Verschütten von Einschnitten, Durchbrechen von Dämmen, sowie der Sperrung oder Zerstörung von Tunnels. Die Fortführung von Oberbaumaterial muss auf lange Strecken geschehen, wenn sie nutzbringend sein soll. Ist der Transport nicht zu ermöglichen, so müssen die Schienen entweder tief eingegraben oder ins Wasser gestürzt werden; oder Schienen und Schwellen sind auf Haufen zu bringen und letztere anzuzünden, wodurch die Schienen gänzlich deformirt und unbrauchbar gemacht werden; auch lassen sich die Schienen durch Verbiegen mittelst Niederwerfen ausser Gebrauch setzen. Diese Arbeiten sind durch geübte Eisenbahnarbeiter auszuführen, zu welchem Zwecke jeder Compagnie, Schwadron oder Batterie eine bestimmte Anzahl von Leuten beizugeben ist; auch sind die Genietruppen im Zerstören und Wiederherstellen von Bahnen zu üben. Kreuzungen und Weichen sind zu zerstören oder die Haupttheile wegzuführen. Drehscheiben, Wasserstationen und Wasserkrahne sind unbrauchbar zu machen; Signale, Telegraphen-Apparate, Läutewerke, Telegraphenlinien müssen zerstört oder demontirt werden; im letzteren Falle muss man die einzelnen Stücke sorgfältig bezeichnen, um eintretenden Falls eine rasche Wiederherstellung zu ermöglichen. Die Verschüttung der Einschnitte durch Absprengen der Einschnittswände giebt ein sehr leichtes und wirksames Mittel zur Todtlegung der Bahn, da die Fortschaffung der aufgeworfenen Erd- und Felsmassen eine langwierige Arbeit ist. Die Durchbrechung von Dämmen durch Handarbeit oder Minen ist zeitraubend und von geringerem Werthe, die Wiederherstellung ohne grosse Schwierigkeit; im sumpfigen, oder durchweg ebenen Terrain jedoch kann jene Zerstörung vortheilhaft sein.

Kunstbauten zerstört man nicht ohne Nothwendigkeit. Bei hölzernen und eisernen Brücken genügt in einfachen Fällen schon die Wegführung der Schienen. Steinerne Brücken müssen schon beim Bau mit Minenkammern versehen werden; auf einer benachbarten Station müssen die mit dem Namen der betreffenden Bauwerke bezeichneten Sprengladungen vorräthig gehalten werden. Soll eine Brücke ohne Minenkammer gesprengt werden, oder hat man nicht Zeit, letztere zu laden, so lässt man starke Pulverladungen auf den Hauptgewölben explodiren. Eiserne Brücken bedürfen der Anwendung starker Sprengladungen, weil die starre Eisenconstruction an-

derenfalls nicht selten zu wenig beschädigt wird. Beim Sprengen von Drehbrücken bringt man die Achse derselben in die Richtung des Flusslaufes und lässt Petarden unter dem Stützpunkt aufliegen. Die Zerstörung kleiner Brücken ist meistens unnütz und bedeutet Zeit- und Geldverlust.

Der Nutzen solcher Zerstörungen von Brücken und Viaducten ist indessen nicht allzu hoch anzuschlagen; die Kunst, sie wiederherzustellen und für vorsichtigen Gebrauch nutzbar zu machen, ist schon sehr ausgebildet. In Frankreich hat man den Polignac'schen Träger, für 20 m. Spannweite construirt, 25000 Kilogr. einschliesslich der Schienen wiegend, der nicht mehr als 270 Frcs. der laufende Meter kostet und in drei Stunden aufgestellt werden kann. Im Americanischen, wie in den letzten Deutschen Kriegen wurden die Eisenbahnbrücken sehr rasch wiederhergestellt.

Eins der mächtigsten Verkehrshindernisse ist die Zerstörung langer Tunnelstrecken, besonders wenn sie nicht durch eine vom Feinde herzustellende Gürtellinie umgangen werden können. Es ist fast nutzlos, nur die Tunneleingänge zu sprengen, da diese in Zimmerwerk sehr rasch sich wiederherstellen lassen. Statt der Sprengung des Tunnels kann man häufig in wirksamer Weise ihn mit Schutt, verschränkten Bäumen, umgestürzten Wagen und dergl. füllen, oder vorhandene Schächte zum Hineinstürzen von Sand, Schutt etc. benutzen, endlich auch durch solche Schächte von zuverlässigen Leuten Bomben auf durchfahrende Züge werfen lassen.

Zur Hemmung des Eisenbahnverkehrs auf vom Feinde benutzten Linien, wie als Schreckmittel kann man Petarden unter die Stösse der Schienen legen, welche beim Passiren von Locomotiven explodiren, aber leichte Wagen ungefährdet lassen.

Die Vertheidigung der Bahnen geschieht durch mobile Colonnen und durch an geeigneten Punkten errichtete Befestigungen. Zur Vervollständigung der Vertheidigungsmassregeln gehört die rasche Wiederherstellung der durch den Feind angerichteten Beschädigungen, zu welchem Zwecke eine zahlreiche Reserve an Personal und Material stets erforderlich ist. In geeigneten Fällen sind fertig ausgerüstete Eisenbahnzüge stets bereit zu halten. Befestigungen der Bahnen haben den Zweck, die wichtigsten Punkte zu sichern; solche Punkte sind: Eisenbahnknotenpunkte, Bahnkreuzungen, bedeutende Kunstbauten, grosse Locomotiv-Stationen, Reparatur-Werkstätten, Magazine etc.

Der Verfasser untersucht dann ferner, welche Vertheidigungsmassregeln Belgien zu nehmen, und wie es seine Eisenbahnen im Falle einer feindlichen Invasion zu nutzen haben werde; er fügt sodann ein Nachwort über den Deutsch-Französischen Krieg hinzu.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

28. Februar Constituirende General-Versammlung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn zu Leipzig. Tagesordnung s. S. 194.
28. „ *Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. S. S. 146.
1. März *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. S. S. 171.
7. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168.
10. „ *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe S. 186.
15. „ *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau.
18. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199.
2. April Ungarische Ostbahn zu Pest.

## Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 28. Februar zu Altona | Altona-Kieler E. | Rangirmaschinen | 140 |
| 28. Februar zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Bauarbeiten für Bahnhof Wehlau | — |
| 29. „ zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Personenwagen IV. Cl. | 187 |
| 29. „ zu Münster | Westfälische E. | Bahnhofs-Restauration Münster | — |
| 29. „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Einfriedung von Fröndenberg bis Warburg | — |
| 29. „ zu Prag | Böhm. Westbahn | Material-Verkauf | — |
| 29. „ zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Maurerarbeiten zur Neissebrücke bei Wartha und Lieferung der dazu erforderlichen Materialien | — |
| 29. „ zu Reutlingen | Württemb. Staatsb. | Weichenschwellen | — |
| — „ zu Breslau | Rechte-Oder-Ufer-B. | Ziegelmaterial | — |
| 1. März zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | 485 □M. Weichenschwellen | — |
| 1. „ zu Osnabrück | dieselbe | Bauarbeiten | — |
| 1. „ zu Wesel | dieselbe | Trass | — |
| 1. „ zu Breslau | Oberschlesische E. | Locomotiven | 187 |
| 2. „ zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Eisernerner Ueberbau für 3 Brücken der Neisse-Brieger Eisenbahn | — |
| 2. „ zu Hannover | Hannoversche Staats-E | Heizkasten | 200 |
| 2. „ zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Mauerziegel | — |
| 4. „ zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Drehscheiben und Schiebebühnen für Bahnhof Osnabrück | — |
| 4. „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Dachdecker- u. Klempnerarbeiten | — |
| 4. „ zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. „ zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | 37 Cubikm. Werksteine | — |
| 4. „ zu Breslau | Oberschlesische E. | Granit-Werksteine | — |
| 4. „ zu Erfurt | Thüringische E. | Verkauf von Metallabfällen | 235 |
| 4. „ zu Cassel | Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. „ daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. „ daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. „ daselbst | dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. „ daselbst | dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. „ daselbst | dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 6. „ zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Schmiedeeiserne Fenster | — |
| 6. „ zu Schlüchtern | Elm-Geminder E. | Herstellung v. Abtrittsgebäud. | — |
| 7. „ zu Witten | Bergisch-Märkische E. | Verkauf einer Dampfmaschine No. 23 | |
| 7. „ zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Personenwagen | — |
| 7. „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten | — |
| 8. „ daselbst | dieselbe | der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. „ daselbst | dieselbe | Werksteine u. Maurerarbeiten | — |
| 8. „ zu Bremen | Venlo-Hamburg | Hofbauten auf Bahnhof Bremen | — |
| 10. „ zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 11. „ zu Schlüchtern | Elm-Gemünden (Bauinspection) | Wasserstationsgebäude auf Bahnhof Sterbfritz | — |
| 11. „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 8 Bahnwärter-Etablissements auf der Strecke Brilon-Beringhausen | — |
| 12. „ zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | No. 24 |
| 14. „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 15. „ zu Magdeburg | Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ zu Cassel | Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 16. „ zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Weichen | — |
| 31. „ zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 18. April zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.


## Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

### Bons der Emission 1870—1874.

Die **am 1. März 1872** fälligen Bons dieser Emission (Serie No. 5) sowie die Coupons der Bons dieser Emission werden von diesem Tage an nach dem Wortlaute der betreffenden Bons, erstere mit 500 Francs, letztere mit 15 Francs per Stück bei den nachbenannten Kassen eingelöst:

in **Wien** bei der **k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe**,
in **Frankfurt a./M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**,
in **Turin** bei der **Kasse der Gesellschaft**,
in **Paris** bei den Herren **Gebr. v. Rothschild**

} in der Landesmünze berechnet nach dem Wechselcourse auf Paris von dem der Auszahlung vorhergehenden Tage.

Wien, im Februar 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

## Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

### Bons der Emissionen 1875—1876 und 1877—1878.

Die **am 1. März 1872** fälligen Coupons dieser Bons werden von diesem Tage an bei den nachbenannten Kassen eingelöst:

in **Paris** bei den Herren **Gebr. v. Rothschild** mit 15 Francs,
in **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne** mit 11 Schill. 11 Pences,
in **Berlin** bei dem Herrn **S. Bleichröder** mit 4 Thaler 1 Groschen 3 Pfennige,
in **Amsterdam** bei Herren **Becker & Fuld** mit $7_{,05}$ Gulden Holländisch,
in **Wien** bei der **k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe** mit 6 Gulden Oesterr. W. Silber,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herrn **M. A. v. Rothschild & Söhne** mit 7 Gulden S. W.

Wien, im Februar 1872. **Der Verwaltungsrath.**

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **1. April cr.** ab wird in unserem Local-Verkehr und in den directen Verkehren mit den Nachbarbahnen **Salz**, und zwar bei Sendungen von

100 Ctrn. zu $1_{,5}$ Pf. pro Ctr. und Meile unter Zuschlag von 1 Thlr. pro 100 Ctr. Expeditionsgebühr, und

200 Ctrn. zu $1_{,25}$ Pf. pro Ctr. und Meile unter Zuschlag von 2 Thlr. pro 200 Ctr. Expeditionsgebühr

befördert.

Berlin, den 15. Februar 1872.

**Die Direction.**

## Bekanntmachung.

Mit dem **25. Februar 1852** tritt ein Nachtrag IV zum Westfälischen Verbandstarife vom 15. November 1871, wodurch Nachtrag III desselben Verkehrs aufgehoben wird, in Kraft. Derselbe enthält directe Tarifsätze für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren „via Unna-Hamm“ zwischen der Station Deutz B.-M. und den Westfälischen Verbands-Stationen, sowie einige Abänderungen der Sätze für die Köln-Mindener Station Deutz und des Ausnahme-Tarifs III für die Station Oldersum.

Genannter Nachtrag ist bei unsern Güterexpeditionen einzusehen und, soweit der Vorrath ausreicht, bei denselben unentgeldlich zu beziehen.

Münster, den 19. Februar 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

## Hessische Nordbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer grossen Drehscheibe für Bahnhof Bebra soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer grossen Drehscheibe“

bis zum **15. März c., Vormittags 11 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen und Zeichnungen können von uns gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Cassel, den 17. Februar 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction**

## Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die Lieferung von

**5 Stück combinirten Personenwagen I. u. II. Classe**

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen der Lieferung nebst Zeichnungen sind vom 21. d. M. ab von unserer Kanzlei hier, Berlinerstrasse No. 76, auf portofreies Verlangen zu beziehen. **Die Offerten sind in das den Bedingungen angefügte Formular zu inseriren** und versiegelt, sowie mit der Aufschrift:

„Lieferung von Personenwagen“

versehen bis zum

**7. März a. c., Vormittags 11 Uhr,**

an uns einzusenden, zu welchem Termine die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten in unserem Verwaltungs-Gebäude hier, Berlinerstrasse No. 76 I. Etage, Zimmer No. 5, stattfindet.

Breslau, den 19. Februar 1872.

**Direction.**

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

150 Stück Weichen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen mit zugehörigen Zeichnungen sind in unserm technischen Central-Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Weichen“

bis zu dem am

**Sonnabend, den 16. März d. J., Vormittags 10 Uhr,**

in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 20. Februar 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine durch den Umbau des Bahnhofs zu Düsseldorf überflüssig gewordene im Uebrigen aber betriebsfähige stationäre Dampfmaschine, horizontaler Construction, von 268 Millimeter Cylinder-Durchmesser und 575 Millimeter Kolbenhub im Wege der Submission verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens

**Donnerstag, den 7. März d. J.,**

franco an den Unterzeichneten einsenden.

Die Dampfmaschine kann im Locomotivschuppen zu Düsseldorf besichtigt werden, woselbst nähere Auskunft ertheilt wird.

Witten, den 20. Februar 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**
I. V.
Rohde.

## Thüringische Eisenbahn.

Die in unsern hiesigen Werkstatts-Magazinen bereits vorhandenen, sowia die bis zum 31. December cr. noch aufkommenden Abfälle an Eisen und anderen Metallen, und zwar:

circa 30 000 Kilo. alte messing. Siederohre und Rohr-Enden,
„ 3 000 „ alte kupferne Feuerbuchs-Platten,
„ 1 000 „ diverse Kupfer-Abfälle, Rohre und Spähne,
„ 100 000 „ Schmelz-Eisen (schmiedeeis. Abfälle),
„ 3 000 „ in Batzen geschmolzenes Rothmetall,
„ 30 000 „ altes Guss-Eisen,
„ 100 000 „ alte schmiedeeiserne Roststäbe,
„ 25 000 „ Gussfederstahlbruch,
„ 15 000 „ alte Gussstahlradreifen,
„ 30 000 „ alte Feinkornradreifen,
„ 3 000 „ alte Radgestelle,
„ 80 000 „ schmiedeeiserne Drehspähne,
„ 2 000 „ alte Achsen von Feinkorn,
„ 1 500 „ alte Gummipufferringe,
„ 200 „ Kupferniederschlag,

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Wir haben zu diesem Zwecke einen Verkaufs-Termin auf

**den 4. März cr.,**

früh 11 Uhr, in unserm Geschäfts-Locale hier angesetzt und ersuchen Kauflustige, bis dahin ihre Gebote versiegelt und äusserlich mit:

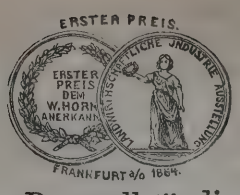
„Offerte auf Metallabfälle“

bezeichnet, portofrei an uns einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen, von welchen ein durch die Unterschrift des Bieters anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, sind im Büreau unserer Werkstattsbuchhalterei hier einzusehen oder von dort kostenfrei zu beziehen; auch können daselbst die zur Zeit vorhandenen Abfälle in Augenschein genommen werden.

Erfurt, den 21. Februar 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**



Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Telegraphen-Bau Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

## R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

# Deutsche Zeitung.

Das **Deutschthum in Oesterreich** ist durch die Vereinigung slavischer, ultramontaner, feudaler und anderer dem Deutschen Freiheitsgedanken feindlichen Parteien bedroht. Niemals noch, so lange Oesterreich, die alte Deutsche Ostmark, besteht, hatte das Deutschthum, der Schöpfer und Erhalter dieses Staatsganzen, solche seinen innersten Lebensnerv berührende Feindschaften zu bestehen. In einer Zeit, wo unsere Deutschen Brüder in ihrer Einigung als politisches Volk die erste Stellung in Europa errungen, ist man bemüht, die derzeitige Trennung des Deutsch-Oesterreichischen Volksstammes von den andern Deutschen Stämmen auszunützen und das Deutschthum in Oesterreich von seinem politischen Range herabzustürzen. Der erste Angriff ist glücklich abgeschlagen worden; allein die Deutschen in Oesterreich haben aus der jüngsten Vergangenheit die Erfahrung gezogen, dass es der Vereinigung und Entfaltung aller Kräfte bedarf, um den nie ruhenden Gegnern für immer die Aussicht auf die Erreichung ihrer verderblichen Ziele zu benehmen.

Es haben deshalb hervorragende Abgeordnete und andere einflussreiche Mitglieder der Deutschen Partei beschlossen, zur Pflege des Deutschthums in Oesterreich und zur Befestigung der Wechselbeziehungen mit den Volksgenossen im Deutschen Reiche, in **Wien** ein politisches Journal ersten Ranges unter dem Titel

## Deutsche Zeitung

erscheinen zu lassen.

Die **Deutsche Zeitung** wird allen Anforderungen genügen, welche in politischer, wirthschaftlicher und feuilletonistischer Beziehung an ein journalistisches Unternehmen gestellt werden können. Jedem äusseren Einflusse entrückt, bietet die **Deutsche Zeitung** die Gewähr, dass sie zu allen Zeiten für die Interessen der Deutschen Cultur eintreten und sich auf allen Gebieten eine vollständige Unabhängigkeit bewahren wird.

Die **Deutsche Zeitung** erschien von der **Mitte des Monates December** an und zwar täglich zweimal, an Sonn- und Feiertagen einmal. Der **Abonnementspreis** beträgt für **Wien** monatlich 1 fl. 10 kr., vierteljährig 3 fl. 30 kr., mit Zustellung in's Haus monatlich 1 fl. 40 kr., vierteljährig 4 fl. 20 kr.; für das übrige **Inland** vierteljährig mit täglich einmaliger Versendung 5 fl., mit täglich zweimaliger Versendung 6 fl.; für **Deutschland** 2 fl. 50 kr. pr. Monat.

**Inserate** werden nach billigstem Tarif berechnet, und es werden die Herren Inserenten noch besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die **ersten Nummern** dieses Blattes in **sehr grosser** Auflage gedruckt und als Probenummern versendet werden, **wodurch die in diesen Nummern enthaltenen Inserate unmittelbar vor Weinachten und Neujahr eine besonders grosse Verbreitung** erhalten.

**Wien,** im November 1871.

**Die Redaction und Administration der „Deutschen Zeitung".**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Schlosser-

und

## Dreher-Arbeiten

(leichtere Gegenstände)

für **Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken** etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer **Werkstätte** in **Hessen,** exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

---

Ein wissenschaftlich gebildeter

**Maschinen-Ingenieur,**

dem eine 20jährige Praxis in den ersten Locomotiv- und Maschinen-Fabriken des Continents zur Seite steht, wünscht sich als Constructeur oder Betriebs-Chef in einer grösseren Fabrik, oder auch als Maschinenmeister an einer Eisenbahnlinie zu placiren. Event. würde sich derselbe auch mit einer Einlage von 20 mille Gulden in einer kleineren Anstalt thätig betheiligen. Gefl. Offerten unter Chiffre **R. Q. 850** nehmen entgegen die Herren **Haasenstein & Vogler, Frankfurt a/M.**

---

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben.**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 24. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 28. Februar 1872. (Schluss der Nummer: 27. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Eröffnung der Ungar. Staatsbahn, Haltestelle Bozjakovina. — Mittheilungen über Eisenbahnen. Die leitende Geschäftsabtheilung der böhmischen Westbahn in Wien. Berliner Briefe: Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen im Kriege; Warschau-Danzig; Creutzburg-Posen; Oels-Kempen; Glogau-Bautzen; Camenz-Penzig; neue Verbindung mit Potsdam; Dividende der Berlin-Stettiner Eisenbahn; Rumänische Eisenbahnobligationen; Luxemburg. Eisenbahnangelegeheiten; Vereinbarung mit der Französischen Ostbahn; 5proc. Prioritäts-Obligationen VII. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft; Kündigung von Prioritäts-Obligationen der Neisse-Brieger Eisenbahn. — Aus Sachsen: Die Sächsischen Staatsbahnen vor dem Landtage; Januar-Einnahme der Leipzig Dresdner Bahn und voraussichtliche Dividende derselben pro 1871; Hainichen-Rosswein; Chemnitz-Leipziger Staatsbahn; Chemnitz-Aue-Adorf. — Oberlausitzer Eisenbahn — Oldenburgische Eisenbahn-Bauten und Projecte. — Aus Bayern: Gemünden-Elm; Germersheim-Landau. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Die Börsenwoche; Der ausländische Markt: Die Bielathalbahn; Reichsraths-Verhandlungen; Regierungs-Verordnungen; Jänner-Einnahmen; Die Transport-Enquête; Locomotivbahn auf der Wiener Gürtelstrasse; Gemeinsame Angelegenheiten; Reclamations-Confereuzen; Das Ungarische Eisenbahngeschäft. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

**Da die Nummer 25 nicht so rechtzeitig hergestellt werden kann, um noch Donnerstag zu erscheinen, so wird dieselbe Sonnabends ausgegeben werden.** **Die Redaction.**

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen wird auf der südlichen Linie derselben (Zakany-Agram) zwischen den Stationen Verbovec und Dugosello bei dem Wächterhause No. 48 eine Haltestelle für Personen- und Gepäck-Beförderung mit dem Namen „Bozjakovina“ am 1. März d. J. eröffnet werden.

Für Fahrkarten, welche bei dieser neuen Haltestelle zur Ausgabe gelangen, werden in der Richtung nach Agram die Fahrpreise von Verbovec und in der Richtung nach Zakany diejenigen von Dugosello erhoben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 21. Februar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die die allgemeine Verwaltung der Böhmischen Westbahn leitende Geschäftsabtheilung in Wien fungirt fortan unter der Bezeichnung: „Central-Direction der K. k. priv. Böhmischen Westbahn“.

### Berliner Briefe.

Berlin, 25. Februar. (Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen im Kriege; Warschau-Danzig; Creutzburg-Posen; Oels-Kempen; Glogau-Bautzen; Camenz-Penzig; neue Verbindung mit Potsdam; Dividende der Berlin-Stettiner Eisenbahn; Rumänische Eisenbahnobligationen; Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit; Vereinbarung mit der Französischen Ostbahn; 5proc. Prioritäts-Obligationen VII. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft; Kündigung von Prioritäts-Obligationen der Neisse-Brieger Eisenbahn.)

Ueber die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen im Kriege lässt der grosse Generalstab noch fortdauernd neue Ermittelungen anstellen. So sind jetzt sämmtliche Eisenbahnverwaltungen ersucht worden, anzugeben, wie viel Nebengeleise auf den einzelnen Bahnhöfen und in welcher benutzbaren Länge dieselben vorhanden sind, wo bei eingeleisigen Bahnen die Anlegung eines besonderen Ausweichegeleises erforderlich und ausführbar ist, um Militärzüge mit 1¼stündigen Intervallen in beiden Richtungen ablassen zu können, welche Stationen sich durch zu beschaffende provisorische Anlage binnen 48 Stunden zur Ein- und Ausschiffung grösserer Truppenmassen herrichten lassen, welche Stationen als Hauptverpflegungspunkte benutzt werden können und ob die dazu erforderlichen Baulichkeiten vorhanden sind, wo sich Wasserstationen befinden und wie viel Maschinen an jeder derselben in einem Zeitraume von 24 Stunden gespeist werden können, an welchen Stationen endlich grössere Werkstätten vorhanden sind.

In Abgeordnetenkreisen will man wissen, dass die Hindernisse, welche der Genehmigung des Eisenbahnprojects Warschau-Mlawa-Danzig Seitens der Russischen Regierung bisher entgegenstanden endlich hinweggeräumt seien und dass an dem Zustandekommen dieses Projects nicht mehr zu zweifeln sei. Die Concession zum Bau dieser Bahn auf Russisch-Polnischem Gebiet soll in Petersburg bereits ertheilt sein. So erfreulich diese Nachricht ist, so dürfte eine weitere Bestätigung derselben doch noch abzuwarten sein.

Wie man erfährt, ist beim Handelsministerium eine gemeinschaftliche Petition der beiden städtischen Corporationen von Posen eingelaufen, durch welche die Concessionirung der projectirten Linie Creutzburg-Posen auf's Dringendste befürwortet wird. Ferner wird der Handelsminister gebeten, die Bahn mit einer Leistung bis zur Höhe von 20000 Thalern zu subventioniren, jedoch nur in der Voraussetzung, wenn der Bau der Bahn Seitens des Comités binnen Jahresfrist auf Grund der Königlichen Concession in Angriff genommen wird. Diese Subvention soll jedoch nach dem Fortschreiten des Bahnbaues in Raten gezahlt werden. Die beantragte Stammactien-Zeichnung im Betrage von 150000 Thalern ist von den städtischen Behörden Posens abgelehnt worden.

Am 21. d. M. fand, wie officiell hierher berichtet wird, die Abnahme der Strecke Oels-Kempen Seitens der Königl. Eisenbahncommission statt; unabgenommen bleibt nun noch bis zur Landesgrenze nur etwa eine Meile, welches Stück jedoch bis Anfangs März fertig gestellt sein wird. Die internationale Wichtigkeit dieser Bahn ergiebt sich aus dem in die Augen springenden Umstande, dass durch dieselbe, sobald Lodz erreicht und so die Verbindung mit Warschau erlangt ist, die kürzeste Verbindung zwischen dem fernen Osten und Westen Europas hergestellt wird: es ist die Linie Petersburg (Moskau-Odessa) Breslau-Warschau-Prag (Dresden)-Leipzig-Köln-Paris.

In Bezug auf die projectirte Eisenbahn-Linie Glogau-Hansdorf-Rietschen-Bautzen wird von unterrichteter Seite mitgetheilt, dass am 15. Januar c. von dem Director der Niederschlesischen Zweigbahn und dem Vertreter des Comités, Herrn von Lengerke auf Teicha, bei dem Sächsischen Ministerium die fertigen Vorarbeiten und alle dazu gehörigen finanziellen Unterlagen überreicht worden sind, mit dem Gesuch um Concessionirung der Linie. Ein Gleiches ist Ende vorigen Monats bei unserem Ministerium in Berlin geschehen, bezüglich der auf Preussen fallenden grössern Strecke. Es ist die Bahn von Bautzen zur Landesgrenze $4_{,5}$ Meilen, in Preussen $5_{,5}$ Meilen lang, in Summa 10 Meilen und beträgt die Anschlagssumme 3 400 000 Thlr. incl. gesonderten Bahnhof in Bautzen. In der Nähe von Mücka würden sich die drei Bahnen: Hansdorf-Bautzen, Löbau Weisswasser, Kohlfurt-Falkenberg aneinander anschliessen.

Ein anderes neues Project, welches dem Sächsisch-Schlesischen Verkehr zu Gute kommt, wird hier viel ventilirt. Es hat sich nämlich ein Consortium gebildet, welches beabsichtigt, auf Sächsischem Gebiet eine Bahn von Camenz aus östlich über Neschwitz und Klix in der Richtung auf Kohlfurt bis an die Landesgrenze zu bauen. In gerader Linie fortgeführt, würde diese Bahn bei Penzig mit der Linie Görlitz-Kohlfurt zusammentreffen. Es soll dem Consortium bereits die Erlaubniss zur Vornahme der technischen Vorarbeiten ertheilt sein.

Unsere Verbindung mit Potsdam, welche namentlich im Sommer eine so frequente ist, dass die Berlin-Potsdamer Bahn oft Mühe hat den Verkehr zu bewältigen, soll durch eine neue Linie vermehrt werden. Die Berlin-Anhalter Bahn beabsichtigt nämlich von ihrer neuen Station Lichterfelde nach Potsdam zu bauen. Die Vorarbeiten zu dieser neuen Bahn sollen schon im Frühjahr vorgenommen werden. Dieselbe soll von Lichterfelde über Teltow, Stahnsdorf u. s. w. nach Potsdam geführt werden, woselbst am „Neuengarten" eine Bahnhofsanlage intendirt ist. Es wird übrigens beabsichtigt, die Bahn noch über Potsdam hinauszuführen, so dass dadurch der Anfang zu einer zweiten Ringbahn gemacht wäre, deren Radius den der alten Verbindungsbahn mehr als dreifach übertrifft.

Das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, für das Jahr 1871 eine Dividende von $11^5/_{12}$ % an die Actionäre zu vertheilen. Dieses Ergebniss hat die Erwartungen übertroffen und bei der sonst matten Börsenstimmung eine Hausse in den Actien dieser Gesellschaft herbeigeführt.

Der 1871er Januar-Coupon der Rumänischen Eisenbahn-Obligationen gelangt jetzt zur Auszahlung. Wenn den „beigetretenen" Obligationären ihre Actien ausgehändigt werden, wird auch der 71er Juli-Coupon zur Einlösung gelangen. Die übrigen Coupons werden bekanntlich nicht eingelöst, sondern von den Actionären in die neue Gesellschaft „eingebracht." Am 1. März werden in Gegenwart eines Rumänischen Bevollmächtigten die Obligationen vernichtet werden.

Die Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit beschäftigt die hiesige Presse jetzt wieder in hervorragendem Maasse. An Thatsächlichem ist zu melden, dass in einer Sitzung der Luxemburgischen Kammer der Staatsminister Servais erklärte, dass die Regierung eine Depesche der Deutschen Regierung erhalten habe, und dass mit derselben die Verhandlungen, betreffend die Ausbeutung der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, ihren Anfang genommen hätten. Der Minister verweigerte es, Mittheilungen über den Inhalt dieser Depesche zu machen und erklärte nur, dieselbe Frage trete jetzt auch an die Belgische Regierung bezüglich der Fortsetzung der Linien auf Belgischem Gebiete heran. Die Belgische Regierung habe der Deutschen mitgetheilt, dass sie den Betrieb selbst in die Hand nehmen und keine fremde Gesellschaft auf Belgischem Gebiete zulassen werde. In Betreff dieses letzteren Punktes vermuthet man, dass derselbe nicht ganz correct sei, eine bestimmte Nachricht darüber, liegt aber nicht vor.

Der Abschluss des Deutsch-Französischen Postvertrags hat alsbald, wie officiell mitgetheilt wird, Deutscherseits eine Abmachung mit der Französischen Ostbahn zur Folge gehabt. Auf Grund derselben bieten sich vom 1. k. M. ab für Packete mit und ohne Werthangabe nach Frankreich zwei Speditionswege dar: der bisherige Weg über Belgien, der directe Weg über Elsass-Lothringen. Bei der Beförderung gilt der Grundsatz, dass die Sendungen in allen Fällen, in welchen der Absender die Benutzung eines bestimmten Weges vorgeschrieben hat, auf diesem Wege befördert werden. Hat der Absender ein solches Verlangen nicht ausgesprochen, so gehen die Sendungen auf dem Wege, welcher in Bezug auf Schnelligkeit oder Billigkeit dem Publicum Vortheile bietet. Jeder Sendung (auch Geldsendung) muss eine offene Begleitadresse und eine Zolldeclaration in Französischer Sprache beigegeben sein.

Morgen werden die von der General-Direction der hiesigen Seehandlungs-Societät, der Direction der hiesigen Disconto-Gesellschaft und dem Rothschildschen Bankhause in Frankfurt übernommenen 5proc. Prioritäts-Obligationen VII. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft durch die General-Direction der Seehandlung an der hiesigen Börse eingeführt. Diese Prioritäts-Obligationen sind auf Grund des Königl. Privilegiums vom 26. Februar 1870 im Gesammtbetrage von 20 Millionen Thaler emittirt worden. Die Einlösung der halbjährlichen Zinscoupons am 1. Juli und 2. Januar jeden Jahres, sowie der verloosten Obligationen erfolgt ausser bei der Königlichen Hauptcasse in Elberfeld und den sonst durch die Königliche Eisenbahn-Direction namhaft zu machenden Zahlstellen, insbesondere in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und in Frankfurt a. M. bei M. A. von Rothschild u. Söhne. Die Prioritäts-Obligationen unterliegen der Amortisation, wozu alljährlich ein halbes Procent des Nominalcapitals, also der Betrag von 100 000 Thalern, so wie die auf die ausgeloosten Obligationen fallenden ersparten Zinsen verwendet werden. Die Amortisation wird durch Ausloosung bewirkt. Die Ausloosung findet zuerst im Jahre 1875 und sodann alljährlich statt, und die Auszahlung des Nominalbetrages der hiernach zur Amortisation gelangenden Prioritäts-Obligationen erfolgt vom 2. Januar des auf die Ausloosung folgenden Jahres ab, zuerst also im Jahre 1876. Der Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bleibt das Recht vorbehalten, sowohl den Amortisationsfonds bis zum Vierfachen zu verstärken und dadurch die Tilgung der Prioritäts-Obligationen zu beschleunigen, als auch sämmtliche Prioritäts-Obligationen durch öffentliche Blätter jederzeit mit sechsmonatlicher Frist zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerthes einzulösen. Die Kündigung darf jedoch nicht vor dem 1. Januar 1876 geschehen. Bei einer Verzinsung zu 5 Proc. fürs Jahr verleiht dieser Ausschluss der Kündigung bei dem gegenwärtigen Geldstande den Obligationen einen besonderen Werth.

Nach einer vor einigen Tagen ergangenen Bekanntmachung des Verwaltungsraths der Neisse-Brieger Eisenbahn soll in einer auf den 15 März d. J. anberaumten General-Versammlung dieser Gesellschaft über einen Antrag der Gesellschaftsvorstände entschieden werden, welcher dahin lautet: die Direction zur Kündigung der vorhandenen beiden Serien von Prioritäts-Obligationen der gedachten Bahn zu ermächtigen, sofern die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft sich verpflichtet, diese Obligationen nach Maassgabe der für dieselben ertheilten Allerhöchsten Privilegien einzulösen. Bei der hier beabsichtigten Kündigung handelt es sich nicht um die Neisse-Brieger Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn, welche im Betrage von 1 200 000 Thlrn. zum Zinsfuss von $4^1/_2$ % auf Grund des Privilegiums vom 28. März 1870 creirt und im Umtausch auf die Stammactien der Neisse-Brieger Bahn bei der Fusion der letzteren mit der Oberschlesischen Eisenbahn ausgegeben worden sind und bestimmungsmässig nicht vor dem Jahre 1880 von Seiten der Schuldner gekündigt werden dürfen. Die Maassregel bezieht sich lediglich auf die von der Neisse-Brieger Bahn in den Jahren 1858 und 1867 emittirten beiden $4^1/_2$procentigen Obligations-Serien im Betrage von zusammen 250 000 Thlrn., von denen überdies eine Summe von etwa 100 000 Thlrn. zur Zeit noch unbegeben sind.

Aus Sachsen. (Die Sächsischen Staatsbahnen vor dem Landtage; Januareinnahme der Leipzig-Dresdner Bahn und voraussichtliche Dividende derselben pro 1871; Hainichen-Rosswein. Chemnitz-Leipziger Staatsbahn; Chemnitz-Aue-Adorf.)

Die dem Landtage vorgelegten Betriebsergebnisse des Jahres 1870 ergeben eine Brutto-Einnahme von 9 744 401 Thlr. oder ein Mehr gegenüber dem Budget-Voranschlag von 624 040 Thlr. brutto. Dieses Ergebniss ist den gesteigerten Verkehrsverhältnissen um so mehr zu danken, als andrerseits die Ermässigungen im Güterverkehr ihren Einfluss auf die specifische Frachteinnahme nicht verkennen lassen. Denn trotzdem im Jahre 1870 26 010 309 Gütercentner oder 163 902 Gütercentner für die Bahnmeile mehr bewegt worden sind, als im Jahre 1869, so hat doch die bezügliche Bruttoeinnahme des Jahres 1870 nur 242 820 Thlr. oder 2 942 Thlr. für die Bahnenmeile weniger betragen.

Für das Jahr 1871 ist eine Gesammt-Bruttoeinnahme von 12 Mill. Thalern in Aussicht genommen worden, wovon $57^1/_2$ Proc. für Betriebskosten in Abzug zu gelangen hätten, so dass ein Gesammt-Reinertrag von 5 100 000 Thalern entsteht, der sich durch den Abzug der von dem Landtage verwilligten scalamässigen Gehaltserhöhungen auf 4 906 160 Thalern herabmindert.

Im Anschlusse an die Etatsberathungen stellte die Landtags-Deputation für diese Positionen an die Staatsregierung noch folgende Anträge:

Dieselbe wolle in Erwägung ziehen:

1) Ob es wohl zweckmässig sei, auf allen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen eine vierte Wagenclasse einzuführen

und

2) ob es thunlich sei, die Erwärmung aller Wagenclassen während der Winterszeit, wie dies bereits auf den Bayerischen Staatsbahnen geschehe, eintreten zu lassen;

3) falls das Eine oder Andere ausführbar sei, dasselbe ehemöglichst durchzuführen.

Ad 1 erwiderte die Regierung, dass sie, obschon sie die Vortheile eines so billigen Fahrpreises, wie er bei der vierten Wagenclasse vorausgesetzt werde, für eine Bevölkerung nicht verkennen könne, die in nahegelegenen Orten wohnhaft, sich ihres Erwerbes wegen regelmässig von dem einen zu dem andern bewege, dennoch Bedenken tragen müsse, eine vierte Wagenclasse durchgehends einzuführen, abgesehen von den sehr bedeutenden Anschaffungskosten, werde der Betrieb selbst dadurch wesentlich erschwert und die schon jetzt oft bedeutende Anzahl der leer laufenden Personenwagen damit noch erheblich vermehrt werden.

Die Regierung könne deshalb die Einführung der vierten Wagenclasse nur für eigentliche Localzüge und da empfehlen, wo ein besonderes Bedürfniss dafür sich ergiebt, wogegen die vierte Wagenclasse bei durchgehenden und prompt zu expedirenden Eil- und Personenzügen ausgeschlossen werden solle.

Ad 2 bezieht sich die Regierung auf die in dieser Richtung noch schwebenden technischen Erörterungen und werde sie bei deren Beendigung die Frage wegen Ausdehnung der Erwärmung auf die dritte Wagenclasse mit in Erwägung ziehen.

Eine anderweite aus der Mitte des Landtags an die Regierung gerichtete Interpellation betreffs der wünschenswerthen Beseitigung des lebensgefährlichen Billetcoupirens während der Fahrt wird dahin beantwortet, dass eine Beseitigung dieser Manipulation während der Fahrt nur dann möglich sein werde, wenn entweder der Schluss der Wagen eine bestimmte Zeit vor der Abfahrt des Zuges von den Hauptstationen bewirkt und das nach der für den Wagenverschluss bestimmten Zeit bis zur fahrplanmässigen Abfahrtszeit noch ankommende Publicum unbedingt von der Mitfahrt ausgeschlossen, überdies aber für alle Zwischenstationen die Aufenthaltszeit der Züge um soviel verlängert werde, als erforderlich sei, um auch bei vorhandener beträchtlicher Frequenz die Billetcontrole während des Stillstandes des Zuges zu vollenden, oder wenn durch bauliche Einrichtungen ein vollständiger Abschluss der Einsteigeperrons bewirkt und dadurch ermöglicht würde, die Billetcontrole noch vor dem Betreten des Perrons zu bewerkstelligen, wobei übrigens noch entweder durch bauliche, das Publicum nach den Wagenclassen von vornherein trennende Einrichtungen oder durch Aufstellung eines eigens dazu bestimmten zahlreichen Controlpersonals dafür gesorgt werden müsste, dass es nach dem Einsteigen der Reisenden in die Wagen einer Controlirung derselben rücksichtlich der Wagenclassen nicht mehr bedürfe. —

Erstere Modalität sei unmöglich, da dadurch eine wesentliche Verzögerung in der Beförderung der Züge eintreten werde. Die weiter empfohlene Einrichtung, welche wenigstens annäherungsweise in anderen Ländern bereits bestehe, würde, wenn auch der Widerwille des Publicums gegen eine solche Maassregel überwunden wäre, doch erhebliche Kosten verursachen.

Die Gefahr, deren Beseitigung angestrebt werde, beruhe indessen weniger auf der Vornahme des Billetcoupirens selbst, als auf der Nothwendigkeit des Auf- und Absteigens von den Schaffnersitzen und über die zu gewissen Jahreszeiten nur schwer ohne Gefahr zu betretenden Trittbretter. Dieser Gefahr werde aber nach Möglichkeit schon dadurch vorgebeugt, dass der Bremserdienst vom Billetcontroldienst dergestalt getrennt sei, dass die Bremser ihre Sitze oben auf den Wagen behalten, die die Billets coupirenden Schaffner aber ihren Sitz in den Wagen nehmen.

Die dem Landtage proponirten und angenommenen Gehaltsaufbesserungen der Staatsdiener im Allgemeinen, welche z. B. bei Gehalten bis 169 Thlr. 25 Thlr., von 350 bis 499 Thr. 50 Thlr., von 1000 bis 1399 Thlr. 100 Thlr., von 2000 bis 2999 Thlr. 200 Thlr. beträgt, sind auch den Beamten der Sächsischen Staatseisenbahnen gegenüber zur Anwendung gekommen, jedoch mit der Maassgabe, dass das Fahrpersonal und die Weichenwärter, auch wenn dies nach der vorstehenden Scala nicht der Fall sein sollte, jedenfalls eine Gehaltserhöhung von nicht unter 40 Thalern zugebilligt erhalten.

Die hierfür aufzuwendende Gesammtsumme beträgt, wie angegeben, 193840 Thaler.

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn hatte das Jahr 1871 mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 3640174 Thalern
und einem Plus gegen das Vorjahr von 588499 Thalern
abgeschlossen, und wird voraussichtlich einschliesslich der 4procent. Zinsen ein Gesammterträgniss von 19 Proc. zur Vertheilung an ihre Actionäre bringen können. Die Januareinnahme derselben pro 1872 ergiebt ein Plus gegen das Vorjahr von 49377 Thalern.

Auch die Verwaltung dieser Eisenbahn hat den wirthschaftlichen Verhältnissen der Jetztzeit durch eine Aufbesserung ihrer Beamtengehalte Rechnung getragen und zwar in der Weise, dass Gehalte bis zu 300 Thlr. einen Zuschlag von 12½ Proc., von 301 bis 500 Thlr. 10 Proc., 501 bis 1000 Thr. 7½ Proc. und über 1000 Thlr. 5 Proc. durchgehends erhalten.

Ausserdem ist auch für eine entsprechende Verbesserung in den Bezügen derjenigen Bediensteten Sorge getragen, welche sich nicht im festen Jahresgehalte befinden.

Die Hainichen-Rossweiner Eisenbahn-Gesellschaft hat sich am 16. Februar a. c. in Dresden constituirt, und in ihren Aufsichtsrath Herrn Robert Thode in Dresden von der Firma Thode & Co. daselbst als Vorsitzenden, Herrn Advocat Dr. G. Lehmann in Dresden als dessen Stellvertreter, die Herren Consul Seiffert in Leipzig(?), Bürgermeister Dr. Fischer in Hainichen und Bürgermeister Herrmann in Rosswein gewählt. Zum Director ist Herr Carl Knoop in Dresden ernannt worden.

Das Anlagecapital beträgt 1568000 Thaler und wird zu gleichen Theilen durch Stammactien und Prioritäten aufgebracht werden.

Der Bau der Bahn muss in zwei Jahren vollendet sein und wird sofort in Angriff genommen.

Die in Sächsischen Blättern aufgetauchte Nachricht, dass bereits mit dem 1. März a. c. das gesammte Betriebspersonal der neuen Chemnitz-Leipziger Staatseisenbahn den Dienst antrete, daher die baldigste Eröffnung derselben in Aussicht stehe, ist darauf zu reduciren, dass mit dem gedachten Tage nur die Einweisung des für die Bahnaufsicht und Bahnbewachung bestimmten Personals, zunächst lediglich für die Sicherheit der Bauzüge erfolgt. Die förmliche Betriebseröffnung ist erst für Anfang April c. in Aussicht genommen resp. von der bezüglichen Bestimmung der Sächsischen Staatsregierung abhängig.

Betreffs desjenigen Theiles des Königlichen Decretes, die Erbauung einer Eisenbahn von Chemnitz über Aue nach Adorf anlangend, schlägt die Deputation der 2. Kammer der Letzteren Folgendes vor:

I. Die Kammer wolle die Staatsregierung ermächtigen:

1) einer zu bildenden Actien-Gesellschaft, welche sich mit den von der Staatsregierung aufgeführten Punktationen über die Ausführung der Bahnlinie Chemnitz-Aue-Adorf einverstanden erklärt und für deren Ausführung hinreichende Garantie leistet, Concession zu ertheilen zum Baue einer vorläufig eingeleisig auszuführenden, hinsichtlich des Grunderwerbs aber auf zwei Geleise zu berechnenden Eisenbahn von Chemnitz über Zwönitz, Aue, Jägersgrün, Schöneck nach Adorf, sowie folgender eingeleisiger Zweigbahnen:
   a) von einem in der Nähe von Zwönitz gelegenen Punkte der Hauptbahn nach Stollberg und Lugau, bei dieser Linie jedoch unbeschadet des Vorzugsrechtes der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Gesellschaft oder der eventuellen Ueberweisung an die projectirte Eisenbahn von Annaberg nach Glauchau;
   b) von Schöneck bis Klingenthal (zur weitern Fortsetzung nach Falkenau in Böhmen);
2) sich auf Grund der nurgenannten Punktationen bei dem Bau dieser Bahnen mit einer Actienzeichnung in der Höhe von 2 500 000 Thalern zu betheiligen und diese Beträge den mobilen Beständen des Staatsvermögens zu entnehmen;

II. für diese Concession die Aufnahme folgender anderweiter Bedingungen beantragen:

   a) dass der Bau der Hauptlinie sowie der sub b genannten Zweigbahn nach Klingenthal ohne Verzug, der Bau der sub a genannten Zweigbahn nach Stollberg und Lugau sofort nach getroffener endgültiger Entscheidung in Angriff genommen werde,
   b) dass die bereits aus der Staatscasse auf die Strecke Aue-Jägersgrün verwendeten Kosten und eingegangenen Verbindlichkeiten für Vermessungen, Expropriationen, angefangene Bauten etc. von der Eisenbahn-Gesellschaft voll zurückerstattet werden,
   c) dass die Bahnhöfe resp. Haltestellen möglichst nahe und vortheilhaft für die Orte angelegt werden, deren Interessen sie vorzugsweise zu dienen bestimmt seien.

Die Oberlausitzer Eisenbahn, der gleichnamigen Gesellschaft unterm 11. October 1871 concessionirt, ist ca. 20 Meilen (150 Kilom.) lang. Der Unterbau wird für 2 Geleise angelegt, soweit die Ausführung des ersten es ergiebt, Bauwerke für 2 Geleise excl. Eisenbrücken; Terrain ist resp. wird für 2 Geleise erworben. Das Baucapital beträgt 6 000 000 Thlr. oder 300 000 Thlr. pro Meile.

Die Erdarbeiten sind zwischen Hoyerswerda und Niesky im Januar c. begonnen und soll die Bahn bis zum 1. Januar 1874 vollendet sein. Das Terrain ist zum grossen Theil gütlich erworben, die Expropriation des Fehlenden wird nach erfolgter landespolizeilicher Begehung der Linie etc. vorgenommen werden.

Die Bahn vermittelt den directen Verkehr zwischen Bremen und Odessa und verkürzt denselben um 12 Meilen. — Der Localverkehr ist unbedeutend: Braunkohlenwerke, Eisenwerke (Lauchhammer), Töpfereien (Hohen-Leipisch) die Cultur des zu meliorirenden Thales der Schwarzen Elster.

Die wichtigsten Stationen sind: Kohlfurt (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn), Niesky 3,5 Ml., Hoyerswerda 9,5 Ml., Ruhland 13 Ml. (Anschluss an Cottbus-Grossenhain), Elsterwerda 16 Ml., Liebenwerda 17,5 Ml. und Falkenberg 19,6 Ml. (Berlin-Anhaltische Eisenbahn).

Was die zu überwindenden technischen Schwierigkeiten anlangt, so sind zu erwähnen die Kreuzungen mit der Berlin-Görlitzer Bahn bei Horka und der Cottbus-Grossenhainer Bahn bei Ruhland; grössere Einschnitte im Görlitzer Forst, Ueberbrückungen der Neisse, Spree, des Schwarzen Schöps und der Schwarzen Elster bei Hoyerswerda, Ruhland und Liebenwerda.

Baudirector ist der Kgl. Baurath Roeder zu Berlin, Hallestr. 19; Bauunternehmer: die Eisenbahnbaugesellschaft F. Plessner & Comp. in Berlin. Bauabtheilungen sind drei, und zwar 1) von Kohlfurt bis

Uhyst, 2) von Uhyst bis Ruhland und 3) von Ruhland bis Falkenberg gebildet worden.

* **Oldenburgische Eisenbahn-Bauten und Projecte.** Die Oldenburgische Staatsbahnverwaltung wird in diesem Frühjahre den Bau der 18,5 Kilom. langen Bahnstrecke Brake-Nordenhamm beginnen lassen. Mit Hafen-Anlagen zu Nordenhamm beträgt die Länge 2,53 Meilen = 19 Kilom. Der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt, auch das Terrain nur für ein Geleis erworben. Mit der Erwerbung des Terrains ist noch nicht begonnen worden. Das Baucapital ist im Ganzen auf 750 000 Thlr., pro Meile auf 300 000 Thlr. veranschlagt.

Die Bahn bezweckt die Verbindung der Hude-Braker-Bahn mit der Wesermündung und damit die Verbindung der See mit dem Binnenlande. — Strategisch ist die Bahn von Bedeutung als Verbindung eines wichtigen Küstenpunktes mit den Depotplätzen.

Den Localverkehr bildet hauptsächlich der Güterverkehr: Producte des Ackerbaues, überseeische Waaren nach dem Binnenlande, Kohlen von dort seewärts.

Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind: Brake, Gulzwarden 0,4 Ml., Rodenkirchen 0,8 Ml., Kleinensiel 0,63 Ml. und Nordenhamm 0,7 Ml., zusammen 2,53 Meilen.

Technische Schwierigkeiten macht die Ueberschreitung vieler langsam fliessender Sieltiefe mit Brücken von verhältnissmässig grossen Spannweiten. Schlechter Baugrund, Klei- auch Torfuntergrund. Bauleitender Techniker ist Oberbaurath Buresch.

Für Oldenburg-Quackenbrück-Osnabrück (circa 110 Kilometer und Ihrhove-Neuschanz (16½ Kilometer) finden Unterhandlungen mit der Kgl. Preuss. Regierung statt, doch sind dieselben zur Zeit noch nicht so weit vorgerückt, dass darüber Etwas mitgetheilt werden könnte.

⊙ **Aus Bayern.** (Gemünden-Elm. Germersheim-Landau.) München, den 25. Februar. Die Bahn von Gemünden nach Elm ist auf Bayerischer Seite bis zur Landesgrenze bei Obersinn der Vollendung nahe und wird der vertragsmässige Vollendungs-Termin (1. Mai) eingehalten werden können. Der Bahnhof Gemünden, ehedem so klein und bescheiden, hat eine totale Aenderung erfahren. Das Terrain ist daselbst beschränkt auf einen schmalen Landstrich zwischen dem Main und den nahe gelegenen Weinbergen. Mit grossen pecuniären Opfern musste von letzteren ein Theil erworben werden, um Raum für die in Aussicht stehende Betriebserweiterung durch diese neue Bahn zu schaffen. Der Berg musste zum Theil abgetragen werden für die Verbreiterung des Bahnkörpers und für die neu herzustellende Staatsstrasse, da die alte gerade in die Bahnlinie fällt. Eine Erdmassenbewegung von 80000 Schachtruthen war erforderlich, um die Räumlichkeiten für das neue Bahnhofsgebäude, die Ladehalle, das Wasserhaus. Locomotivremise etc. zu gewinnen. Bei der grossen Mainbrücke verlässt die neue Bahn die Westbahn und wendet sich in einer grossen Curve gegen Rineck zu. Im Thale bei Rineck führt die Bahn über die Wiesengründe bis zu einem weit vorspringenden Berge, der durch einen Tunnel durchbrochen ist, und wendet sich mit dreimaliger Ueberbrückung der Sinn, der Ortschaft Burgsinn zu. In sichtlicher Steigung geht die Bahn nun aufwärts gegen Obersinn; ein mächtiger Einschnitt durch einen kolossalen Sandsteinbruch führt bis zu dem überraschenden Schlusse der Bahn. An der Landesgrenze erhebt sich ein prachtvoller Viaduct auf fünf Gewölben in einer Höhe von 102' und in einer Länge von fast 700' über dem Thale. Wie für die Ewigkeit gebaut erscheint dieses Prachtwerk, dessen Mauerwerk allein 13000 Cubikmeter enthält; mit weissem Sandsteine aus den Brüchen bei Brückenau und Umgegend ist dasselbe überkleidet. Von der Arbeit an dem Viaducte allein kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man an die 80000 Schachtruthen Erdmasse denkt, die zu fördern hier erforderlich war. Hart bis an die Landesgrenze führt der Viaduct, der dann weiter sogleich in den nahe liegenden Tunnel mündet.

An der Bahnstrecke Germersheim-Landau wird eifrig gebaut und wird dieselbe bis Mai — wenn bis dahin die von einigen Grundbesitzern in den Gemeinden Lingenfeld und Westheim angestrengten Expropriationsprocesse entschieden sind — dem Verkehre übergeben werden können. Die Legung der Schienen geschieht theilweise durch Soldaten der in Landau garnisonirenden Genie-Compagnie, als Uebung dieser Mannschaft zu dem Dienste der Eisenbahnen für Kriegsfälle.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 24. Februar. (Die Börsenwoche. Der ausländische Markt. Die Bielathalbahn. Reichsraths-Verhandlungen. Regierungs-Verordnungen. Jänner-Einnahmen. Die Transport-Enquête. Locomotivbahn auf der Wiener Gürtelstrasse. Gemeinsame Angelegenheiten. Reclamations-Conferenzen. Das Ungarische Eisenbahngeschäft. Von den Ungarischen, Dalmatinischen, Istrischen und Galizischen Bahnen. Von der Nord-, Süd- und Arlbergbahn. Schönberg-Wildenschwert mit Hohenstadt Zöptau. Erzherzog Albrechtbahn).

Die verflossene Börsenwoche hat nur wenige Bahneffecten vor der sich verflauenden Tendenz bewahrt. Ist es die Ernüchterung oder die Ueberbürdung der Börse, oder auch, dass ihre Erwartungen von dem nun abgeschlossenen „grossen Eisenbahngeschäft" nicht befriedigt wurden, — der nach dem Expose des Finanzministers so günstige Stand der Oesterr. Finanzen hat die gehoffte und doch unausbleiblich eintretende Rückwirkung auf die Steigerung der Bahnwerthe nicht ausgeübt. Dieselben vermögen in ihren Erträgnisschancen den Wettlauf mit Bankeffecten freilich nur selten einzugehen; daher sie auch einige Zeit hindurch, wenn nicht Rückgänge erleiden, doch stationär bleiben oder dem grossen Verkehr entrückt scheinen. Letzteres ist gerade bei den Prioritäten der Fall, in welchen keine namhaften Umsätze zu verzeichnen sind und die nicht mehr weit davon entfernt sind, einen einheitlichen Durchschnittcours von 6½ % zu bilden. Bei den Actien ergeben sich die Differenzen aus der folgenden Cours-Zusammenstellung der letzten und vorletzten Woche: Südbahn 208—212, Staatsbahn 397—403, Nordbahn 2275—2260, Elisabeth-Westbahn 248—247, Böhmische Westbahn 271—270, Galiz. Carl Ludwigbahn 261—263, Nordwestbahn 220—222, Franz Josef 210—209, Alföld 188—184, Theissbahn 293—290, Kaschau-Oderberg 194—193, Fünfkirchen-Barcs 192—189.

Der „Presse" entnehmen wir folgende Uebersicht des ausländischen Marktes der Oesterreichischen Bahnpapiere. Die Wahrnehmung, dass unsere Eisenbahnen, selbst die theuerst gebauten, allmälig ertragsfähig werden, hat ihnen successive ein grosses Absatzgebiet eröffnet. Die Lombarden sind, Dank der Patronage des Hauses Rothschild, ein Weltpapier ersten Ranges geworden. Die Staasbahn sind in Frankreich und Norddeutschland mehr verbreitet als in Oesterreich. Die Galizier sind in Berlin heimisch geworden. Die Theissbahn haben sich in Amsterdam, wo sie zuerst durch das Bankhaus Max Springer eingeführt worden, gut acclimatisirt. Die beiden Westbahnen sind in Süddeutschland und theilweise auch im Norden verbreitet. Die Böhmischen Bahnen haben ihren Weg nach Sachsen gefunden und bilden dort das Anlage-Capital des wohlhabenden Mittelstandes. Auch die jungen Bahnen bürgern sich allmälig im Auslande ein. Die Actien der Oesterr. Nordwestbahn, obgleich sie durch zwei, drei Jahre kaum mehr als die fünfprocentigen Zinsen tragen werden, sind in Frankreich gegen Staatsbahn umgetauscht worden und behaupten desshalb einen so hohen Cours. Die Elbethalbahn sei in Berlin und Frankfurt heimisch geworden. In dem Maasse nun, als auch die übrigen jungen Bahnen in Deutschland heimisch zu werden beginnen, steigert sich auch der Cours derselben und darf man annehmen, dass die billigeren Kategorien allmälig auch steigen werden, weil sie als Ersatz für die vom Auslande aufgenommenen theuren Sorten vom heimischen Capital gesucht werden.

Das Oesterreichische Reichsgesetzblatt publizirt, die Uebertragung der Concession für die Bielathalbahn an die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft mit der Abänderung, dass die Einmündung bei Türmitz und die Eröffnung daher spätestens, gleichzeitig mit der in Aussig anschliessenden Strecke der Oesterreichischen Nordwestbahn zu erfolgen hat.

Der Finanzausschuss des Oesterreichischen Reichsrathes hat folgende vom gewesenen Minister Dr. Herbst beantragte Resolution zum Beschluss erhoben: „Die Kaiserliche Regierung wird aufgefordert, die zum Behuf der Bemessung der zu leistenden Vorschüsse vorgelegten Betriebsrechnungen der garantirten Eisenbahnen in der Richtung der genauesten Prüfung zu unterziehen, damit nicht durch Einstellung in die Betriebsrechnungen nicht gehöriger Posten oder durch ungerechtfertigte Höhe der Ausgabeposten der Staatsschatz in unzulässiger Weise belastet werde — bei jenen Bahnen aber, deren Einnahme nicht einmal die Betriebskosten decken, durch strenge Ueberwachung des Betriebes und der Gebahrung, sowie durch entsprechende Regelung der Tarife dahin zu wirken, dass dieselben einen Reinertrag gewähren." — Das Handelsministerium wurde interpellirt, wie es den Beschlüssen der Wiener Enquête zu entsprechen gedenke. — Eine weitere Interpellation wird über die im Wiener Gemeinderathe gemachte Behauptung eingebracht werden, dass nach den Berechnungen des hervorragenden Mathematikers Spitzer 1/10 % zur Amortisation des Anlagecapitels in 90 Jahren genüge, während der Staat nach dem noch vom gewesenen Minister Bruck eingeführten Modus hiefür 2/10 % gewährt — die Gesetzesvorlage über die (Eperies-) Tarnower Bahn, sowie der Bericht über die Salzburger Bahn wird die nächste Woche eingebracht. — Ebenso gewärtigt man die Aufforderung an die Regierung die Gesetzvorschläge über die Eisenbahn-Concessionirung, die Eisenbahn-Grundbücher und die Bildung von Actiengesellschaften einzubringen. — Die für 1872 definitiv präliminirten Gesammtsubventionen der Oesterreichischen Bahnen betragen die enorme Summe von 15924784 fl.

Zur Erleichterung des Verfahrens bei der mit dem Anspruche auf Steuerrückvergütung mittelst Eisenbahn erfolgenden Zuckerausfuhr wurde gestattet, dass bei den auf Eisenbahnen stattfindenden Zuckersendungen ins Ausland, welche auf Grund dieses Erlasses von den Versendungsämtern (Finanzwach-Abtheilungen) im Zollgebiete unter Raumverschluss an die zur Austrittsbehandlung solcher Sendungen berufenen Zollämter angewiesen werden, die Gewichtserhebung von Seite dieser Zollämter durch Stichproben bewirkt werde, wenn die Untersuchung der Sendung durch das Versendungsamt nach Vorschrift vollständig vollzogen worden ist, der Raumverschluss als vollkommen sicher und unverletzt erkannt wird und kein Verdacht eines Unterschleifes besteht. — Der Handelsminister hat auf Antrag des technischen Consulenten Freiherrn von Weber den Ankauf

einer completten Einrichtung zur Beheizung eines Coupés nach dem auf mehreren Deutschen Bahnen eingeführten und bis jetzt als bestes erkannten System mit Anwendung von präparirter Kohle bei der Direction der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, wo solche bereits in Verwendung stehen, angeordnet, um mit dem Apparate durch eine hiesige Bahnanstalt Versuche anstellen zu lassen. — Die Ungarische Baudirection hat die Anwendung des Principes eingeschärft, dass Züge gerade ohne Passirung einer Weichenkurve und zugleich ins linke Hauptgeleise der Station einzufahren haben. — Diese Direction hat auch eine Detailvorschrift über die nothwendigen Vorlagen zur Collaudirung einer Bahn hinausgegeben, die aus 30 Plänen und 9 Ausweisen bestehen sollen.

Die Gesammteinnahme des 1559 Meilen umfassenden Netzes der Oesterreichischen-Ungarischen Eisenbahnen hat im Monat Januar d. J. 11 470 357 Gulden (um 1 337 253 Gulden mehr als im Januar 1871) betragen. Das Durchschnittserträgniss pro Meile 7 356 Gulden wurde von 9 Bahnen überschritten in der folgenden Ordnung: Nordbahn, Staatsbahn, Köflacher, Aussiger, S. Tarjaner, Elisabeth-, Böhmische Westbahn, Carl Ludwig- und Südbahn. Zunahme nach Percenten und Meile hatten 22 Bahnen, die höchste die Neumarkt-Braunauer mit 488, dann die Budweiser Lokomotivbahn mit 126 Percent. Beträchtlich ist die Mehreinnahme ferner bei der Oesterreichischen Nordwestbahn mit 72 Percent, hervorzuheben das Plus bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 14¾, der Rudolfsbahn mit 25, der Aussig-Teplitzer mit 17, der Böhmischen Westbahn mit 10¾ Percent. Einen Ausfall gegenüber dem Vorjahre hatten: Ungarische Nordostbahn mit 24¾, Buschtêhrader mit 21½, Franz Josefsbahn mit 17¾, Kaschau-Oderberger mit 14, Südbahn mit 9½ Percent. Die sonstigen Abminderungen sind unerheblich. Das Agio wurde für März auf 10% bestimmt, obwohl der Durchschnitt-Cours 11,₂ betragen würde.

Die Schluss-Sitzung des von der Transport-Enquête eingesetzten Commités zur Ausarbeitung eines Statuts für Schiedsgerichte zur Schlichtung von Streitigkeiten aus Frachtgeschäften hat stattgefunden. Der Entwurf wurde in zweiter Lesung mit unwesentlichen Aenderungen angenommen und beschlossen, am 2. März d. J. in Pest, wohin sich die Comité-Mitglieder begeben, die letzte Sitzung zu halten. Der Ungarische Communications-, sowie der Handelsminister werden dort dieselben empfangen, Die so lang ersehnten Schiedsgerichte könnten dann Ende März ins Leben treten. — Zu der von der Nieder-Oesterreichischen Handels- und Gewerbekammer an das Handelsministerium gerichteten Eingabe betreffend die Ergebnisse der Transport-Enquête haben bisher die Handelskammern in Brünn, Graz und Leoben ihre Zustimmung ausgesprochen. Von Seite der letztgenannten Kammer wurde nur bezüglich des von der Enquête gefassten Beschlusses über Specialtarife ein Vorbehalt gemacht. Weitere Zustimmungserklärungen der übrigen Handelskammern sind in den nächsten Plenarsitzungen dieser Körperschaften zu gewärtigen. — Inzwischen hat die Olmützer Handelskammer gegen die in der Enquête unterlassene Beschlussfassung über die Tarifirungsfrage protestirt

Der Wiener Gemeinderath hat die Concession einer schmalspurigen Locomotiv-Eisenbahn auf der Gürtelstrasse von Wien an die Industrie-, Forst- und Montan-Eisenbahn-Gesellschaft ertheilt. Hoffentlich wird die Sache noch rechtzeitig auch in definitiver Form erledigt werden, um die Inangriffnahme des Baues in diesem Frühjahre und die Vollendung der neuen Verkehrslinie bis zum Beginne der Weltausstellung zu ermöglichen. Die Anlage der projectirten Bahn soll eine derartige werden, dass ihre Schienenstränge den anderweitigen Personen- und Wagenverkehr kaum behindern und in Bezug auf Führung der Strasse, auf Biegungen, Steigung und Senkung derselben keine wesentlichen Modificationen des bereits bestehenden und theilweise in Ausführung befindlichen Bauplanes nothwendig machen. Zunächst würden Schienenstränge über die Gürtelstrasse, welche bekanntlich vom Donaucanal an der Rossauer Wasserlinie rings um die Vorstädte bis zur Erdberger Wasserlinie wiederum an den Donaucanal zurück, dann auf beiden Seiten über den Canal einerseits durch die Brigittenau zur künftigen Donaustadt und andererseits durch den unteren Prater zum Donauhafen führen soll, gezogen werden. Von diesen Kreislinien sollen Abzweigungen zu den verschiedenen Bahnhöfen, zu den grossen, in den äusseren Vorstadtgegenden und benachbarten Vorortsregionen liegenden industriellen Etablissements und zu den Dampfschifffahrts-Landungsplätzen geleitet werden. Ferner will man zahlreiche Ausläufer bis in die entfernten Vororte führen. Hier sind folgende Linien projectirt: Döbling, Nussdorf, Sievering, Gaudenzdorf, Schönbrunn, Hietzing, Speising, St. Veit, Fünfhaus, Ottakring, Hernals, Dornbach; Matzleinsdorfer Linie, Inzersdorf, Atzgersdorf, Laa, Schwechat, Kaiser-Ebersdorf, Freudenau, Quaibahn; Inzersdorf, Vösendorf, Neudorf, Biedermannsdorf, Achau, Lanzendorf, Schwechat, Neudorf, Mödling, Baden; Inzersdorf, Liesing, Rodann, Kaltenleutgeben. Versinnbildlicht man sich dieses Netz auf einer Karte der Umgebung Wiens, so gewinnt man alsbald ein frappirendes Bild von der gewaltigen Umgestaltung, welche diese Anlage in dem Verkehrsleben der Stadt und ihrer Vororte in engerem und weiterem Sinne des Wortes hervorrufen müsste. — Auch hat ferner eine Sitzung des Consortiums der Wiener Verbindungsbahn stattgefunden, in welcher über die Abtretung des Heizhauses zur Benützung an das Hauptzollamt entschieden wurde und die Baulegung der Brücke über die Gürtelstrasse zur Berathung kam. Auch wurde in dieser Versammlung über den Stand der Einleitungen zum Umbau der Wiener Verbindungsbahn Bericht erstattet.

An gemeinsamen Angelegenheiten wurde die von der Nordwestbahn ausgezeichnet gearbeitete Eingabe an den Reichsrath wegen Aufhebung des Legalisirungszwanges für die grundbücherlich einzutragenden Urkunden mit Rücksicht auf die erhöhten Schwierigkeiten der Bahn-Expropriationen angenommen und sich damit der dagegen obwaltenden Agitation mit Recht angeschlossen. — Ferner wurde das Wagen-Cartell durchberathen und insbesondere der Grundsatz zur Annahme empfohlen, dass eine noch so geringe, die Tragfähigkeit eines Wagens übersteigende Belastung dessen unbedingte Zurückweisung auf den Uebergangsstationen der Anschlussbahnen nach sich ziehen solle — endlich hat die Staatsbahn das Formular einer Consignation der Abgabs- an die Aufgabsstation über die Begleitscheine der eingegangenen Nachnahmen zur Beurtheilung versendet, welches sich durch Zweckmässigkeit, erhöhte Controle und Wohlfeilheit sehr empfiehlt.

Von den Reclamationsconferenzen sind noch folgende Beschlüsse nachzutragen: Unter den laut Uebereinkommen gebührenfrei zu befördernden Fehlspeditionen sind auch irrige Instradirungen zu verstehen; die Transitbahnen sind auch für Abgänge an Gütern aus den übergehenden, wenn auch nicht in ihrem Bereiche geöffneten Wagen, aus Rücksichten der Coulanz pro Rata der Fracht mit haftbar; die vom Aufgeber einer aus mehreren auf einem und demselben Frachtbriefe verzeichneten Collis bestehenden Sendung angesprochene Befugniss, über einen Theil derselben vor Auslösung des Frachtbriefes durch den Empfänger zu verfügen, und nur die Ausfolgung des anderen Theils an denselben zu gestatten — bildet einen nicht von den Bahnverwaltungen zu lösenden Zweifel über die Interpretation des Art. 402 des H.-G. und des § 43 des Betriebs-Reglements.

Ueber den oben angedeuteten endlichen Abschluss des Ungarischen Eisenbahngeschäftes lauten die übereinstimmenden Nachrichten dahin, dass die 3 Banken nur die Geldbeschaffung von 200 Millionen fl. übernommen haben, dass die Hälfte in Pfandbriefen à 84 und die andere in Actien à 80 ausgegeben wird, von welcher letzteren die Regierung wieder die Hälfte, d. i. 50 Millionen behält, aber durch 2 Jahre den Banken die Option überlässt. Den Bau aller projectirten Bahnen übernimmt die Regierung allein, welche aber dem Vertrage kaum noch die Gesetzeskraft in dieser Session verschaffen kann.

Inzwischen wird die Ungarische Regierung mit Nachtragsforderungen von Bauunternehmern bedroht und zwar für Raab-Steinamanger 500 000 fl., Hatvan-Miskolcz 1 700 000 fl. und Karlstadt-Fiume an 5 Millionen.

(Schluss folgt.)

### Personalnachrichten.

**Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.** Der bisherige Regierungs-Assessor Justus Wilhelm August Breithaupt in Hannover ist zum Eisenbahn-Director und zum Mitgliede der General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

**Preussen.** Den Beamten der Bebra-Hanauer Eisenbahn, Control-Vorsteher Görke und Calkulatur-Vorsteher Höxter zu Cassel ist der Charakter als Rechnungsrath verliehen; der bisherige Baumeister Kubale zu Krotoschin ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt, und demselben die Stelle eines solchen bei der Stargard-Posener Eisenbahn mit dem Wohnsitz zu Stargard in Pommern verliehen worden.

**Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** Der Directionssecretär Levin hat einen Ruf als Generalsecretär bei der Eisenbahnbau-Gesellschaft Plessner & Co. in Berlin erhalten und denselben angenommen.

**Bayerische Staatsbahn.** Die Abtheilungsingenieure ext. stat. und Sectionsingenieure C. Hettig in Gemünden und G. Ebermayer in Abensberg, dann der Abtheilungsingenieur A. Bolzano in Kulmbach wurden zur Generaldirection der Verkehrsanstalten, Bau-Abtheilung, einberufen; der Abtheilungsingenieur ext. stat. und Sectionsingenieur N. Weikmann in Grafing nach Abensberg versetzt, zum Abtheilungsingenieur ext. stat. und Sectionsingenieur in Gemünden der Ingenieurassistent F. Weikard und zum Abtheilungsingenieur für den Bahnunterhaltungsdienst in Kulmbach der Ingenieurassistent in Hof R. Klingsohr; endlich die Ingenieurassistenten und funct. Sectionsingenieure L. Kremser in Bayreuth und G. Ferchel in Buchloe zu Abtheilungs-Ingenieuren ext. stat. ernannt.

**Pfälzer Bahnen.** Zum Bezirksingenieur und Assistenten des Oberingenieurs wurde der bisherige Sectionsingenieur J. Hamm in Dürkheim unter Versetzung nach Ludwigshafen ernannt, zum Sectionsingenieur für die Dürkheim-Monsheimer Bahn mit der Uebertragung der Functionen eines Bezirksingenieurs für die Strecke Neustadt-Dürkheim wurde der bisherige Sectionsingenieur R. Weber in Albisheim, zum Verweser der Section Albisheim der Ingenieur Becker unter gleichzeitiger Zutheilung dieser Section unter die Oberleitung des Sectionsingenieur Opfermann in Kirchheimbolanden ernannt.

## Ausland.

* **Niederländische Staats-Eisenbahnen.** Utrecht, den 22. Februar 1872. Die von einigen Blättern verbreitete Nachricht der Eröffnung der Linie Goes-Middelburg-Vlissingen zum 1. März ist als

verfrüht zu bezeichnen, da nur bis Middelburg eröffnet wird,* die Vollendung der Reststrecke bis Vlissingen überhaupt noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

—r— Französische Ostbahn. Nach dem in Paris erscheinenden Finanz-Journal „Le Rentier“ zahlt die Französische Ostbahngesellschaft den rückständigen Actien-Coupon für 1. November 1871 nunmehr aus, und zwar den Coupon einer inscribirten Actie mit 20 Frcs. und den Coupon einer Actie auf Inhaber abzüglich der Steuer mit 19 Frcs. 59 Cts.

—r— Belgien. Durch Königliches Decret vom 1. Februar d. J. wurde eine Commission eingesetzt, welche berufen ist, in Ausführung des Artikels 55 des Gesetzes über das allgemeine Rechnungswesen einen Gesetzentwurf über die die definitive Organisation des Rechnungswesens der Staatseisenbahnen und über die Einrichtung eines Clearing House für die Abrechnung über das Fahrmaterial und die gemeinschaftlichen Verkehre vorzubereiten.

Ein weiteres Decret vom gleichen Tage setzt eine Commission ein, welche einen Gesetzentwurf über die Eisenbahnpolizei und die reglementären Transportbestimmungen vorzubereiten hat.

## Eisenbahn-Kalender.

### * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | |
|---|---|
| 1. März | *Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. S. S. 171. |
| 7. „ | *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186. |
| 9. „ | *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168. |
| 10. „ | *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186. |
| 11. „ | *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. |
| 11. „ | *Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft. Tagesordnung: Beschlussfassung über den Bericht der Mitglieder der Revisions-Commission und des Verwaltungsrathes, den Bau-Contract der 2. Section der Kiew-Brest-Eisenbahn betreffend. |
| 14. „ | *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe S. 186. |
| 15. „ | *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau. |
| 18. „ | *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199. |
| 20. „ | Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199. |
| 26. „ | Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin. |
| 2. April | Ungarische Ostbahn zu Pest. |

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 1. März | zu Prag | Böhm. Westb. | Materialien | — |
| 1. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. E. | 485 □M. Weichenschwellen | — |
| 1. „ | zu Osnabrück | dieselbe | Bauarbeiten | — |
| 1. „ | zu Wesel | dieselbe | Trass | — |
| 1. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Locomotiven | 187 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Eisernerner Ueberbau für 3 Brücken der Neisse-Brieger Eisenbahn | — |
| 2. „ | zu Hannover | Hannoversche Staats-E | Heizkasten | 200 |
| 2. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Mauerziegel | — |
| 4. März | zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Drehscheiben und Schiebebühnen für Bahnhof Osnabrück | — |
| 4. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Dachdecker- u. Klempnerarbeiten | — |
| 4. „ | zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | 37 Cubikm. Werksteine | — |
| 4. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Granit-Werksteine | — |
| 4. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Verkauf von Metallabfällen | 235 |
| 4. „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. „ | daselbst | dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. „ | daselbst | dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Schmiedeeiserne Fenster | — |
| 6. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünder E. | Herstellung v. Abtrittsgebäud. | — |
| 7. „ | zu Witten | Bergisch-Märkische E. | Verkauf einer Dampfmaschine | 243 |
| 7. „ | zu Triberg | Badische Statsbahn | 19 Tunnelausmauerungen | — |
| 7. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Personenwagen | — |
| 7. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten | |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | Werksteine u. Maurerarbeiten | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | Verwaltungsgeb. Elberfeld | — |
| 8. „ | zu Bremen | Venlo-Hamburg | Materiallieferung zu Hochbauten auf Bahnhof Bremen | — |
| 8. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipzig | Nutzhölzer | 243 |
| 9. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | 50 000 Stück Schwellen, 15 000 Cubikf. Extrahölzer u. 16 000 Cubikf. Brückenhölzer | — |
| 10. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Bahnhof-Hochbauten | 243 |
| 10. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 11. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünden (Bauinspection) | Wasserstationsgebäude auf Bahnhof Sterbfritz | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 8 Bahnwärter-Etablissements auf der Strecke Brilon-Beringhausen | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 12. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung der Wirthschaftsgeb. auf den Bahnhöfen Neukirchen, Burghaun und Flieden | — |
| 12. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | 243 |
| 14. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 15. „ | zu Zürich | Schweiz. Nordostb. | Schienen etc. | 243 |
| 15. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 16. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Weichen | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Schienen | No. 25 |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 21. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Isolatoren | No. 25 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 18. April | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

* Siehe die officielle Bekanntmachung in No. 21, S. 205 unserer Zeitung.
Die Redaction.


# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft.

### FAHRPLAN

vom 18. Februar 1872 bis auf Weiteres.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Viersen | Abf. | — | 7 | 8,56 | 9,48 | 11,58 | 1,36 | 3,42 | 4,35 | 6,33 | 8,40 | Süchteln | Abf. | — | 7,10 | — | 9,55 | — | 1,45 | — | 4,44 | 6,40 | — |
| Süchteln | „ | — | 7,7 | 9,1 | 9,58 | 12 | 1,45 | 3,47 | 4,45 | 6,45 | 8,45 | Sücht-Vorst. | „ | — | 7,15 | — | 10 | — | — | — | 4,49 | — | — |
| Vorst | „ | — | 7,16 | — | 10,8 | 12,15 | 1,54 | — | 4,55 | 6,55 | — | Oedt | „ | — | 7,22 | — | 10,18 | — | 1,54 | — | 4,57 | 6,49 | — |
| St. Tönis | „ | — | 7,26 | — | 10,20 | 12,25 | 2,4 | — | 5,6 | 7,6 | — | Kempen | „ | — | 7,36 | — | 10,32 | — | 2,16 | — | 5,11 | 7,2 | — |
| Südst. Crefeld | Ank. | — | 7,34 | — | 10,28 | 12,33 | 2,12 | — | 5,14 | 7,14 | — | St. Hubert | „ | — | 7,42 | — | 10,28 | — | 2,12 | — | 5,17 | 7,8 | — |
| „ „ | Abf. | — | 7,40 | — | 10,40 | 12,36 | 2,18 | — | 5,25 | 7,25 | — | Hüls | „ | — | 7,50 | — | 10,38 | — | 2,20 | — | 5,26 | 7,16 | — |
| Nordst. Crefeld | Ank. | — | 7,45 | — | 10,45 | 12,41 | 2,23 | — | 5,30 | 7,30 | — | Nordst. Crefeld | Ank. | — | 7,59 | — | 10,47 | — | 2,29 | — | 5,35 | 7,25 | — |
| „ „ | Abf. | — | 7,59 | — | 10,52 | — | 2,30 | — | 5,36 | 7,40 | — | „ „ | Abf. | — | 8,5 | — | 11 | 12,50 | 2,40 | — | 5,40 | 7,35 | — |
| Hüls | „ | — | 8,9 | — | 11,4 | — | 2,41 | — | 5,47 | 7,50 | — | Südst. Crefeld | Ank. | — | 8,10 | — | 11,5 | 12,55 | 2,45 | — | 5,45 | 7,40 | — |
| St. Hubert | „ | — | 8,17 | — | 11,12 | — | 2,49 | — | 5,55 | 7,58 | — | „ „ | Abf. | — | 8,15 | — | 11,15 | 1 | 3 | — | 5,55 | 7,55 | — |
| Kempen | „ | — | 8,23 | — | 11,21 | — | 3 | — | 6,2 | 8,4 | — | St. Tönis | „ | — | 8,24 | — | 11,26 | 1,9 | 3,10 | — | 6,4 | 8,4 | — |
| Oedt | „ | — | 8,34 | — | 11,34 | — | 3,12 | — | 6,13 | 8,15 | — | Vorst | „ | — | 8,34 | — | 11,37 | 1,15 | 3,21 | — | 6,14 | 8,14 | — |
| Sücht-Vorst. | „ | — | 8,41 | — | 11,41 | — | 3,19 | — | — | 8,22 | — | Süchteln | Ank. | — | 8,42 | — | 11,45 | 1,28 | 3,29 | — | 6,22 | 8,22 | — |
| Süchteln | „ | 6,50 | 8,48 | 9,40 | 11,50 | 1,28 | 3,33 | 4,25 | 6,25 | 8,30 | — | | | | | | | | | | | | |
| Viersen | Ank. | 6,55 | 8,53 | 9,45 | 11,55 | 1,33 | 3,38 | 4,30 | 6,30 | 8,35 | — | | | | | | | | | | | | |
| Süchteln | „ | — | — | 9,4 | — | 12,9 | — | 3,50 | — | — | — | Grefrath | „ | — | — | 9,25 | — | 1,8 | — | 4,10 | — | — | — |
| Sücht-Vorst. | „ | — | — | 9,9 | — | 12,14 | — | 3,55 | — | — | — | Sücht-Vorst | „ | — | — | 9,34 | — | 1,17 | — | 4,19 | — | — | — |
| Grefrath | „ | — | — | 9,17 | — | 12,22 | — | 4,3 | — | — | — | Süchteln | „ | — | — | 9,38 | — | 1,21 | — | 4,23 | — | — | — |

Die Direction.

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von
150 Stück Weichen
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen mit zugehörigen Zeichnungen sind in unserm technischen Central-Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Weichen"
bis zu dem am
**Sonnabend, den 16. März d. J., Vormittags 10 Uhr,**
in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 20. Februar 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine durch den Umbau des Bahnhofs zu Düsseldorf überflüssig gewordene im Uebrigen aber betriebsfähige stationäre Dampfmaschine, horizontaler Construction, von 268 Millimeter Cylinder-Durchmesser und 575 Millimeter Kolbenhub im Wege der Submission verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens
**Donnerstag, den 7. März d. J.,**
franco an den Unterzeichneten einsenden.

Die Dampfmaschine kann im Locomotivschuppen zu Düsseldorf besichtigt werden, woselbst nähere Auskunft ertheilt wird.

Witten, den 20. Februar 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**
I. V.
Rohde.

## Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Preuss. Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von
20 Stück Personenzugs-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und 3 Satz Reservestücken, sowie von
20 „ Güterzugs-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und 3 Satz Reservestücken
im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Locomotiven nebst Tendern etc. für die Königl. Ostbahn"
versehen, bis zu dem auf
**Dienstag, den 12. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**
in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hieselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hieselbst aus und werden von demselben auf portofreie Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 22. Februar 1872.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

## Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

**Lieferung von Nutzhölzern.**

Wir bedürfen für unsere Werkstätten
a) in **Buckau** 2800 Cub.-Fuss Eichenholzbohlen in Blöcken,
120 Stück geschnittene, vollkantige Eichenhölzer,
b) in **Halle** 800 Cubik-F. Eichenhölzer,
700 „ Kiefernhölzer,
2000 „ Ellernhölzer,
500 „ Eschenhölzer.

Lieferungs-Bedingungen nebst speciellen Verzeichnissen werden von unserer Registratur hierselbst, sowie von den Werkstatts-Vorstehern in Buckau und Halle unentgeltlich abgegeben.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Offerte auf Nutzhölzer"
versehen, bis zum **8. März d. J.** einschliesslich an uns einzureichen.

Die eingegangenen Offerten werden am 9. März Vormittags 9 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Magdeburg, den 23. Februar 1872.

**Directorium.**

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Aufforderung zur Submission.**

Die Ausführung der **Maurerarbeiten** zu den Hochbauten und Brückenbauten **auf dem Bahnhofe Bremen**, erstere in 2 Loosen 5800 und resp. 6900 Cubicmeter, letztere 5680 Cubicmeter Mauerwerk umfassend, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Pläne und Submissions-Bedingungen liegen in dem Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Meissner in Bremen, Philosophenweg No. 1, zur Einsicht aus und können letztere auf portofreie Anfragen auch kostenfrei von dort bezogen werden.

Die Offerten auf ein oder mehrere Loose sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum
**10. März d. J., Abends,**
an den bezeichneten Abtheilungs-Baumeister einzusenden und bleiben die Submittenten 4 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 23. Februar 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

## Schweizerische Nordostbahn.

**Lieferung von Eisenbahnschienen und Befestigungsmitteln.**

Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft bedarf:
2 000 Tonnen oder 40 000 Ctr. Eisenbahnschienen,
20 000 Stück „ ca. 2 400 „ Laschen,
40 000 „ „ „ 376 „ Laschenbolzen,
welche auf den Bahnhof Zürich zu liefern sind.

Die Ablieferung der Schienen, Laschen und Laschenbolzen soll am 15. Juni l. J. beginnen und successive in nachstehenden Terminen vollzogen sein:
10 Procent bis Ende Juni l. Js.
20 „ „ „ Juli „
20 „ „ „ August „
20 „ „ „ Septbr. „
30 „ „ „ Februar 1873.

Die Lieferungsbedingungen und die bezüglichen Zeichnungen sind auf dem Büreau des Ober-Ingenieurs für den Bahnbetrieb (Bauwerkstätte) zur gefälligen Einsicht aufgelegt; dieselben können den resp. Concurrenten auf Verlangen auch zugesandt werden.

Wir laden hiemit zur Einreichung von Angeboten auf die Lieferung aller oder auch blos eines Theiles dieser Materialien, welche — exclusive Schweiz. Eingangszoll — franco auf den Bahnhof Zürich zu bewerkstelligen ist, ein.

Bei der Submission auf die Schienen ist anzugeben, für welche Zeitdauer Garantie im Sinne von § 14 des Bedingnissheftes übernommen wird.

Anerbietungen auf obige Lieferung sind innert 20 Tagen, von heute an, d. h. bis zum **15. März 1872,** der unterzeichneten Direction einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innert 14 Tagen, d. h. vor dem 30. März l. J., bis zu welchem Tage die Offerte für den Lieferanten verbindlich ist.

Zürich, den 24. Februar 1872.

**Die Direction der Schweiz. Nordostbahngesellschaft.**

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**
ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. America | 2. März | nach | Newyork | D. Donau | 23. März | nach | Newyork |
| D. Baltimore | 6. März | „ | Baltimore | D. Leipzig | 27. März | „ | Baltimore |
| D. Rhein | 9. März | „ | Newyork | D. Hansa | 30. März | „ | Newyork |
| D. Berlin | 13. März | „ | Baltimore | D. Bremen | 3. April | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 16. März | „ | Newyork | D. Hermann | 6. April | „ | Newyork |
| D. Newyork | 20. März | „ | Newyork | | | | |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**
D. Frankfurt 23. März; D. Köln 20. April;
D. Hannover 11. Mai.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**
Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. König Wilhelm I. 7. März. — D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. April.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
## Hamburg und Newyork
Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Holsatia | Mittwoch | 28. Febr. | Morgens. | Cimbria | Mittwoch | 20. März. | Morgens. |
| Thuringia | do. | 6. März. | | Silesia | do. | 27. März. | |
| Hammonia | do. | 13. März. | | Westphalia | do. | 3. April. | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff Borussia, Capt. Kühlewein, am 23. März.
„ Bavaria, „ Keyn, „ 23. April.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
Havre und Santander anlaufend,

| | Von Hamburg: | Von Havre: | Von Santander: | Von New-Orleans: |
|---|---|---|---|---|
| Germania, | 9. März | 12. März. | 15. März. | 17. April. |
| Saxonia, | 6. April | 9. April. | 12. April. | 15. Mai. |

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

Den Eisenbahn-Verwaltungen
empfehlen
## Eisenbahn-Wagen-Cocos-Matten,
für die Sommer-Saison,
mit Borde und gestreift à $2^1/_2$ — $2^2/_3$ Thlr.

## Wasserdichte leinene Pläne,
besonders wasserdicht und geschmeidig präparirt.

## Piassava-Besen,
à $2^1/_2$ Thlr., $3^1/_2$ Thlr., 4 Thlr., $4^1/_2$ Thlr. per Dutzend.

**Lieferungs-Geschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf.**
Actien-Gesellschaft.
Berlin, Neue Friedrichsstrasse 27.

---

## Stahlguss-Bremsklötze
in bewährter Qualität,
empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.
Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

---

## Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
**C. Otto Gehrckens.**
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

---

## Chemische Glühkohlen
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Wasserdichte Wagenpläne
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

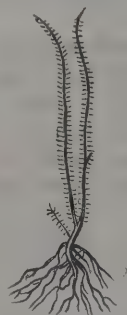
---

## Für Bau-Unternehmer
empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

Cataloge gratis.

**Pflanzen-Verkauf.**
Von der
**Schottischen Zaunrose**
(Sweetbriar)



aus Saamen, mit unzähligen Dornen und wohlriechendem Laube, zu Anlegung undurchdringlicher lebender Zäune, sind nun wieder ca. 2000 Schock Pflanzen in verschiedenen Grössen und zu festen Preisen in meiner Baumschule vorräthig.
Zitschewig b. Kötschenbrode.
(Leipz.-Dresdner Eisenbahn).
Reben-, Forst- u. Obstbaumschule
(gegründet in Leipzig 1830).
**L. A. Neubert.**

---

## Wasserdichte leinene Plane
empfiehlt
**A. Baswitz** in Berlin,
Neue Friedrich-Strasse No. 37.

---

## Für Bahn-Beamte.
**Gesucht unter günstigen Conditionen für ein grösseres Speditions-Geschäft in Hamburg ein kaufmännisch gebildeter Bahnbeamter, der mit dem Tarifwesen vollständig vertraut sein muss.**
Gefl. Offerten sub **D. No. 1392** befördert die **Annoncen-Expedition** von **Rudolf Mosse** in Hamburg.

---

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 25. Leipzig, am 2. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Deutsche Eisenbahnen: Cottbus-Forst und Poln. Wartenberg-Kempen eröffnet. — Berliner Briefe: Ausbau des 2. Geleises Bremen-Gerstemünde-Bremerhafen; Januar-Einnahme der Preuss. Eisenbahnen; Frachtermässigung für Gegenstände der Wiener Weltausstellung; Project Berlin-Dresden; Hagenow-Oldesloe; Altenburg-Zeitzer E.; Rumänische Eisenbahn. — Oesterreich-Ungarische Correspondenz: Dalmatinische Eisenbahnprojecte; Hohenstadt-Zöptau und Schönberg-Wildenschwert; Kaiser Ferd. Nordb. Tarifermässigung; Lagerhäuser; Triest-Laak; Triest-Pola; Lemberg-Czernowitzer E.; Oswiecim-Neumarkt-Poprad; Albrechtbahn. — Ausland: Spanische Eisenbahnen. — Literatur. — Januar-Einnahmen der Vereinsbahnen. — Officielle Anzeigen. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## Vereinsgebiet.

* **Deutsche Eisenbahnen.** (Cottbus-Forst und Poln. Wartenberg-Kempen eröffnet.) Am 1. März ist nach Bekanntmachung der Direction der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn die Theilstrecke Cottbus-Forst, und nach Bekanntmachung des Verwaltungsraths der Breslau-Warschauer Eisenbahn die Strecke Poln. Wartenberg-Kempen für den Personen-, Eilgut- und Güterverkehr eröffnet worden.

### Berliner Briefe.

Berlin, den 27. Februar. Der Staats-Anzeiger veröffentlicht, dass es die Absicht der Staatsregierung ist, die erforderlichen Schritte zum alsbaldigen Ausbau des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bremen-Geestemünde-Bremerhafen zu thun. Bremen hat die Bewilligung seines Antheils an den Kosten bereits zugesagt.

Die Zusammenstellung der Einnahmen der Preussischen Bahnen für den verflossenen Monat, welche der Staats-Anzeiger sonst einige Tage früher zu veröffentlichen pflegt, sind pro Januar erst in der heutigen Abendausgabe erschienen. Ich muss mich darauf beschränken, aus der Zusammenstellung zu erwähnen, dass die Einnahmen 9287789 Thaler (gegen 8295349 Thlr. im Januar des Vorjahres) betragen haben, d. h. pro Meile 5512 Thaler (gegen 5378 Thlr. im Jahre 1871). Während im Vorjahre 1549,$_{25}$ Meilen im Betrieb waren, erstreckte sich der Preussische Eisenbahnverkehr im Januar dieses Jahres auf 1685,$_{15}$ Meilen.

Durch einen Erlass des Handelsministers ist für die zur Wiener Weltausstellung bestimmten Gegenstände auf allen Staats- und unter Staatsaufsicht stehenden Eisenbahnen eine Fracht-Ermässigung dahin angeordnet worden, dass sowohl für den Hin- als für den Rücktransport der Güter, gleichviel ob sie aus dem Inlande oder dem Auslande stammen, die Tarifpreise nur zur Hälfte erhoben werden.

Vorgestern hat eine Verwaltungsrathssitzung der Berlin-Anhalter Eisenbahn stattgefunden, in welcher, wie ich erfahre, beschlossen wurde, die Concession zum Bau einer directen Linie von Luckenwalde nach Dresden nachzusuchen. Bekanntlich ist das Project einer directen Bahn von Berlin nach Dresden bereits von anderer Seite angeregt worden und scheint der Berlin-Anhalter Bahn-Direction zu ihrem Beschlusse Veranlassung gegeben zu haben. Jedenfalls ist die Berlin-Anhalter Bahn diejenige Unternehmerin, welche durch ihren Vorsprung Berlin-Luckenwalde am ehesten in der Lage ist, eine directe Linie Berlin-Dresden in Ausführung zu bringen. Möglich, dass sich die Sache so abwickelt, wie zwischen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und dem Comité der Berlin-Frankfurter Bahn, d. h. dass die Berlin-Anhalter Bahn den Plan des Gründungscomité der Berlin-Dresdner Linie nach vorhergegangenem Uebereinkommen durch den Bau einer Bahn von Luckenwalde ab zur Ausführung bringt.

Der Handelsminister hat der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn die Genehmigung zur Anfertigung der allgemeinen Vorarbeiten für die Herstellung der jüngst erwähnten Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe ertheilt.

Nach einer der Sachverständigen-Commission der Fondsbörse zugegangenen Mittheilung des Vorstandes der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn-Gesellschaft werden die gesammten vom 1. October 1871 bis Ende der Bauzeit (etwa Mitte April d. J.) verfallenden 5 Proc. Bauzinsen der Stamm-Prioritäts-Actien auf einmal ausgezahlt werden. Eine bezügliche öffentliche Bekanntmachung der Direction steht binnen Kurzem bevor.

Die Uebergabe der Verwaltung der Eisenbahnen an den Repräsentanten der Rumän. Actien-Gesellsch, den Regierungsrath Dr. Reinhard, hat am 26. Februar in Bukarest Seitens der Regierung stattgefunden. Die Sequestration ist aufgehoben worden; der Betrieb erfolgt nun im Namen und für Rechnung der Actien-Gesellschaft. Die zum weiteren Ausbau der Linien erforderlichen Vorkehrungen sind bereits in der Hauptsache getroffen. Die Unternehmer werden sofort mit den Arbeiten beginnen, sobald das Wetter es gestattet.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

(Schluss.)

Oesterreichischer Seits wird der Angelegenheit der Dalmatinischen Eisenbahnen vollste Aufmerksamkeit zugewendet; es wurde die Verfügung getroffen, dass behufs Durchführung der nothwendigen Vorarbeiten mehrere Ingenieur-Brigaden an Ort und Stelle entsendet werden und zugleich dafür gesorgt, dass die Frage wegen Anschluss der Dalmatinischen Eisenbahn an das Croatische Eisenbahnnetz im Einvernehmen mit dem Ungarischen Ministerium gelöst werde.

Der Wiener Bankverein hat die Geldbeschaffung für einen Complex von Eisenbahnlinien, welche bestimmt sind, die industriereichsten Gegenden Mährens dem Bahnverkehre zu erschliessen zum Abschluss gebracht. Dieser Complex umfasst die den Gebrüdern Klein concessionirte Linie Hohenstadt-Zöptau sowie die dem Consortium Klein-Oberleithner concessionirte Bahn Schönberg-Wildenschwert. Beide Linien sollen in Ein Unternehmen verschmolzen und dessen Exploitirung einer Actien-Gesellschaft übergeben werden, deren Statuten bereits zur behördlichen Genehmigung vorliegen. Die Linie Hohenstadt-Zöptau ist bereits ausgebaut und seit October v. J. im Betriebe; durch die neue Linie wird das Netz dieser betriebsreichen Gegend in vortheilhafter Weise ergänzt und den Fabrikanten der dortigen zahlreichen Etablissements der Weltmarkt eröffnet. Die Linie Schönberg-Wildenschwert, in der letzten Session concessionirt, geniesst zudem die staatliche Zinsengarantie für ihre Prioritäten und ausserdem die üblichen den jungen Bahnen gewährten Begünstigungen, was für die Finanzirung von wesentlicher Bedeutung ist. Der Wiener Bankverein hat nur von den vereinigten Concessionären die Beschaffung des Gesammtcapitals übernommen, das 17 Millionen Gulden betragen soll und in Actien und Prioritäten zur Emission gelangt.

In Folge des sich stets steigernden Verkehrs hat die Direction der Nordbahn beschlossen, noch 700 neue Kohlenwagen anzuschaffen, sowie weitere 500, falls es sich im Laufe des Jahres ergiebt, dass diese noch nicht genügen. Ferner bestellte die genannte Direction 470 vierrädrige Kastenwagen, 200 Plateauwagen, 20 Schweinewagen und 40 Gepäck- und Packmeisterwagen. — Diese Direction hat 12 Rothschild'sche Stiftungen à 52 fl. 50 kr. an verdiente Zugbegleiter vertheilt; jährlich kommen nun 8 solche Stiftungen zur Vertheilung.

Vom 20. Februar 1872 treten ermässigte Tarife für den directen Güterverkehr zwischen den Südbahn-Stationen Triest und Fiume (St. Peter) einerseits und der Station Brünn der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie mehreren anderen Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Franz Josefs-Bahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Wirksamkeit.

Unter Mitwirkung von Wiener Firmen des Getreide- und Producten-Geschäfts werden grosse Lagerhäuser am Südbahnhofe erbaut, welche eine Schienenverbindung mit den Süd-, Nord-, West- und Staatsbahnhöfen erhalten. Auf Grund der von der behördlichen Commission genehmigten Pläne dürfte das erste dieser Lagerhäuser gegen Ende März dem kaufmännischen Publicum zur Verfügung gestellt werden.

Das Triester Consortium der Laaker Bahn hat dem k. k. Handelsministerium die Skizze des General-Längen-Profils, den Situationsplan und einen eingehenden Bericht über das anzuhoffende Erträgniss, sowie über die muthmasslichen Baukosten der Strecke Triest-Laak eingesendet. Im Monate April dürften die Special-Karten und das Gesammt-Längen-Profil, und längstens im Mai das vollständige Operat für die Concessionsbewerbung, ferner das Vorproject des Hauptstranges von Laak bis muthmasslich in der Richtung bei Klagenfurt, endlich die Vorprojecte für die Abzweigungen Prewald-Görz, Hoteder-schitz-Idria eventuell Triest-Caresana-Pola vorgelegt werden. Die Tracirungen, die auf benannten Strecken von den Ingenieuren des Consortiums vorgenommen werden, sollen schon jetzt weit günstigere Resultate liefern als jene sind, die von der k. k. Generalinspection erzielt wurden; so ist es z. B. in den jüngsten Tagen gelungen, die Wasserscheide im Zayerthale mit Steigungen von höchstens 1 per 60

zu überwinden und dabei noch auf der Strecke Triest-Laak acht Kilometer Weges zu ersparen.

Dem Vernehmen nach hat das Ministerium den Vertretern der Küstenländer die Zusage gemacht, ehethunlichst einen Gesetzentwurf für die Concessionirung der Bahn Triest-Pola zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen. Die beiden Häuser des Reichsrathes haben schon früher in einer Resolution der Nothwendigkeit Ausdruck gegeben, dass diese Linie zu Stande komme. Istrien ist nämlich das einzige Landesgebiet in der ganzen Monarchie, welches die Wohlthat einer Schienenverbindung entbehrt. Admiral Tegetthoff sprach seinerzeit in beredter Weise im Herrenhause dieser Bahn das Wort.

Zur Conferenz über den Bau der Arlberg-Bahn im k. k. Handelsministerium wurden von Seiten des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins die Herren A. Fölsch, Oberingenieur der Bauunternehmer Gebr. Klein, General-Inspector v. Lihotzky von der Staatsbahn und Central-Director v. Stockert von der K. F. Nordbahn als Delegirte ernannt. Die meisten Stimmen sprechen sich für den tiefst gelegenen Tunnel aus.

Von den Galizischen Bahnen ist erwähnenswerth: Der Brand des Lemberger Bahnhofs der Czernowitzer Bahn hat 3 Tage gedauert, den Schaden von 200 000 fl. werden die Versicherungs-Gesellschaften nur theilweise ersetzen, weil die Mauern s. g. Preussische (Riegel-) Wände waren. — Auf den nach dem System Hermann reconstruirten Brücken bei Czernowitz und Jesupol haben die Belastungsproben stattgefunden. — Gleich der Bukowiner Handelskammer haben jetzt auch mehrere Gemeinden und Bezirksausschüsse in der Bukowina beschlossen, in Wien sich dahin zu verwenden, dass die Concession der Bahn von Lemberg nach Tomaszow an die Russische Grenze der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn ertheilt werde, als die naturgemässe Fortsetzung ihrer Hauptbahn.

Der „Czas“ schreibt: „Eine Gesellschaft hat die Erlaubniss erhalten, eine schmalspurige Bahn von Oswiecim über Zator-Sucha, Makow, Jordanow nach Neumarkt und von dort, über Zakopune nach Ungarn, über Kesmark nach Popard zu bauen, wo dieselbe in die Kaschau-Oderberger Bahn mündet. Während die Herstellungskosten kaum die Hälfte und die Betriebskosten kaum ein Viertel einer breitspurigen Bahn betragen sollen, wird die Leistungsfähigkeit dadurch dieselbe sein, dass die kleinen Züge desto öfter abgehen, und dadurch auch im Stande sind, den sich jetzt gewiss mehrenden Fremdenbesuch nach den Karpathen zu befördern.“ Für die Rentabilität der Bahn wird angeführt, dass sich in dem an holz-, marmor-, granit- und kalkreichen Zakopune auch mächtige Eisenerzlager mit einem Eisengehalte über 60 Percent befinden, und dass jährlich mindestens 2 Millionen Centner dieser Erze nach Schlesien insbesondere nach Königshütte gehen werden. Die Franco Bank und Fürst Czartoudie bilden ein Consortium für ein Westgalizisches Bahnnetz von 48 Meilen von Zagorz nach Bielitz (Nordbahn) und nach Czacza (Kaschau-Oderberg). Das Consortium des Grafen Borkowski hat die Ungarische Concession für Munkács-Stry zurückgelegt.

Die baldige Realisirung des wichtigen Bahnunternehmens der Lemberg-Stry-Beskid und Stry-Stanislauer Eisenbahn darf man nunmehr erwarten, nachdem die Statuten dieser Bahngesellschaft, welche den Namen „Erzherzog Albrecht-Bahn“ führen wird, staatlich genehmigt worden sind. Am 17. Februar c. fand die Constituirung der Gesellschaft statt. In den Verwaltungsrath wurden gewählt: 1. Kalixt Fürst Poninski, Präsident, 2. Franz Regenhart, Vicepräsident, 3. Carl Ritter von Hubicki, 4. Christian Graf Kinsky, 5. A. H. Kessner, 6. Louis Löwenthal Ritter von Linau, 7. Adam Fürst Lubomirski, 8. Hieronymus Fürst Lubomirski, 9. Leopold Edler von Mende, 10. Dr. Joseph Mündel Ritter von Feldberg, 11. Alois Rossmanit Ritter von Florstern, 12. Dr. Thomas Rayski.

## Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Januar 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr | aus dem Frachten-Verkehr | in Summa | Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr | Bis ultimo Januar. | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | Gulden | Gulden | Gulden | Gulden | Gulden | Gulden |
| Alföld-Fiumaner Eisenbahn | 52,5 | 41 | 56162 | 43792 | 464954 | 407106 | 45764 | 71586 | 117350 | +33580 | — | — |
| Arad-Temesvár [1] | 8 | — | 5605 | — | 58381 | — | 5773 | 5859 | 12632 | — | — | — |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn | 8,5 | 8,5 | 20818 | 16105 | 2364486 | 2052893 | 12702 | 93058 | 105760 | +15624 | — | — |
| Böhmische Nordbahn | 19 | 19 | 28441 | 24657 | 469796 | 549171 | 15315 | 61966 | 77281 | —3069 | — | — |
| Böhmische Westbahn | 27 | 27 | 25639 | 19448 | 1614833 | 1454341 | 41838 | 214964 | 256802 | +24893 | — | — |
| Buschtêhrader Eisenbahn [2] | 37,948 | 18,397 | 49552 | 32165 | 2442615 | 2041894 | 38723 | 190436 | 229159 | +87706 | — | — |
| Dux-Bodenbacher Eisenbahn [3] | 6,7 | — | 5671 | — | 105120 | — | 2411 | 7987 | 10398 | — | — | — |
| Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn | 9 | 9 | 11200 | 10192 | 210620 | 177119 | — | — | 29399 | +2603 | — | — |
| Galizische Carl Ludwig-Bahn | 77,5 | 70 | 46559 | 33617 | 958024 | 875784 | 110232 | 579293 | 689525 | +54225 | — | — |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 5,5 | 5,5 | 8128 | 6288 | 635034 | 543742 | 4330 | 66455 | 70785 | +15393 | — | — |
| Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn [5] | 2,9 | — | 3931 | — | 108957 | — | 1723 | 9066 | 10789 | — | — | — |
| a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 80 | 82,5 | 138367 | 129620 | 5286754 | 5203775 | 244938 | 1522573 | 1767511 | +181038 | — | — |
| b. Mährisch-Schlesische Nordbahn | 18,8 | 18,8 | 25283 | 16773 | 531998 | 339669 | 20901 | 64336 | 85237 | +20913 | — | — |
| Kaiser Franz-Josef-Bahn [6] | 88,5 | 46 | 81378 | 41470 | 672327 | 447409 | 96499 | 158077 | 254574 | +63713 | — | — |
| a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn | 72,95 | 73,30 | 90669 | 76237 | 2332874 | 2038871 | 155813 | 496459 | 652272 | +29035 | — | — |
| b. Neumarkt-Braunauer Bahn | 8,00 | 7,80 | 6496 | 3590 | 448292 | 42683 | 7829 | 38544 | 46373 | +38692 | — | — |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn [7] | 39,5 | 17,5 | 27155 | 8694 | 574444 | 388995 | 21694 | 54853 | 76547 | +36950 | — | — |
| Kronprinz Rudolfsbahn | 60,5 | 58,5 | 57140 | 42368 | 1017515 | 754840 | 33602 | 94660 | 128262 | +29090 | — | — |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn | 47 | 47 | 24861 | 18668 | 487323 | 297446 | 46917 | 161533 | 208450 | +64010 | — | — |
| Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [8] | 8 | 8 | 7932 | 8858 | 454903 | 451536 | — | — | 50268 | —4299 | 109961 | —3054 |
| Oesterr. Nordwestbahn | 81,0 | 31 | 99093 | 29387 | 1360648 | 773901 | 63552 | 224278 | 287830 | +223841 | — | — |
| Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E. | 207,5 | 207,5 | 267173 | 231817 | 7474987 | 8385161 | 547303 | 2222771 | 2770074 | +162211 | — | — |
| Oesterr. Südbahn | 287 | 260 | 278313 | 262892 | 5134733 | 4887698 | 470620 | 1721490 | 2192110 | —2552 | — | — |
| Ostrau-Friedlander E. | 4,4 | 4,4 | 5436 | 3321 | 182693 | 77749 | 2225 | 17646 | 19871 | +6029 | — | — |
| Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn | 8,5 | 8,5 | 4454 | 3698 | 81339 | 66587 | 4776 | 12640 | 17416 | +2203 | — | — |
| Salzburg-Halleiner E. [9] | 2,40 | — | 2323 | — | 79709 | — | 789 | 5919 | 6708 | — | — | — |
| Erste Siebenbürger Eisenbahn | 38,5 | 38,5 | 19384 | 21597 | 404798 | 306100 | 19094 | 91416 | 110512 | +16358 | — | — |
| Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn | 31,5 | 31,5 | 41801 | 35871 | 1483459 | 969957 | 26030 | 154212 | 180242 | —4 | — | — |
| Theissbahn | 77 | 77 | 70419 | 60852 | 1382972 | 1319280 | 136380 | 318564 | 454944 | +9091 | — | — |
| Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn | 11,5 | 11,5 | 22357 | 19928 | 671043 | 648923 | 13349 | 64500 | 77849 | +562 | — | — |
| Ungarische Nordostbahn [10] | 20 | — | 24664 | — | 187397 | — | 24216 | 28450 | 52666 | — | — | — |
| Ungarische Ostbahn [11] | 35 | 20 | 21995 | 10173 | 232879 | 143768 | 22570 | 35642 | 58212 | +13977 | — | — |
| Ungarische Staatseisenbahnen | 62,5 | 44,5 | 52226 | 33999 | 1382065 | 1345880 | 65657 | 245939 | 311596 | +80014 | — | — |
| Ungarische Westbahn [12] | 15,4 | — | 14531 | — | 75205 | — | 9601 | 12650 | 22251 | — | — | — |
| Wr. Neustadt-Gr. Neusiedel Eisenb. [13] | 4,5 | — | 5634 | — | 103427 | — | 3466 | 9477 | 12943 | — | — | — |

[1] Eröffnet am 6. April 1871.

[2] Priesen-Carlsbad (7,17 M.) und Tirschnitz-Franzensbad (0,5 M.) am 9. December 1871 eröffnet.

[3] Eröffnet am 2. October 1871.

[4] Vom 1. bis 28. Januar 1872.

[5] Eröffnet am 1. October 1871.

[6] Gemünd-Čerčan-Pišely (18,9 M.) am 3. September 1871, Čerčan-Pišely-Prag (5,4 M.) am 14. December 1871 eröffnet.

[7] Sillein-Poprád (18,32 M.) am 8. December und Poprád-Igló (3,49 M.) am 12. December 1871 eröffnet.

[8] Vom 1. bis 28. Januar 1872, resp. vom 1. December 1871 an.

[9] Eröffnet am 15. Juli 1871.

[10] Debreczin-Nagy-Karoly (9,17 M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly-Szathmar (4,75 M.) am 25. September 1871, Szerencs-Satoralja-Ujhely (5,99 M.) am 26. October 1871 eröffnet.

[11] Karlsburg-M.-Vásárhely (14,76 M.) am 20. November 1871 eröffnet.

[12] Raab-Steinamanger eröffnet am 1. October 1871.

[13] Eröffnet am 1. September 1871.

# Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Januar 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Befördert wurden: Centner Güter | | Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr | Einnahmen: aus dem Güter-Verkehr | Einnahmen: in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo Januar | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | | | | | | |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bebra-Hanauer Eisenbahn | 19,5 | 19,5 | 26910 | 38460 | 550880 | 307204 | 24500 | 50960 | 77940 | —19918 | — | — |
| a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb. | 103,50 | 97,06 | 734981 | 646250 | 18227783 | 13482065 | 178620 | 706730 | 946420 | +195946 | — | — |
| b. Ruhr-Siegbahn | 14,39 | 14,39 | | | | | 10300 | 125435 | 143785 | +37024 | — | — |
| Berlin-Anhaltische E. | 49,14 | 49,14 | — | — | — | — | 90900 | 195100 | 291000 | +5218 | — | — |
| Berlin-Görlitzer E. | 27,6 | 27,6 | — | — | — | — | 21340 | 56451 | 82091 | +12563 | — | — |
| Berlin-Hamburger E. | 39,7 | 39,7 | — | — | — | — | 69205 | 275722 | 352582 | +50307 | — | — |
| Berlin-Potsdam-Magdburger E. | 19,54 | 19,54 | — | — | — | — | 70744 | 135416 | 206160 | —37411 | — | — |
| a. Berlin-Stettin-Stargard | 29,7 | 29,7 | — | — | — | — | 57174 | 123784 | 183016 | +28611 | — | — |
| b. Stargard-Cöslin-Colberg | 22,9 | 22,9 | — | — | — | — | 15638 | 27607 | 43535 | +4358 | — | — |
| c. Zweigbahn Cöslin-Danzig | 26,31 | 8,9 | — | — | — | — | 11750 | 12694 | 24630 | +6414 | — | — |
| d. Vorpommersche Zweigbahnen | 31,24 | 31,24 | — | — | — | — | 23255 | 30747 | 54451 | +1917 | — | — |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | 22,89 | 22,89 | 102839 | — | — | — | 36709 | 109488 | 149857 [1] | +42385 | — | — |
| Cottbus-Grossenhain | 10,60 | 10,60 | 12466 | 7682 | 262679 | 135671 | 3850 | 12343 | 16193 | +6870 | — | — |
| Halle-Sorau-Gubener E. [2] | 15,54 | — | — | — | — | — | 3782 | 7852 | 12685 | — | — | — |
| Hannoversche Staatsbahn | 111,1 | 109,24 | — | — | — | — | 154915 | 510048 | 709217 | +34140 | — | — |
| a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst. | 32,24 | 32,24 | 100366 | 79546 | 840684 | 757676 | 38012 | 69190 | 107202 | +5757 | — | — |
| b. Glückstadt-Elmshorn | 4,5 | 4,5 | 10967 | 12790 | 83204 | 277201 | 2884 | 3342 | 6226 | —14493 | — | — |
| c. Schleswigsche E. | 30,9 | 30,9 | 31325 | 26494 | 252147 | 206337 | 15003 | 30417 | 45420 | +4293 | — | — |
| Homburger E. | 2,41 | 2,41 | 44481 | 37785 | 39334 | 29267 | 8247 | 1184 | 9431 | +800 | — | — |
| a. Köln-Mindener Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn | 48,72 | 48,72 | — | — | — | — | 109447 | 509244 | 675528 | +10179 | — | — |
| b. Köln-Giessen und Rheinbrücken | 24,31 | 24,31 | — | — | — | — | 22345 | 172441 | 210443 | +54488 | — | — |
| c. Zusammen | 73,03 | 73,03 | — | — | — | — | 131792 | 681685 | 885971 | +64667 | — | — |
| d. Venlo-Hamburger Bahn | 15,60 | 8,94 | — | — | — | — | 8731 | 30713 | 41459 | — | — | — |
| Leipzig-Dresden | 29,35 | 29,35 | — | — | — | — | 62625 | 181735 | 244360 | +49377 | — | — |
| a. Lübeck-Büchen | 6,3 | 6,3 | 9891 | 9892 | 160387 | 67912 | 3080 | 7486 | 45127 | +8547 | — | — |
| b. Lübeck-Hamburg [3] | 8,45 | 8,3 | 25418 | 21159 | 276902 | 220070 | 10826 | 20835 | | | | |
| Märkisch-Posener E. | 36,2 | 36,2 | — | — | — | — | 17460 | 24079 | 42223 | — | — | — |
| a. Magdeburg-Leipzig | 22,682 | 22,682 | — | — | — | — | 42762 | 179258 | 223020 | +39051 | — | — |
| b. Halle-Casseler Zweigbahn | 22,25 | 22,25 | — | — | — | — | 18851 | 59359 | 78210 | —38533 | — | — |
| Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg u. Magdeburg-Wittenberge | 44,0 | 44,0 | 149701 | 136471 | 3977378 | 3830254 | 48098 | 185021 | 233119 | +22274 | — | — |
| Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Lehrte [4] | 31,9 | — | 34039 | — | 521949 | — | 16257 | 94986 | 111243 | — | — | — |
| Magdeb.-Halberstädter E. c. Stendal-Uelzen u. Aschersleben-Cönnern | 11,4 | 7,6 | 14058 | 6420 | 101214 | 21412 | 3706 | 4630 | 8336 | +4928 | — | — |
| Vormalige Mecklenburgische Eisenb. | 19,27 | 19,27 | — | — | — | — | 18942 | 24703 | 43645 | +7100 | — | — |
| Nassauische E. | 27,58 | 27,58 | 105583 | 83545 | 1679137 | 1018319 | 19188 | 57681 | 86646 | +15296 | — | — |
| Niederländische Rheinbahn | 28 | 28 | 124044 | 103539 | 1411047 | 1368763 | 8002 | 130000 | 210027 | —3356 | 2100959 [5] | +154483 |
| Niederschlesische Zweigb. | 9,5 | 9,5 | 17078 | 23684 | 360713 | 294175 | 5948 | 20352 | 26300 | +423 | — | — |
| Nordhausen-Erfurter E. | 10,2 | 10,2 | — | — | — | — | 4250 | 7178 | 11428 | +902 | — | — |
| a. Oberschlesische Hauptbahn [6] | 64,63 | 64,63 | — | — | — | — | 66725 | 471831 | 623679 | +48362 | — | — |
| b. „ Zweigbahn | 12 | 12 | — | — | — | — | — | 14043 | 14459 | +2333 | — | — |
| c. Breslau-Posen-Glogau | 27,84 | 27,84 | — | — | — | — | 27025 | 81877 | 124307 | +1688 | — | — |
| d. Stargard-Posen | 22,63 | 22,63 | — | — | — | — | 16539 | 45124 | 73263 | +1326 | — | — |
| Ostpreussische Südbahn | 32,30 | 30,20 | 31544 | 31214 | 641595 | 561166 | 13148 | 43302 | 57444 | +6591 | — | — |
| Preussische Ostbahn [7] | 157,01 | 134,59 | — | — | — | — | 185707 | 454781 | 644677 | +66904 | — | — |
| Rechte Oderufer-E. | 40,67 | 39,5 | — | — | — | — | 20800 | 104370 | 135170 | +39724 | — | — |
| Rheinische E. | 111,42 | 92,52 | 375650 | 420170 | 8042700 | 6138247 | 178500 | 532500 | 711000 | +56822 | — | — |
| a. Rhein-Nahe-Eisenbahn | 16,15 | 16,15 | — | — | — | — | 17400 | 68085 | 89210 | +570 | — | — |
| b. Saarbrücker E. | 21,93 | 19,55 | — | — | — | — | 24700 | 117800 | 157638 | +31974 | — | — |
| Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb. | 37,256 | 37,256 | — | — | — | — | 66239 | 194249 | 260488 | +2246 | — | — |
| Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb. | 1,345 | 1,345 | — | — | — | — | 628 | 1214 | 1842 | +429 | — | — |
| Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb. | 8,91 | 8,9 | — | — | — | — | 4292 | 9618 | 13910 | —314 | — | — |
| Thüringische Eisenb. d. Gera-Eichicht [8] | 10,28 | — | — | — | — | — | 3841 | 6319 | 10160 | — | — | — |
| Tilsit-Insterburger E. | 7,1 | 7,1 | 6309 | 8417 | 80933 | 59958 | 3051 | 4067 | 7778 | —806 | — | — |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bayerische Ostbahnen [9] | 86,25 | 81,24 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Bayerische Staatsbahnen | 268,5 | 240,5 | 416283 | 347024 | 5026770 | 4633556 | 366667 | 1221263 | 1587630 | —84919 | — | — |
| Frankfurt-Hanauer E. | 5,46 | 5,46 | 37891 | 38048 | 604594 | 433811 | 22332 | 45182 | 67941 | +6970 | — | — |
| Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien) | 33,79 | 33,98 | 225796 | 241074 | 1956653 | 1925474 | 154819 | 192345 | 347534 | —13650 | — | — |
| Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien) | 21,85 | 12,44 | 99476 | 42911 | 437138 | 81292 | 19701 | 22997 | 42698 | +31057 | — | — |
| Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) | 0,8 | 0,8 | 77055 | 65974 | 1320 | 15260 | 8643 | 326 | 8969 | +1171 | — | — |
| Oberhessische Eisenb. | 23,47 | 20,76 | — | — | — | — | 11633 | 11756 | 23893 | +3587 | — | — |
| Pfälzische Eisenbahnen | — | — | 214163 | 226233 | 4426363 | 3368596 | 147668 | 395463 | 543131 | +57660 | — | — |
| Taunusbahn | — | — | 70371 | 65879 | 259674 | 330773 | 27054 | 15834 | 44019 | —6186 | — | — |
| Werrabahn | 22,8 | 22,88 | — | — | — | — | 19815 | 85992 | 105807 | +7578 | — | — |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Warschau-Wien | 46 3/7 | 46 3/7 | 72414 | 56603 | 4236875 Pud | 3830839 Pud | 62142 | 167163 | 237406 | +24923 | — | — |
| Warschau-Bromberg | 19 6/7 | 19 6/7 | 21008 | 16602 | 1354426 Pud | 1426867 Pud | 14181 | 34223 | 54904 | +1022 | — | — |
| Riga-Dünaburg | 34,56 | 34,56 | — | — | — | — | 29048 | 86507 | 115890 | —53709 | — | — |

**Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.**

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schweizer Centralbahn . . . . . | 238 Kil. | 238 Kil. | 153000 | 155993 | 1150000 | 1129274 | 191000 | 389000 | 580000 | —40000 | — | — |

**Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.**

[1] Excl. der Strecke Liegnitz-Rothenburg.

[2] Cottbus-Guben (5,08 M.) am 1. September, Cottbus-Falkenberg (10,51 M.) am 1. December 1871 eröffnet.

[3] Münster-Osnabrück (6,66 M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.

[4] Eröffnet Spandau-Gardelegen (16,56 M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli, Gardelegen-Lehrte (13,37 M.) am 1. November 1871.

[5] Vom 1. Mai 1871 bis ult. Januar 1872.

[6] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn, jedoch excl. der am 1. October 1871 eröffneten Strecke Breslau-Strehlen (4,9 M.).

[7] Am 15. November 1871 wurde die Theilstrecke Flatow-Conitz, 6,76 M., am 20. November die Theilstrecke Thorn-Jablonowo, 7,35 M., am 27. November die Theilstrecke Gerdauen-Rothfliess, 8,81 M., zusammen 22,42 Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

[8] Eröffnet am 20. December 1871.

[9] Nürnberg-Neumarkt (4,85 M.) eröffnet am 1. December 1871.

---

**Personalnachrichten.**

**Niederschlesische Zweigbahn.** Die Stelle eines Abtheilungs-Baumeisters ist zu besetzen. Siehe Bekanntmachung S. 249.

## Literatur.

**Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.** Verlag der Kgl. Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) in Berlin. kl. 8. geh. Preis 5 Sgr.). Der Bundeskanzler hat durch Bekanntmachung vom 10. Juni 1870 und 25. December 1871 erklärt, dass die Bestimmungen hierin für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern, vom 1. Januar 1872 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands im Local- und Verbandverkehr, sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn zur Anwendung kommen. — Special-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in den bezüglichen Tarif aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder wenn sie dem Publicum günstigere Bedingungen gewähren.

**Inhalts-Verzeichniss zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 7 vom 17. Februar 1872.** Chronik des Deutschen Reiches. — Wälder und Bäume im alten Deutschland. — Zur Literatur des Deutsch-Französischen Krieges. — Das Remontewesen des Preussischen Heeres. — Die im zweiten Halbjahr 1871 eingetragenen Actien-Gesellschaften in Preussen. I. — Zur Wappenkunde der Schlesischen Städte. I. — Hand- und Adressbücher der Provinzen des Preussischen Staats. — Karl Friedrich Koch. — **Nr. 8 vom 24. Februar 1872.** Kaiser- und Friedensbäume in Deutschland. — Das Deutsche Ober-Handelsgericht. II. — Statistische Mittheilungen über die Geschäftsverwaltung der Justizbehörden in den altländischen Provinzen Preussens im Jahre 1870. — Die im zweiten Halbjahre 1871 eingetragenen Actiengesellschaften in Preussen. II. — Zur Wappenkunde der Schlesischen Städte. II. — Friedrich Adolf Trendelenburg.

## Ausland.

—r— **Spanien.** Der Moniteur des Intérêts Matériels bringt nachstehende Zusammenstellung der Einnahmen pro Tag und Kilometer der bedeutendsten Spanischen Eisenbahn-Gesellschaften während der Betriebsjahre 1870 und 1871.

| | | 1870 | 1871 | Differenz | Diff.-Proc. |
|---|---|---|---|---|---|
| Madrid-Saragossa . . . . . | Realen | 198 | 207 | + 9 | 4,58 |
| Nord-Bahn . . . . . | „ | 264 | 284 | + 19 | 7,36 |
| Tudela-Bilbao . . . . . | „ | 134 | 135 | + 1 | 0,92 |
| Sevilla-Xeres . . . . . | „ | 267 | 269 | + 2 | 0,66 |
| Cordova-Sevilla . . . . . | „ | 239 | 237 | — 2 | —0,65 |
| Saragossa-Pampeluna-Barcelona | „ | 167 | 178 | + 11 | 7,00 |
| Barcelona-Grenze . . . . . | „ | 191 | 206 | + 14 | 7,49 |
| Tarragona-Martorell . . . . | „ | 268 | 304 | + 36 | 13,56 |
| Alar-Santander . . . . . | „ | 205 | 223 | + 18 | 8,80 |
| Ciudad-Real-Badajoz . . . . | „ | 62 | 78 | + 16 | 24,96 |
| Durchschnitt | Realen | 193 | 209 | + 24 | 7,87 |

Zur Erläuterung dieser Zusammenstellung wird bemerkt, dass, obwohl die ersten Wochen des Jahres hinsichtlich der internationalen Beziehungen ungünstig waren, das Schlussergebniss doch ein gutes ist, da es eine wirkliche Vermehrung des Verkehres beweist. Dieser rührt wohl davon her, dass unter der Herrschaft einer relativen Ruhe im Innern die localen Einnahmen sich mehrten.

Die bedeutendste Zunahme des Verkehres entfällt auf die Bahn von Ciudad-Real nach Badajoz, welche, obwohl hinsichtlich der Höhe der kilometrischen Einnahme am ungünstigsten erscheinend, doch eine Einnahmsmehrung von fast 25 Proc. zeigt. Diese Zunahme gewinnt grössere Bedeutung, da sie ihren Grund in der Entwickelung der Kohlen-Transporte aus dem Becken von Belmez hat, und nicht so fest in der Vermehrung des internationalen Verkehres zwischen Lissabon und Madrid. Das genannte Kohlenbecken hat Aussicht, den Kreis seines Absatzes und seiner Kundschaft im Laufe des gegenwärtigen Jahres noch zu erweitern.

Die Vertheuerung der Englischen Kohlen dürfte dem inländischen Materiale das Mitwerben wesentlich erleichtern, obwohl kein Schutzzoll die auswärtige Concurrenz beschränkt.

Die Zunahme des Ertrages um 13 Proc. auf der Linie Taragona-Martorell erscheint nicht als Ausnahmsfall. Bei einer Vergleichung der Einnahmen des Jahres 1867 mit denen des letzten Jahres ergiebt sich eine Mehrung, welche jener zum Jahre 1871 fast gleich kommt.

Im Allgemeinen erscheint das Verhältniss von 7 Proc. als das Maass des Fortschrittes des Ertrages anzunehmen, auf welchen unter Abgleichung aller ungünstigen und günstigen Einwirkungen bei den Spanischen Bahnen zu rechnen ist.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 7. | März | *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186. |
| 9. | „ | *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168. |
| 10. | „ | *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186. |
| 11. | „ | *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. |
| 11. | „ | *Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft. Tagesordnung s. S. 242. |
| 14. | „ | *Berlin-Hamburger Eisenb.-Gesellsch. zu Ludwigslust S. S. 186. |
| 15. | „ | *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau. |
| 18. | „ | *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199. |
| 20. | „ | Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199. |
| 26. | „ | Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin. |
| 27. | „ | Leipzig-Dresdner-Eisenb.-Comp. zu Leipzig. |
| 2. | April | Ungarische Ostbahn zu Pest. |

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 4. | März | zu Osnabrück Venlo-Hamburg | Drehscheiben und Schiebebühnen für Bahnhof Osnabrück | — |
| 4. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Dachdecker- u. Klempnerarbeiten | — |
| 4. | „ | zu Leipzig Leipzig-Zeitzer E. | Erdarbeiten | 188 |
| 4. | „ | zu Osnabrück Venlo-Hamburger E. | 37 Cubikm. Werksteine | — |
| 4. | „ | zu Breslau Oberschlesische E. | Granit-Werksteine | — |
| 4. | „ | zu Erfurt Thüringische E. | Verkauf von Metallabfällen | 235 |
| 4. | „ | zu Cassel Hess. Nordbahn | Maurer- etc. Arbeiten | 187 |
| 4. | „ | daselbst dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 4. | „ | daselbst dieselbe | Erd- etc. Arbeiten | 188 |
| 5. | „ | daselbst dieselbe | Eiserner Brückenüberbau | 188 |
| 5. | „ | daselbst dieselbe | Wasserreservoir | 188 |
| 5. | „ | daselbst dieselbe | Maurer- etc. Arbeiten | 188 |
| 6. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märkische E. | Schmiedeeiserne Fenster | — |
| 6. | „ | zu Schlüchtern Elm-Gemünder E. | Herstellung v. Abtrittsgebäud. | — |
| 7. | „ | zu Witten Bergisch-Märkische E. | Verkauf einer Dampfmaschine | 243 |
| 7. | „ | zu Triberg Badische Statsbahn | 19 Tunnelausmauerungen | — |
| 7. | „ | zu Breslau Rechte Oderuferb. | Personenwagen | — |
| 7. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. | „ | daselbst dieselbe | | |
| 8. | „ | daselbst dieselbe | Werksteine u. Maurerarbeiten | — |
| 8. | „ | daselbst dieselbe | Verwaltungsgeb. Elberfeld | — |
| 8. | „ | zu Bremen Venlo-Hamburg | Materiallieferung zu Hochbauten auf Bahnhof Bremen | — |
| 8. | „ | zu Magdeburg Magdeb.-Leipzig | Nutzhölzer | 243 |
| 9. | „ | zu Wien Kaiserin Elisabethb. | 50 000 Stück Schwellen, 15 000 Cubikf. Extrahölzer u. 16 000 Cubikf. Brückenhölzer | — |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9. März | zu Hirschberg | Niederschl.-Märk. E | Beamtenwohngebäude auf Bahnhof Waldenburg. | |
| 10. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Bahnhof-Hochbauten | 243 |
| 10. „ | daselbst | dieselbe | Blitzableiter | 26 |
| 10. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 11. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünden (Bauinspection) | Wasserstationsgebäude auf Bahnhof Sterbfritz | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 8 Bahnwärter-Etablissements auf der Strecke Brilon-Beringhausen | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 12. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung der Wirthschaftsgeb. auf den Bahnhöfen Neukirchen, Burghaun und Flieden | — |
| 12. März | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | 243 |
| 14. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 15. „ | zu Zürich | Schweiz. Nordostb. | Schienen etc. | 243 |
| 15. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 16. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Weichen | — |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Barrièren, Warnungstaf. | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Isolatoren | 249 |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 21. „ | zu Köln | Köln-Mindener E | Schienen | 249 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 18. April | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

**Lieferung von Nutzhölzern.**

Wir bedürfen für unsere Werkstätten

a) in **Buckau** 2800 Cub.-Fuss Eichenholzbohlen in Blöcken,
120 Stück geschnittene, vollkantige Eichenhölzer,

b) in **Halle** 800 Cubik-F. Eichenhölzer,
700 „ Kiefernhölzer,
2000 „ Ellernhölzer,
500 „ Eschenhölzer.

Lieferungs-Bedingungen nebst speciellen Verzeichnissen werden von unserer Registratur hierselbst, sowie von den Werkstatts-Vorstehern in Buckau und Halle unentgeltlich abgegeben.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Nutzhölzer“

versehen, bis zum **8. März d. J.** einschliesslich an uns einzureichen.

Die eingegangenen Offerten werden am 9. März Vormittags 9 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Magdeburg, den 23. Februar 1872.

**Directorium.**

## Königl. Preussische Ostbahn.

Es soll die Lieferung von

**3500 Stück Porcellan-Isolatoren** (kleine Doppelglocken) mit schmiedeeiserner halbkreisförmiger Schraubenstütze, und von

**500 Stück desgleichen** ohne Stütze,

anzuliefern mit der Hälfte bis zum 15. Juni cr., mit der andern Hälfte bis zum 1. August cr. franco auf einem beliebigen Bahnhofe der Königl. Ostbahn, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Lieferung von Isolatoren für die Königl. Ostbahn“ bis zum Submissions-Termin

**Montag, den 18. März cr., 11 Uhr Vormittags,**

an den Unterzeichneten in dessen Büreau am hiesigen Bahnhofe einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch auf portofreie Anträge bezogen werden.

Bromberg, den 26. Februar 1872.

**Der Telegraphen-Inspector.**
Schroeter.

## Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von sechs Millionen Kilogramm Schienen, Kaliber V, aus Gussstahl oder Eisen, ablieferbar mit je einem Sechstel in den Monaten Juli bis December d. J. soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen werden auf Verlangen verabfolgt.

Offerten mit der äussern Bezeichnung

„Submission auf Schienenlieferung“

werden bis zum **21. März c., Abends,** von uns entgegengenommen, und bleiben für die Submittenten bis zum 6. April c. verbindlich.

Köln, den 27. Februar 1872.

**Die Direction.**

## Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellscaft.

Tüchtige Geometer und Geometer-Gehülfen, welche dauernde Beschäftigung suchen, wollen sich unter Vorlage ihrer Atteste baldigt bei uns melden.

Köln, 28. Februar 1872.

**Die Direction.**

## Niederschlesische Zweigbahn.

Die Stelle eines Abtheilungs-Baumeisters ist zu besetzen.

Meldungen unter Beifügen von Attesten sind an die Unterzeichnete zu richten.

Glogau, den 27. Februar 1872.

**Die Direction**
**der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft.**

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

**Grossherzogl. Badische Bahnen.** Ende Januar 1872.

G L 3384. 1 Ballen Baumwollwaaren
C E 4541. 1 Ballen Baumwollwaaren
} lagern in Mannheim.

S E 1. 1 Kiste (56 Pfd.)
S 161. 1 Kiste leere Kisten (97 Pfd.)
14. 1 Kiste Armatur (90 Pfd.)
△ 4720. 1 Sack Samen (52 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

J H B. 1 Sack Tuchabfälle (113 Pfd.)
1 eiserner Rost 16 Pfd.)
1 Ballen Schilf (15 Pfd.)
K. 10 eiserne Radreifen (192 Pfd.)
} lagern in Jagstfeld.

1 Pappdeckelschachtel mit 1 Bayerischen Helm und 1 Mütze (5 Pfd.) lagert in Würzburg.

H 23 u. 25/29. 6 leere Fässer (328 Pfd.)
1 Bund Rundeisen (91 Pfd.)
198. 1 leeres Bierfass (66 Pfd.)
W D. 1 Sack Bohnen (205 Pfd.)
M G 3232. 1 leere Kiste (26 Pfd.)
} lagern in Bruchsal.

A R 8. 1 leeres Weinfass (234 Pfd.)
s/m. 1 leeres Oelfass (62 Pfd.)
" 1 leeres Fass (78 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

I. " 1 Pack Eisenwaaren (10 Pfd.)
W. 1 Sack Sago (200 Pfd.)
T 61. 1 Ballen Leder (43 Pfd.)
△ 226. 1 Kiste Feuerzeug (45 Pfd.)
7 Säcke Holzspunden (527 Pfd.)
2 Stück eiserne Lager (76 Pfd.)
2 Ketten (71 Pfd.)
2 Pack Seegras (92 Pfd.)
G T 773. 1 Kiste leere Flaschen (69 Pfd.)
1 Kiste Gummiwaaren (10 Pfd.)
W B 2. 1 leere Kiste (18 Pfd.)
C D 485. 1 Kiste Porcellan (133 Pfd.)
K T D. 1 Kiste Telegraphenhüte (300 Pfd.)
J G D 1437. 1 Kiste leere Flaschen (70 Pfd.)
J E. 1 Kiste Noten und Kleider (35 Pfd.)
L ⚓ S 6777. 1 Kiste Porcellan (95 Pfd.)
} lagern in Carlsruhe.

H 254. 1 Kiste Costüme (42 Pfd.)
1 lederne Hutschachtel (8 Pfd.)
M. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.)
G B 998. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Ettlingen.

F R 392. 1 leeres Fass (55 Pfd.)
1 leeres Fass (45 Pfd.)
Webr. 1 leeres Fass (20 Pfd.)
A D. 1 leeres Fass (140 Pfd.)
} lagern in Bühl.

R 2. 1 Fässchen Fett (28 Pfd.)
R 2280. 1 leeres Fass (218 Pfd.)
} lagern in Appenweier.

B 1. 1 Kiste Petroleumflaschen (42 Pfd.)
A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
P H 19. 1 Schliesskorb (100 Pfd.)
94. 1 schwarzer Holzkoffer (117 Pfd.)
} lagern in Kehl.

L D. 1 Sack
H Y 1848. 1 Ballen
O P 4398. 1 Fass Bier
G S 644. 1 Kiste
T H 1. 1 Kiste
B 8476. 1 Kiste
L H 5507. 1 Kiste
S D 6214. 1 Kiste
T D 474. 1 Kiste
G N 1471. 1 Kiste
G N 8. 1 Tisch
J W 3. 1 Fass
} lagern in Strassburg.

S P 622. I Sack Lumpen (40 Pfd.)
M K 3532. 1 Kiste (28 Pfd.)
G F D. 1 Kiste (75 Pfd.)
M 10. 1 leeres Fass (26 Pfd.)
N V 19829. 1 Kiste (235 Pfd.)
G & B 1789. 1 Kiste (10 Pfd.)
B H 91. 1 Kiste (10 Pfd.)
H 6943. 1 Kiste (24 Pfd.)
A. 1 Stab Radreif (25 Pfd.)
H 473. 1 Kiste (36 Pfd.)
L D. 1 Kiste (260 Pfd.)
7849/51. 3 Fässer (3165 Pfd.)
6 Stück Eisen (83 Pfd.)
1102. I leeres Fass (33 Pfd.)
J G K. 1 leeres Fass (22 Pfd.)
L W O 4230. 1 leeres Fass (50 Pfd.)
S 2190. 1 Bund Federn (45 Pfd.)
1 Bund, 6 Stäbe Stahl (28 Pfd.)
L W R 23154. 1 Kiste Weisszeug (66 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

D. 1 Fass Leinöl (289 Pfd.) lagert in Müllheim.

HE 119. 1 Ballen Schmirstöcke (291 Pfd.)
R 3710. 1 Ballen (413 Pfd.)
J W 42/43. 2 Ballen Wolle (179 Pfd.)
L E B 7188. 1 Kiste Cigarren (218 Pfd.)
} lagern in Basel.

M Z & Cie. 430. 1 Packet Cigarren (15 Pfd.)
S K. 1 Fässchen Häringe (30 Pfd.)
} lagern in Schopfheim.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Januar 1872.

Berlin (Empfangs-Expedition).

B 667. 1 Fass (29 Pfd.).
Th 52. 1 Sack Lumpen (53 Pfd.). Eingegangen Jan. 72.
FB 63. 1 Ballen (38 Pfd.). do. do.
J D 416. 1 Korb grobe Eisenwaaren (1 Ctr. 46 Pfd.). Eingegang. 72.

Berlin (Versand-Expedition).

1 Bund Hanf (8 Pfd.). Seit unbestimmter Zeit.
1 Tischfuss (3 Pfd.).
1 Bund Messing (37 Pfd.).
1 gusseiserne Thür (12 Pfd.).
2 Colli Ofenringe (32 Pfd.).
A D 1. 1 Packet (13 Pfd.).
R M 266. 1 Kiste (33 Pfd.).
Dom. Gr. Glüchen. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 83 Pfd.). Eingegang. 71/72.

Luckenwalde (Güter-Verwaltung).

K 152/7. 1 Ballen Wolle (97 Pfd.).

Holzdorf (Güter-Expedition).

S 2968. 1 Fass Stärke (1 Ctr. 15 Pfd.). Eingegangen 3. Januar 1872.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

## Böhmische Westbahn.

Verzeichniss der mit Ende Jänner 1872 lagernden Güter.

2 Bund Bandeisen (90 Pfd.) von Pilsen lagern in Hořovitz. Auf- und Abgabs-Station Conto Anklebzettel.
8 Säcke Salz (923 Pfd.) von Prag lagern in Hořovitz. Prag-Hořovitz.
S 5. 1 Kiste Eisenwaaren (132 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Pilsen.
F R 4. 1 Ballot Eisenwaaren (4 Pfd.).
1/2 Tonne Häringe (160 Pfd.).
G 1/4. 4 alte leere Petroleumfässer (246 Pfd.). Prag-Pilsen.
N S 6056. 1 Kiste Zünder (250 Pfd.).

## Verzeichniss

der im Monate Januar c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

A 85810. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in der Güter-Epedition Braunschweig.
G C 4368. 1 Korb Eisenwaaren (208 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Braunschweig.
BF 380. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Braunschweig.
B M 8226. 1 Rolle Leder lagert in Oschersleben.
A B 128. 1 Korb mit Inhalt lagert in Oschersleben.
C D 101 u. 400. 2 Kisten mit Inhalt lagern in Oschersleben.
F L 6455, S M 6279 u. 6280. 3 Kisten Spiegelglas lagern in Oschersleben.
1 Nothkette am 15. Januar auf Wagen 1918 H lagert in Schladen.
Z F D. 1 Decke lagert in Seesen.
C N 751. 1 Tonne enthaltend Stiefeln (92 Pfd.) lagert in Holzminden.

## Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus dem Jahre 1871.

Roth 1. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche alte Kleidung (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Brechstange (6 Pfd.) lagert in Rostock.
8 Privatrungen lagern in Blankenberg.
1 eiserne Wagenbuchse (3 Pfd.) lagert in Teterow.
C. 1 eiserne Stange (29 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.
1 eiserne Pfanne (5 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 eiserner Roststab (1 Pfd.) lagert in Stavenhagen.

Ferner seit 1. Januar 1872.

4 eiserne Walzen (7 Pfd.) lagern in Schwerin.
% 1144. 1 Kiste Flaschen (39 Pfd.) lagert in Schwerin.
8 Bund Medicingläser (8 Pfd.) lagern in Schwerin.
1 Schraubenzieher (1 Pfd.) lagert in Güstrow.
N B B 335. 1 Fass Bier (158 Pfd.) lagert in Rostock.

## Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter Ende Januar 1872.

In Frankfurt.

W 2. 1 Fass Wein (70 Pfd.).
K L 31. 1 Kiste Militäreffecten (98 Pfd.).
A V. 2 Kisten Russ (90 Pfd.).
1 Handkoffer Effecten (22 Pfd.).
F K 86. 1 leere Kiste (64 Pfd.).
E R 262. 1 leere Kiste (75 Pfd.).
L B & C 3. 1 Ballen Strohgeflecht (33 Pfd.).
C P 1970. 1 Kiste Papier (170 Pfd.).
1 Buttermaschine 11 Pfd.).
B S 45. 1 Pack alte Zeitungen (21 Pfd.).
J W 118. 1 Kiste Porcellan (141 Pfd.).
A B 4. 1 leere Kiste (44 Pfd.).
H 5. 1 Kiste Mehl (37 Pfd.).
R 4. 1 Koffer Effecten (92 Pfd.).
W G 1. 1 leere Kiste (15 Pfd.).
S
F A 1754. 1 leeres Fass.
A. 19 Colli Ofentheile (92 Pfd.).
E 3. 1 Ballen Lumpen (125 Pfd.).
M 3. 1 Kiste Schnupftabak (90 Pfd.).
K C S 9180. 1 Kiste gefüllt (281 Pfd.).
K

W S 7115. 1 Kiste Hartgummi (40 Pfd.).
M W. 1 Pack Gewichtsteine (25 Pfd.).
W & M 868. 1 leere Commode.
R F 2835. 1 leere Kiste (40 Pfd.).

1 leere Kiste (10 Pfd.).

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** seit 1. Januar 1872 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

O & C 3048. 1 Ring Draht (90 Pfd.) lagert in Cassel.
T. 1 Collo Ofen- oder Herdtheile (3 Pfd.) lagert in Fronhausen.
53. 1 Pack Papier (102 Pfd.) lagert in Giessen.
2 Stäbe Eisen □ K. (214 Pfd.) lagern in Butzbach.
B B 24230. 1 Sack Nüsse (90 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
W F 1718. 1 Ballen Bettfedern (22 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
4839. 1 Ballen Packleinen (1956 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
D E 7829, 7830. 2 leere Körbe (40 Pfd.) lagern in Frankfurt a/M.
HF Basel 20. 1 Kiste (106 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
J W Zanders B. Gladbach. 1 Pack Sägeblätter (44 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
G H 160. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
E W Bergheim 80. 1 Korb Blechgeschirre (90 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
W C S 47. 1 Bürde Stahl (150 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
1 Stab 8 kantig Eisen (8½ Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
2119. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 195 Pfd.) lagert in Frankf. a/M.
DH B 901. 1 Pack Springfedern (51 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
TA C 113. 1 Korb Eisenwaaren (83 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
1 Pack eiserne Mutterschrauben (58 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
1 Sack Packtuck (16½ Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
W 6. 1 Ofentheil (22 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
W 1. 1 Rost (9 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
M 1. 1 Pflugschaar (7½ Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
A 2295. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
6825. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
G F 4148. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
W. 4 Fusswärmer lagern in Frankfurt a/M.
Bourton. 1 leeres Fass (110 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
E B. 2 Bänke lagern in Frankfurt a/M.

Wegen der überzähligen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

### Verzeichniss

der am 15. Februar 1872 auf den Stationen der **Nassauischen Eisenbahn** herrenlosen Güter.

J 8. 1 Säckchen Linsen (50 Pfd.) lagert in Oestrich-Winkel.
S H. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Rüdesheim.
1 Stosskarren lagert in Oberlahnstein.
C J H 566. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
H 22. 1 Pack Pappdeckel (25 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
J G G 351. 1 Fass Steingut (381 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
J D 964. 1 Kiste Eisen (100 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
F C 239. 1 Kiste Oel (20 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
S 2931. 1 Ballen Wollwaaren (18 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
P K 4. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
D H 6041. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
J G. 6 Colli Eisen (122 Pfd.) lagern in Oberlahnstein.
M 1233. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
1 Sack Kartoffeln (100 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
X. 1 Kiste Eisen (250 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
S 683. 1 Korb Zucker (124 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
P H 1. 1 Fass Talg (644 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
L. 1 Collo Uhrgewichte (8 Pfd.) lagert in Limburg.
1 Stange Stahl (3 Pfd.) lagert in Wetzlar.
1 Plombentasche mit Plomben lagert in Wetzlar.
W 269. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Nassau.
D B 705. 1leeres Fass (8 Pfd.) lagert in Nassau.
D B 360. 1 leeres Fass (8 Pfd.) lagert in Nassau.

### Verzeichniss

der bei den **Königl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwaltenden **Privatbahnen** im Monat Januar 1872 überzähligen Transportgüter.

D C 4176. 1 Fass, muthmasslich Eisenstäbe enthaltend (210 Pfd.) von Hagen lagert in der Eilgut-Verwaltung Görlitz.
A M 7. 1 Rolle Leder (100 Pfd.) lagert in der Güter-Verwaltung Leipzig.
1 Kistchen mit div. Schnäpsen (Probe) (23 Pfd.) lagert in Auerbach.
70 oder 10. 1 Eiserne Ofenthüre (1 Pfd.) von Döbeln lagert in Ostrau.
Mühle Altmittweida 688. 1 Sack Kleie (100 Pfd.) lagert in Schwarzenberg.

### Verzeichniss

der auf den Sationen der **Werrabahn** aus dem Monat Januar 1872 überzähligen Güter.

B 2. 1 gusseiserner Ofentheil lagert in Wernshausen seit 17. Dec. 71.
C 8. 1 Sack Röhren-Knochen (205 Pfd.) lagert in Immelborn seit 24. December 1871.
F 7. 1 gusseiserner Ofentheil lagert in Wernshausen s. 17. Dec. 1871.
L S 338. 1 Kiste (150 Pfd.) lagert in Eisenach seit 22. Januar 1872.
R. 1 eiserner Kaffeebrenner (9 Pfd.) lagert in Wernshausen seit 3. November 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

### Verzeichniss

der auf Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** ultimo Januar überzähligen Güter.

A W 4922. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 191 Pfd.) lagert in Leer seit 3. Januar 1872.
A R 2726. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Leer seit 25. December 1871.
AE 439. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Soest seit 12. Mai 1871.
A 48. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Paderborn seit 17. Januar 1872.
ЯH 218. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 132 Pfd.) lagert in Rheine seit 2. Januar 1872.
B T 38/49. 12 Kisten Glas lagern in Münster seit 30. December 1871.
100 B 1871. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) lagert in Leer seit 11. Jan. 72.
B G C 11275. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Lingen seit 17. Januar 1872.
C S N Minden. 1. Kiste Feilen (26 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
C & M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October 1871.
C H 821. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
C & E 1285. 1 leeres Fass (89 Pfd.) lagert in Rheine seit 25. Jan. 72.
E D 2571. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert in Emden seit 23. December 1871.
1 3333. 1 Korb Candis lagert in Emden seit 30. December 1871.
ƎE. 1 Pack Säcke lagert in Emden seit 25. Januar 1871.
E L 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
F 41. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Münster seit 14. November 1871.
F W 708. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
F R 88. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Emden seit 28. Januar 1872.
F T S 107/10. 4 Säcke Borsten lagern in Münster seit 20. Januar 72.
G L 3203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
G K 2629. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) lagert in Leer seit 22. December 1871.
G R 3613. 1 Ballen Manufacturwaaren (31 Pfd.) lagert in Salzbergen seit 8. December.
G S S 6068, 6067. 1 Pack u. 1 Kiste Papier lagern in Münster seit 25. December 1871.
G S. 28 Colli Eisentheile lagern in Münster seit 25. November 1871.
H x 25. 1 Stange Eisen (95 Pfd.) lagert in Salzbergen s. 24. Dec. 71.
HK 3205, 3155. 2 Schraubstöcke lagern in Holzminden seit 11. Januar 1872.
H. 4 Pack Säcke (158 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Januar 1872.
H N 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 218 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
H C 503. 1 Collo Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Leer s. 28. Jan. 72.
J F div. Nrn. 8 Kisten Glas lagern in Leer seit 5. Januar 1872.
J A K 1, 9. 1 leeres Fass lagert in Soest seit 10. November 1871.
W B
K 605. 1 Pack Eisenwaaren lagert in Emden seit 18. November 1871.
K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Lingen seit 17. Januar 72.
K B 48. 1 Collo Bücher (30 Pfd.) lagert in Lippstadt.
M H 9365. 1 Achse lagert in Holzminden seit 31. December 1871.
P 1/3. 3 leere Kübel (72 Pfd.) lagern in Rheine seit 23. Januar 1872
R I, II. 2 Pack Säcke (134 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Januar 72.
T B 1243. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Emden seit 6. November 71.
T T 492. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert in Lingen seit 4. Nov. 1871.
W 7943. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Leer seit 5. October 1871.
W I S 8676. 1 Collo (16 Pfd.) lagert in Münster seit 13. Januar 1872.
W C 2436. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Hamm seit 27. Januar 1872.
W R 588. 1 Kiste Porcellan (185 Pfd.) lagert in Warburg seit 23. Januar 1872.
5473, 5387. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 u 44 Pfd.) lagern in Leer seit 25. December 1871.
14023. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in Münster seit 27. November 1871.

4124. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 176 Pfd.) lagert in Warburg seit 12. Januar 1872.
Uhlendorf 440. 1 Pack Säcke (13 Pfd.) lagert in Rheine s. 12. Jan. 72.
Bochum. 1 Collo Viehgitter lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
Hertzer. 1 Pack lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
Gbr. Meyer. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Lippstadt s. 31. Jan. 72.
1 Schwungrad (65 Pfd.) lagert in Holzminden seit 22. Januar 1872.

### Verzeichniss
der am 31. Januar 1872 auf den **Württembergischen Stationen** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

B B 22. 1 Sack Abwerg lagert in Ravensburg seit 3. Januar.
B B 27. 1 Sack Abwerg (26 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 26. Jan.
C F 1. 1 Sack Abwerg (71 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 2. Januar.
C S 54036. 1 Sack Tuch (28 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 24. Decbr.
C W S 1075. 1 Sack Abwerg (26 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 31. Januar.
E 21. 1 Bund Blech (54 Pfd.) lagert in Horb seit 25. October.
F T 129. 1 Kiste Gypsfiguren (16 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 3. Jan.
F W 4. 1 Sack Abwerg (50 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 16. Jan.
F W K 4. 1 Sack Abwerg (26 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 13. Jan.
G F 7. 1 Sack Abwerg (76 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 18. Januar.
K L 2527. 1 Kiste Kurzwaaren (90 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 2. Jan.
K S 1. 1 Ballot (39 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 8. Januar.
Adresse Heinrich Bauer L W v R 537. 1 Sack Abwerg (16 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 13. Januar.
M M 2222. 1 Kistchen Weisszeug (9 Pfd.) lagert in Ulm seit 14. Jan.
W C 4527. 1 leere Kiste (44 Pfd.) lagert in Villingen seit 20. Januar.
W F H 4516. 1 Kiste leere Flaschen (24 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 3. Januar.

OH 3571. 1 Sack Garn (36 Pfd) lagert in Nördlingen seit 19. Jan.
2 Stangen Eisen (43 Pfd.) lagern in Ulm seit 30. Januar.
1 Sack Abwerg (53 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 18. Januar.
1 Diele (auf der Bahn gefunden) lagert in Gingen seit 19. Januar.
Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## b) Fehlende.

### Böhmische Westbahn.
Verzeichniss der mit Ende Jänner 1872 abgängigen Güter.

6 Bund Flacheisen (600 Pfd.) von Marchienne fehlen in Prag.
1 Stück Flacheisen (125 Pfd.) von Marchienne fehlt in Prag.
2 Stück Holzschaufeln von Pilsen fehlen in Prag.
8596. 1 Bund Emailgeschirr (15 Pfd.) von Hořovitz fehlt in Prag.
12 Stück Abgüsse (36 Pfd.) von Stiahlau fehlen in Prag.
1 Bund Fassreifen (56 Pfd.) von Hořovitz fehlt in Prag.
B B. 18 leere Fässer (720 Pfd.) von Reichenberg fehlen in Prag.
C H R 5767. 1 Kiste Firniss (62 Pfd.) von Warnsdorf fehlt in Prag.
2 Bund Fassreifen (86 Pfd.) von Hořovitz fehlen in Prag.
B B. 3 leere Fässer (90 Pfd.) von Reichenberg fehlen in Prag.
1 Sack Malz (130 Pfd.) von Krenovitz fehlt in Prag.
1462. 1 Bund Emailgeschirr (43 Pfd.) von Pilsen fehlt in Prag.
B B. 1 leeres Fass (25 Pfd.) von Kuttenthal fehlt in Prag.
E P A B. 16 leere Fässer (1120 Pfd.) von Reichenberg fehlen in Prag.
A S 1/3. 3 leere Fässer (90 Pfd.) von Taus fehlen in Prag.
12 Säcke Knochen (1429 Pfd.) von Furth fehlen in Prag.
1 Kiste leere Tabaksäcke (138 Pfd.) von Rokyzan fehlt in Prag.
B B 558. 2 Eimer Bier (326 Pfd.) von Pilsen fehlen in Prag.
456 Colli Eisen (20696 Pfd.) von Köln fehlen in Prag.
1 leeres Fass (45 Pfd.) von Nimburg fehlt in Prag.
4 Stück Eisengewichte (34 Pfd.) von Hořovitz fehlen in Prag.
P. 1 trockene Haut (25 Pfd.) von Strassburg fehlt in Prag.
N. 44 Colli Eisen (1749 Pfd.) von Köln fehlen in Prag.
2 Bund Eisen (112 Pfd.) von Pilsen fehlen in Hořovitz.
2 Bund Belg. Bandeisen (112 Pfd.) von Pilsen fehlt in Hořovitz.
2 Bund leere Säcke (70 Pfd.) von Pilsen fehlen in Hořovitz.
8333. 1 Bund Emailgeschirr (37 Pfd.) von Hořovitz fehlt in Pilsen.
B B. 3 leere Fässer von Prag fehlen in Pilsen.

### Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.
Verzeichniss der fehlenden Güter aus dem Jahre 1871.

A. 2 eiserne Grapen (38 Pfd.) von Hagenow fehlen in Rostock.
B. 1 eiserner Tiegel (5 Pfd.) von Berlin fehlt in Rostok.
T R. 1 eiserne Ofenplatte (10 Pfd.) von Hamburg fehlt in Rostock.
X. 1 Collo eis. Gewichte (12 Pfd.) von Berlin fehlt in Stavenhagen.
W. 10 eiserne Dachfenster (98 Pfund) von Wittenberge fehlen in Wismar.

HC 252. 1 Ballot Leinen (43 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
3547. 1 Ballot Leinen (18 Pfund) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
2 Schmortöpfe von Wittenberge fehlen in Rostock.
2 Maschinentöpfe von Wittenberge fehlen in Rostock.
1 Grapen von Wittenberge fehlt in Rostock.
6 Caffeekannen von Wittenberge fehlen in Rostock.
H J D 608. 1 Kiste Käse (16 Pfd.) von Lübeck fehlt in Schwerin.
278. 1 Sack Reis (207 Pfd.) von Lübeck fehlt in Schwerin.
D 1414. 1 Korb Ketten (171 Pfd.) von Schwerte a. d. Ruhr fehlt in Rostock.
K 5. 1 Gewicht (10 Pfd.) von Stettin fehlt in Malchim.
M C B 459. 1 Ballot Manufacturwaaren (70 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Schwerin.
L 3853. 1 Kiste Cigarren (96 Pfd.) von Büchen fehlt in Schwerin.
Ferner seit 1. Januar 1872.
J G. 1 Collo Decken (26 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Rostock.
FMS 34959. 1 Kübel Candis von Wittenberge fehlt in Schwerin.
M. 1 Grapen (2 Pfd.) von Lübeck fehlt in Grevesmühlen.
1 Leine (Dienstgut) von Wittenberge fehlt in Rostock.
D C 13536. 1 Kiste Cigarren (49 Pfd.) von Berlin fehlt in Schwerin.
E S 523. 1 Korb Eisenwaaren (298 Pfund) von Letmathe fehlt in Güstrow.

### Verzeichniss
der am 15. Februar 1872 auf den Stationen der **Nassauischen Eisenbahn** fehlenden Güter.

S. 2 Fässer Petroleum von Coblenz fehlen in Wiesbaden seit 15. Januar 1872.
W 11. 1 Korb Nägel (100 Pfd.) von Coblenz fehlt in Oestrich-Winkel seit 9. Januar 1872.
Fehlhaber Lüneburg 31. 1 leinene Wagendecke von Trier fehlt in Rüdesheim seit 1. Juni 1871.
E O. 1 4kantiges Esseisen (11 Pfd.) von Creuznach fehlt in Rüdesheim seit 21. August 1871.
J B S 5677. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Bebra fehlt in Rüdesheim seit 15. December 1871.
D S & C 2165. 1 Fass Wein (88 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Rüdesheim seit 18. December 1871.
B & C. 2 Colli Ofentheile (12 Pfd.) von Coblenz fehlen in Assmannshausen seit 20. December 1871.
F 17147. 1 Sack Bohnen (201 Pfd.) von Erfurt fehlt in Oberlahnstein seit 16. November 1871.
A F 5963. 1 Kiste Wichse von Erfurt fehlt in Oberlahnstein seit 17. November 1871.
K E 3994. 1 Pack Papier (18 Pfd.) von Heiligenstadt fehlt in Oberlahnstein seit 18. November 1871.
K 2784. 1 Sack Graupen (50 Pfd.) von Erfurt fehlt in Oberlahnstein seit 2. December 1871.
E G 1896. 1 Kiste Holzwaaren (26 Pfd.) von Leipzig fehlt in Oberlahnstein seit 16. December 1871.
S 8692. 1 Kiste Porcelan (123 Pfd.) von Eisfeld fehlt in Oberlahnstein seit 27. December 1871.
F D 68. 1 Ballen Leinen (25 Pfd.) von Dresden fehlt in Oberlahnstein seit 29. December 1871.
7 Feldkessel von Coblenz fehlen in Oberlahnstein seit 18. Jan. 1872.
B 2. 1 Korb Wäsche von Coblenz fehlt in Ems seit 2. Februar 1872.
W. 1 Stück Blei (9 Pfd.) von Euskirchen fehlt in Laurenburg seit 3. October 1871.
B & C 25. 2 Colli Ofentheile } (51 Pfd.) von Coblenz fehlen in Diez
„ 26. 1 Collo Ofentheile } seit 18. December 1871.
1 Säulenstück
B & C 36. 1 Collo Ofentheile (25 Pfd.) von Wetzlar fehlt in Diez seit 2. Januar 1872.
H 757. 1 Fass Kraut (280 Pfd.) von Coblenz fehlt in Diez seit 10. Januar 1872.
May & Urban. 1 Deckstange von Oberlahnstein fehlt in Diez seit 15. Januar 1872.
F A L 285. 1 Collo Fauteuil von Leipzig fehlt in Diez seit 16. Jan. 72.
HR. 1 Kiste Spiegel (126 Pfd.) von Berlin fehlt in Diez seit 27. Januar 1872.
G R 3529. 1 Kiste Lack (75 Pfd.) von Wetzlar fehlt in Limburg seit 2. August 1871.
B & C 755. 1 Fass Eisenwaaren (173 Pfd.) von Limburg fehlt in Hadamar seit 6. Februar 1872.
W S 4501. 1 Ballen Leder (11½ Kilogr.) von Kirn fehlt in Rüdesheim seit 6. Februar 1872.
L S 254. 1 Ballen Leinen (79 Pfd.) von Köln fehlt in Oberlahnstein seit 4. Februar 1872.
F G 688. 1 Rollseil von Köln fehlt in Oberlahnstein seit 6. Febr. 72.
1 Gebund Blech von Neuwied fehlt in Oberlahnstein seit 6. Febr. 72.
R 1410. 1 Kiste Cigarren (84 Pfd.) von Hanau fehlt in Limburg seit 12. Februar 1872.
7 Stück Besen von Troisdorf fehlen in Oberlahnstein seit 15. Febr. 72.

### Verzeichniss
der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** fehlenden Güter bis Ende Januar 1872.

G G 954. 1 Ballen Manufacturwaaaren (56 Pfd.) von Leipzig fehlt in Sprottau seit 30. Januar 1872.
H Met. S 246. 1 Fass Wein (1 Ctr. 74 Pfd.) fehlt in Sprottau seit 2. Februar 1872.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 26. Leipzig, am 4. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Die Niederschlesische Zweigbahn hat die Flügelbahn Wilhelmshütte bei Sprottau übernommen. — Reorganisation der Verwaltung der Märkisch-Posener Eisenbahn. Mittheilungen über Eisenbahnen. — Personalnachrichten. — Wiener Weltausstellung. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft hat dieselbe am 1. Januar d. Js. den Betrieb einer Flügelbahn, welche $0{,}_{28}$ Meilen lang ist und von der Actien-Gesellschaft Wilhelmshütte bei Sprottau im Anschlusse an die Niederschlesische Zweigbahn erbaut wurde, übernommen.

Jene Flügelbahn ist für Locomotiv-Betrieb eingerichtet, jedoch lediglich für Transporte von Materialien und Hütten-Erzeugnisse bestimmt, Personen-Transport deshalb ausgeschlossen. Die Beförderung der Frachten erfolgt von Sprottau aus, bis wohin resp. von wo ab dieselben zu kartiren sind. Zur Berechnung der Wagenmiethe kommen in Ansatz

Sprottau-Weiche mit $0{,}_{34}$ Meilen, Weiche-Wilhelmshütte mit $0{,}_{28}$ Meilen, zusammen $0{,}_{62}$ Meilen.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 29. Februar 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Reorganisation der Verwaltung der Märkisch-Posener Eisenbahn.

(Aus dem Bericht an die auf den 18. März 1872 einberufene ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre der Märkisch-Posener Eisenbahn.)

Das Statut der Märkisch-Posener Eisenbahn hat den Verwaltungsrath zum Vorstand der Gesellschaft bestimmt und demselben die Leitung sämmtlicher Angelegenheiten, soweit nicht die Beschlussfassung über die näher bezeichneten Gegenstände der Generalversammlung vorbehalten worden, übertragen, auch denselben mit der Ausführung der den Eisenbahnbetrieb und die administrative Verwaltung betreffenden Geschäfte betraut. Die Thätigkeit des Verwaltungsraths war danach nicht wie bei den anderen Preussischen Bahnunternehmungen auf die Ueberwachung der Geschäftsführung und die Feststellung der Grundlagen derselben und der Rechnungsergebnisse beschränkt, derselbe hatte vielmehr die Leitung sämmtlicher Geschäftsangelegenheiten der Gesellschaft, somit auch die specielle Controle und die Erledigung der rein technischen und administrativen Geschäfte. Eine derartige Thätigkeit erfordert nicht allein eine genaue Sachkenntniss des Eisenbahnbetriebes, sondern auch eine fortgesetzt andauernde, tagtägliche Mitwirkung und Beschäftigung mit Eisenbahnangelegenheiten und demnach eine fast ausschliessliche Arbeitsthätigkeit.

Man hat, nachdem die Bahn dem Betrieb übergeben worden war, die Unzuträglichkeit dieser Einrichtung schnell erkennen müssen und ist zu der Ueberzeugung gelangt, dass, wie bei anderen Bahnen, so auch hier die administrativen und die technischen Geschäfte getrennt verwaltet werden müssen. Dem entsprechend hat der Verwaltungsrath der Märkisch-Posener Eisenbahn die Einsetzung einer technischen Direction und gleichzeitig eine umfassende Reorganisation der gesammten Verwaltung in Aussicht genommen, zu welchem Behuf das Statut der Gesellschaft mehrfach abgeändert werden muss. Die proponirten Abänderungen, über welche die für den 18. März einberufene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft zu beschliessen hat, bestehen nach Inhalt des uns Seiten des Verwaltungsraths zugegangenen für die Generalversammlung bestimmten Berichtes in Folgendem:

1. für den Sitz der Verwaltung ist Berlin vorgeschlagen und demnach die Abänderung der §§ 4, 11 und 12 proponirt worden. Eine solche Bestimmung erscheint im Interesse der Gesellschaft dringend geboten. Die Märkisch-Posener Eisenbahn bildet das unentbehrliche Glied einer grossen Verbindungskette, welche von Cöln anfängt und über Cassel, Halle, Guben, Posen nach Thorn oder Warschau gehend, in Petersburg, beziehungsweise nach der nunmehr erfolgten Eröffnung der Brest-Smolensker Eisenbahn in Moskau ausmünden wird. Dieselbe ist berufen, den grossen Verkehr zwischen Osten und Westen zu vermitteln und hat demnach zur Begründung ihrer Rentabilität die Concurrenz anderer Linien zu bekämpfen und mit den maassgebenden Factoren der grossen Güterbewegung auf jener Verbindungslinie in steter Verbindung und Wechselbeziehung zu bleiben. Diese Aufgabe lässt sich nur erfüllen, wenn die Organe der Verwaltung sich an dem Hauptstapelplatz des Verkehrs von Norddeutschland befinden, also an demjenigen Platze, an welchem die maassgebenden Entscheidungen getroffen werden und die fortlaufenden Verbindungen mit anderen Eisenbahn-Verwaltungen und die nothwendigen Beziehungen zu den verschiedenen Behörden ohne besonderen Zeit- und Kostenaufwand unterhalten werden können. Diese Vortheile können in Guben nicht erreicht werden.

Hierzu tritt aber auch als besonders bestimmend noch der Umstand hinzu, dass die Nothwendigkeit einer engen Verbindung der administrativen Leitung mit dem Eisenbahn-Unternehmen für die Linie Guben-Halle allgemein anerkannt wird. Die General-Versammlung vom 11. September 1869 hat bereits eine vollständige Fusion der Märkisch-Posener mit der Halle-Sorauer und Berlin-Görlitzer Eisenbahn beschlossen. Es hat jedoch von der Ausführung derselben Abstand genommen werden müssen, weil, abgesehen von den laut gewordenen mannigfachen Bedenken gegen eine solche Verschmelzung der Bahnen in finanzieller Hinsicht, das inzwischen erschienene Bundesgesetz vom 11. Juni 1870 die Durchführung einer solchen Maassregel auf Grund jener Beschlüsse nicht gestattete. Auch gegenwärtig kann eine solche Fusion mit der Wirkung der Verschmelzung der Fonds der verschiedenen Bahnen nicht in Aussicht genommen werden. Dagegen kann es nicht wohl einem Zweifel unterliegen, dass die thunlichste Vereinigung der Verwaltung der diesseitigen Bahn mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn mit den grössten Vortheilen verbunden sein wird. Bei einer solchen bleiben alle Interessen der Bahnen, namentlich deren Fonds, Materialien und Bestände getrennt und selbstständig und die gemeinsame Verwaltung bezieht sich dann nur auf die Gleichmässigkeit der Tarife, der allgemeinen Reglements und Instructionen und wird dadurch erreicht, dass möglichst dieselben Personen die Mitglieder der beiderseitigen Directionen bilden und demnach die Beamten beider Bahnen für die beiderseitigen Zwecke verwendet werden können. Wenn auch nicht formell, so wird doch sachlich dadurch eine Central-Verwaltung constituirt werden können, welche durch weitere Beziehungen zu anderen Bahnen ausgedehnte Verband-Güter-Verkehre begründen kann und einem recht fühlbaren Mangel in der Organisation der gegenwärtigen Verwaltung der diesseitigen Bahn Abhülfe gewähren wird. Die weitere Verfolgung dieses Zweckes in der angedeuteten Richtung ist jedoch wiederum durch die Verlegung des Sitzes der Verwaltung nach Berlin bedingt, weil auch die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft daselbst ihr Domicil hat.

Mit der Vertretung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft sind Vereinbarungen wegen einer solchen Vereinigung der Verwaltungen noch nicht getroffen worden; es können solche mit Erfolg erst nach erfolgter Genehmigung unserer Vorschläge wegen Einsetzung einer Direction angebahnt werden. Nach vorläufigen Besprechungen lässt sich aber von jener ein bereitwilliges Entgegenkommen um so mehr erwarten, als auch die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft die Vortheile einer solchen centralen Vereinigung vollsständig erkennt, und den diesseits zu stellenden ebenso sachgemässen, als billigen Bedingungen wegen der antheilig zu vertheilenden Besoldungen der Directionsmitglieder und Oberbeamten, der organischen Einrichtungen, namentlich der Bildung von Betriebs-Commissionen im Interesse des allgemeinen, wie des localen Verkehrs und dergl. keinerlei Schwierigkeiten entgegenstellen wird. Das desfallsige Uebereinkommen wird übrigens nur in widerruflicher Weise

abgeschlossen werden, so dass durch ein solches den künftigen Beschlüssen der Generalversammlung über die im § 32 des Statuts bezeichneten Gegenstände in keiner Weise präjudicirt werden soll.

2. In Betreff des Zusatzes zu § 27 wird bemerkt, dass die Prüfung der Jahresrechnungen, der Bilanzen, und danach auch die Wahl der Revisoren nach Art. 225a u. 239 des Bundesgesetzes vom 11. Juni 1870 als zu den Functionen des Aufsichtsrathes gehörig bezeichnet worden sind, es jedoch ganz angemessen erscheint und auch gesetzlich nicht ausgeschlossen ist, die Wahl der Revisoren aus der Zahl der Actionäre der Generalversammlung vorzubehalten.

3. Die vorgeschlagenen Abänderungen der §§ 34, 38 und 39 des Statuts bezwecken einerseits eine Erleichterung der Actionäre in der Deposition ihrer Actien und dadurch in der Ausübung ihres Stimmenrechts und andererseits die Uebertragung der Geschäfte des Syndicus auf ein Mitglied der Direction und die Beseitigung eines bereits vorgekommenen Zweifels über die Gültigkeit der Protocolle in Fällen, in welchen ein einzelnes Mitglied des Verwaltungsraths an der Unterschrift verhindert worden, wenn dasselbe bei der Eröffnung der Verhandlung anwesend war.

4. Die §§ 40—53 betreffen die Einsetzung einer Direction und Beschränkung des Verwaltungsraths auf die Rechte und Pflichten eines Aufsichtsraths unter näherer Bezeichnung der Competenz dieser Repräsentanten. Es sind hierbei für die Detail-Bestimmungen die Vorschriften des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches mit den, dasselbe abändernden und ergänzenden Bestimmungen unter Berücksichtigung gleicher Festsetzungen für andere gleichmässig organisirte Eisenbahnunternehmen als maassgebend beachtet worden.

5. In Art. II ist vorgeschlagen, die Abänderungen des Statuts am 1. October 1872 in Kraft treten zu lassen. Ein solcher Termin war in Rücksicht auf die nothwendigen Verhandlungen wegen der Ausführung, der Wahl der Beamten, der Vorbereitung der Uebersiedelung der Central-Verwaltung nach Berlin etc. geboten.

Der Generalversammlung wird gleichzeitig einen den vorstehenden Ausführungen entsprechenden Entwurf eines Nachtrags zum Statut der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft vom 25. März 1867 zur Genehmigung vorlegt werden.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

**Wiener Weltausstellung von 1873.** Die Reichs-Commission für die Vorberathungen zur Beschickung der Weltausstellung von 1873 in Wien, ist folgendergestalt zusammengesetzt:

Für Preussen Ministerialdirector Moser; Geh. Commercienrath Ravené; Bergrath Wedding; Regierungsassessor Nieberding; für Sachsen Regierungsrath Dr. Wiesner; für Bayern Professor Dr. Rudolf Wagner; für Württenberg Präsident Dr. von Steinbeis; für Baden Ministerialrath Turban; für Hessen der Präsident der hessischen Centralstelle für Gewerbe und Handel und der Landesgewerbevereine Geh. Rath Schleiermacher; für Mecklenburg-Schwerin Ministerialrath Dippe; für Braunschweig Professor Dr. Varrentrapp; für Sachsen-Meiningen Regierungsrath Dr. Heim.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Dem bisherigen Hülfsarbeiter bei der Königl. Eisenbahn-Direction zu Cassel, Regierungs-Assessor Dr. Hochheimer, ist die Stelle eines Mitgliedes dieser Direction verliehen. Der Königl. Eisenbahn-Baumeister Scheuch zu Creuznach ist in gleicher Eigenschaft nach Trier versetzt und seine bisherige Stelle dem Civil-Ingenieur Dr. phil. Julius Mecklenburg, zur Zeit in Trier, unter Ernennung desselben zum Königl. Eisenbahn-Baumeister verliehen worden. Der Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister Rohde ist von Cassel nach Witten und der Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister Busch von Witten nach Cassel versetzt worden.

**Vacante Stellen.** Beim Bahnerhaltungszweige der Ungar. Nordostbhn ist eine Bahnerhaltungs-Abtheilungs-Chef-, sowie zwei Sections-Ingenieur-Stellen vom 1. Mai l. J. ab zu besetzen. Weiteres siehe Bekanntmachung S. 256. — Tüchtige Geometer und Geometer-Gehülfen finden dauernde Beschäftigung bei der Köln-Mindener Eisenbahn. Siehe Bekanntmachung S. 256.

### Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

7. März *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168.
10. „ *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186.
11. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
11. „ *Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft. Tagesordnung s. S. 242.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenb.-Gesellsch. zu Ludwigslust S. S. 186.
15. „ *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau.
18. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199.
26. „ Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin.
27. „ Leipzig-Dresdner-Eisenb.-Comp. zu Leipzig.
27. „ *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Gegenstand der Verhandlung und Beschlussnahme ist der Antrag der Gesellschafts-Vorstände, die Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu ermächtigen: zu einem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte die sämmtlichen noch coursirenden Prioritäts-Obligationen der Wilhelmsbahn 1. bis 4. Emission im Betrage von zusammen 3 864 500 Thlr. zu kündigen, sofern die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft sich verpflichtet, diese Obligationen nach Maassgabe der darüber ertheilten Privilegien aus den Jahren 1847 bis 1866 einzulösen. Ausserdem sollen in dieser Versammlung die in der ausserordentlichen General-Versammlung vom 17. November 1869 gefassten und Allerh. genehmigten Beschlüsse, betr. den Uebergang der Wilhelms-Bahn an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft notariell nach Vorschrift des Handelsgesetzbuches beurkundet werden, was seiner Zeit unterblieben ist, jetzt aber Behufs Berichtigung des Handelsregisters gefordert wird.
2. April Ungarische Ostbahn zu Pest.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 6. März | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Schmiedeeiserne Fenster | — |
| 6. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünder E. | Herstellung v. Abtrittsgebäud. | — |
| 7. „ | zu Witten | Bergisch-Märkische E. | Verkauf einer Dampfmaschine | 243 |
| 7. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Schreinerarbeiten | — |
| 7. „ | daselbst | dieselbe | Bahnhofsbauten in St. Johann. | |
| 7. „ | daselbst | dieselbe | Bahnhofsumbau in St. Johann. | |
| 7. „ | zu Triberg | Badische Statsbahn | 19 Tunnelausmauerungen | — |
| 7. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Personenwagen | 235 |
| 7. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten | |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | Werksteinen. Maurerarbeiten | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | Verwaltungsgeb. Elberfeld | — |
| 8. „ | zu Bremen | Venlo-Hamburg | Materiallieferung zu Hochbauten auf Bahnhof Bremen | — |
| 8. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipzig | Nutzhölzer | 243 |
| 8. „ | zu Köln | Rheinische E. | Kohlenplätze-Verpachtung zu Longerich | — |
| 9. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | 50 000 Stück Schwellen, 15 000 Cubikf. Extrahölzer u. 16 000 Cubikf. Brückenhölzer | — |
| 9. „ | zu Hirschberg | Niederschl.-Märk. E | Beamtenwohngebäude auf Bahnhof Waldenburg. | |
| 9. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Dioritpflastersteine. | — |
| 9. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipz. E. | Maurer- u. Zimmerarb. | — |
| 10. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Bahnhof-Hochbauten | 243 |
| 10. „ | daselbst | dieselbe | Blitzableiter | — |
| 10. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 11. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünden (Bauinspection) | Wasserstationsgebäude auf Bahnhof Sterbfritz | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 8 Bahnwärter-Etablissements auf der Strecke Brilon-Beringhausen | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 11. „ | zu Breslau | Oberschl. Eisenbahn | Brückenschwellen | — |
| 12. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung der Wirthschaftsgeb. auf den Bahnhöfen Neukirchen, Burghaun und Flieden | — |
| 12. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | 255 |
| 12. „ | zu Düsseldorf | Berg.-Märk. E. | Wärterwohnhaus zu Haspe | — |
| 12. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Bahnhofs-Rest. zu Neustadt a. R. | — |
| 12. „ | zu Mannheim | Badische Staatsb. | Bauarb. Mannheim-Graben | — |
| 14. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 14. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Materialien zum Locomotivschuppen zu Dortmund | — |
| 15. „ | zu Zürich | Schweiz. Nordostb. | Schienen etc. | 255 |
| 15. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Werkstatts-Materialien | — |
| 16. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Weichen | 255 |
| 16. „ | zu Berlin | Niederschl.-Märk. E | Mauersteine zum Erweiterungsbau des Steuerschuppens auf Bahnhof Berlin. | |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Barrièren, Warnungstaf. | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Isolatoren | 249 |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 21. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Schienen | 255 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 9. April | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 256 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am 1. März cr. auf der Zweigbahn Cottbus-Sorau die Theilstrecke **Cottbus-Forst** für den Personen-, Eilgut- und Güterverkehr eröffnet werden wird.

| Cottbus-Forst | | | Forst-Cottbus | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Station | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. | Station | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. |
| | Vorm. | Nm. | | Vorm. | Nm. |
| Cottbus Abfahrt | 7,45 | 3,40 | Forst Abfahrt | 8,50 | 4.45 |
| Forst Ankunft | 8,25 | 4,20 | Cottbus Ankunft | 9,30 | 5,25 |

Die Preise für die Beförderung von Personen und Gütern sind auf den Stationen Cottbus und Forst einzusehen. Daselbst sind auch die Tarife und Fahrpläne käuflich zu haben.

Die Tarife und Fahrpläne für die bislang eröffneten Strecken unserer Bahn bleiben unverändert bestehen.

Ausser den gewöhnlichen Fahrbillets werden für 2. und 3. Wagenclasse Billets zu ermässigten Preisen für die Hin- und Rückfahrt mit fünftägiger Gültigkeit ausgegeben.

Berlin, am 26. Februar 1872. **Die Direction.**

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

150 Stück Weichen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen mit zugehörigen Zeichnungen sind in unserm technischen Central-Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Weichen"

bis zu dem am

**Sonnabend, den 16. März d. J., Vormittags 10 Uhr,**

in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 20. Februar 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Preuss. Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

20 Stück Personenzugs-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und 3 Satz Reservestücken, sowie von

20 „ Güterzugs-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und 3 Satz Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven nebst Tendern etc. für die Königl. Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

**Dienstag, den 12. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**

in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hieselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hieselbst aus und werden von demselben auf portofreie Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 22. Februar 1872.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

## Schweizerische Nordostbahn.

**Lieferung von Eisenbahnschienen und Befestigungsmitteln.**

Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft bedarf:

2 000 Tonnen oder 40 000 Ctr. Eisenbahnschienen,
20 000 Stück „ ca. 2 400 „ Laschen,
40 000 „ „ „ 376 „ Laschenbolzen,

welche auf den Bahnhof Zürich zu liefern sind.

Die Ablieferung der Schienen, Laschen und Laschenbolzen soll am 15. Juni l. J. beginnen und successive in nachstehenden Terminen vollzogen sein:

10 Procent bis Ende Juni l. Js.
20 „ „ „ Juli „
20 „ „ „ August „
20 „ „ „ Septbr. „
30 „ „ „ Februar 1873.

Die Lieferungsbedingungen und die bezüglichen Zeichnungen sind auf dem Büreau des Ober-Ingenieurs für den Bahnbetrieb (Bauwerkstätte) zur gefälligen Einsicht aufgelegt; dieselben können den resp. Concurrenten auf Verlangen auch zugesandt werden.

Wir laden hiemit zur Einreichung von Angeboten auf die Lieferung aller oder auch blos eines Theiles dieser Materialien, welche — exclusive Schweiz. Eingangszoll — franco auf den Bahnhof Zürich zu bewerkstelligen ist, ein.

Bei der Submission auf die Schienen ist anzugeben, für welche Zeitdauer Garantie im Sinne von § 14 des Bedingnissheftes übernommen wird.

Anerbietungen auf obige Lieferung sind innert 20 Tagen, von heute an, d. h. bis zum **15. März 1872,** der unterzeichneten Direction einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innert 14 Tagen, d. h. vor dem 30. März l. J., bis zu welchem Tage die Offerte für den Lieferanten verbindlich ist.

Zürich, den 24. Februar 1872.

**Die Direction der Schweiz. Nordostbahngesellschaft.**

## Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von sechs Millionen Kilogramm Schienen Kaliber V, aus Gussstahl oder Eisen, ablieferbar mit je einem Sechstel in den Monaten Juli bis December d. J. soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen werden auf Verlangen verabfolgt.

Offerten mit der äussern Bezeichnung

„Submission auf Schienenlieferung"

werden bis zum **21. März c., Abends,** von uns entgegengenommen, und bleiben für die Submittenten bis zum 6. April c. verbindlich.

Köln, den 27. Februar 1872.

**Die Direction.**

## Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Tüchtige Geometer und Geometer-Gehülfen, welche dauernde Beschäftigung suchen, wollen sich unter Vorlage ihrer Atteste baldigt bei uns melden.

Köln, 28. Februar 1872.

**Die Direction.**

## Ungarische Nordostbahn.

**Stellen-Ausschreibung.**

Beim Bahnerhaltungs-Dienstzweige der Ungarischen Nordostbahn ist eine Bahnerhaltungs-Abtheilungs-Chef- und 2 Sections-Ingenieur-Stellen mit **1. Mai** l. J. zu besetzen.

Mit der Abtheilungs-Chefstelle ist ein jährlicher Gehalt von 1400—1600 fl., eine Zulage für auswärtige Verwendung von 300 fl., systemisirtes Quartiergeld oder Naturalwohnung.

Mit den 2 Sections-Ingenieurstellen ist ein jährlicher Gehalt von 1000—1100 Gulden, eine Zulage für auswärtige Verwendung von 200 fl., systemisirtes Quartiergeld oder Naturalquartier verbunden.

Ausserdem wird bei Reisen im Dienste die Verrechnung der systemisirten Diäten für alle drei Stellen zugestanden.

Alle Diejenigen, welche auf eine dieser Stellen reflectiren, werden aufgefordert, ihre mit den, die Beendigung der technischen Schulen, ihre bisherige Verwendung beim Bau und Bahnerhaltung, und die Kenntniss der Landessprache bezeugenden Documenten gehörig ausgerüsteten Gesuche bis höchstens 13. März l. J. bei der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn (Pest, Maria Valeriagasse Nr. 10) einzureichen.

Pest, am 24. Februar 1872.

**Die General-Direction.**

**Nachdruck wird nicht honorirt.**

## Niederschlesische Zweigbahn.

Die Stelle eines Abtheilungs-Baumeisters ist zu besetzen.

Meldungen unter Beifügen von Attesten sind an die Unterzeichnete zu richten.

Glogau, den 27. Februar 1872.

**Die Direction**
**der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft.**

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
in Teplitz.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

# R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

# Bekanntmachung.

Es soll die **Ausführung der zu tunnellirenden Strecke des neuen Geest-Stammsieles** per Submission überlassen werden. Diejenigen welche diese Arbeit zu übernehmen geneigt sind, können in dem Vorzimmer der Finanz-Deputation die Bedingungen und Zeichnungen täglich von 10 bis 2 Uhr einsehen, und haben ihr Anerbieten bis zum 9. April d. J., Mittags 12 Uhr, **unter Mitunterschrift ihrer Bürgen**, bei der Finanz-Deputation versiegelt einzureichen. Abdrücke der Bedingungen sollen auf Anhalten der Reflectanten gegen portofreie Einsendung von 1 Thaler denselben zugestellt werden.

Es wird dasjenige Anerbieten, welches für das annehmbarste gehalten werden wird, innerhalb der nächstfolgenden vier Wochen gewählt, wogegen die nicht angenommenen Vorschläge sodann auf Anfordern versiegelt zurückgegeben werden.

Hamburg, den 24. Februar 1872.

**Die Finanz-Deputation.**

Ein wissenschaftlich gebildeter

**Maschinen-Ingenieur,**

dem eine 20jährige Praxis in den ersten Locomotiv- und Maschinen-Fabriken des Continents zur Seite steht, wünscht sich als Constructeur oder Betriebs-Chef in einer grösseren Fabrik, oder auch als Maschinenmeister an einer Eisenbahnlinie zu placiren. Event. würde sich derselbe auch mit einer Einlage von 20 mille Gulden in einer kleineren Anstalt thätig betheiligen. Gefl. Offerten unter Chiffre **R. Q. 850** nehmen entgegen die Herren Haasenstein & Vogler, Frankfurt a/M.

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben.**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

# Für Bahn-Beamte.

**Gesucht unter günstigen Conditionen für ein grösseres Speditions-Geschäft in Hamburg ein kaufmännisch gebildeter Bahnbeamter, der mit dem Tarifwesen vollständig vertraut sein muss.**

Gefl. Offerten sub **D. No. 1392** befördert die **Annoncen-Expedition** von **Rudolf Mosse** in **Hamburg.**

Eine Schwartzkopff'sche

**Achsen-**
und
**Räder-Drehbank,**

ganz neu, ist zu verkaufen in der **Eisenbahnwagenbau-Anstalt** in **Hamburg,** von welcher auf Wunsch Zeichnung und Preis gegeben wird.

**Schlosser-**
und
**Dreher-Arbeiten**

(leichtere Gegenstände)

für **Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken** etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer **Werkstätte** in **Hessen,** exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

**Schwarzen Diamant- und rothen Eisenfilzkitt zu Dampfdichtungen,**

wesentlich verbessert und als das Beste und Billigste zu diesem Zwecke befunden, in Packungen von 100, 50 und 25 Pfd. notire ich alleräusserst und stehe mit grösseren oder kleineren Proben zu Diensten.

**F. A. Beschke,**
Fabrik chemisch-technischer Produkte
in Dresden.

**Chemische Glühkohlen**

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

**Wasserdichte Wagenpläne**

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

Da alle Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Postanstalten Bestellungen auf die Zeitung annehmen, so bitte ich, **bei mir nur dann zu bestellen, wenn Kreuzbandsendung gewünscht wird.** Das Kreuzbandporto beträgt ausser dem Abonnementspreis von 1 Thlr. vierteljährlich: für **Deutschland** und **Oesterreich-Ungarn** 15 Ngr., für **Belgien, Italien Russland** und die **Schweiz** $22^1/_2$ Ngr., für **Dänemark, Frankreich, Grossbritannien** und die **Niederlande** 1 Thlr., für **Schweden Norwegen** und die **Vereinigten Staaten von Nordamerica** $1^1/_2$ Thlr. vierteljährlich.

Leipzig. **Adolph Refelshöfer.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Hierzu eine Beilage des technischen Bureaus von **Heinrich Simon** in **Manchester,** 7 St. Peters-Square.

No. 27. Leipzig, am 6. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Die Entwicklung des Russischen Eisenbahnnetzes, insbesondere in den Jahren 1869—1871 incl. — Das Project der directen Berlin-Frankfurter Eisenbahn. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Berlin-Görlitzer Eisenbahn, Bahnbauten. Buschtêhrader und Graz-Köflacher Eisenbahn, Bau-Projecte. — Pester Briefe: Das neue Eisenbahngeschäft; Ofen-Gran-Jalna; Karlstadt-Fiume; Oesterreichische Staatsbahn und Theissbahn neue Convention; Orosháza-Szarvas; Arad-Szöregh; Oedenburg-Pressburg-Tyrnau; Pferdebahn-Pressburg-Tyrnau; Raab-Oedenburg-Ebenfurth; Munkács-Beskid; Rumänische Bahnen; vereinigte Ungarische und Erste Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft. — Ausland: Dänemark. — Technisches: Brücke über den Gorai-Fluss. Petroleum-Wagen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Die Entwicklung des Russischen Eisenbahnnetzes, insbesondere in den Jahren 1869—1871 incl.

Der Aufschwung, welchen das Eisenbahnwesen in Russland genommen hat, datirt, wie wir in früheren Aufsätzen dargelegt haben, erst aus neuester Zeit. Die erste dort in Betrieb gesetzte Bahn ist die im Jahre 1838 eröffnete Linie von St. Petersburg nach der Stadt Zarskoje-Seló, der Sommerresidenz des Kaisers. In den nächsten 10 Jahre (1838—47), in welchen die Warschau - Wiener und ein kurzes Stück der Nicolaibahn in Betrieb gesetzt sind, wurden nur 318, in dem 2ten Decennium (1848—57), in welchem die Nicolaibahn und ein Stück der Petersburg-Warschauer Bahn hauptsächlich fertig gestellt wurden, 749 Werst, im dritten (1858—67) 3698, und in den Jahren 1868—71 incl. 7837,1 Werst eröffnet. Diese letzten vier Jahre übersteigen sonach mit über 4000 Werst den Bestand des letzten Decenniums, und mit über 3000 Werst (7837 gegen 4790 Werst) den Bestand aller Vorjahre überhaupt.

Eine genaue Uebersicht des Wachsthums der Russischen Eisenbahnen giebt nachfolgende

**Uebersicht der am Ende eines jeden Jahres im Betriebe stehenden Gesammtstrecken und der in jedem Jahre eröffneten Einzelstrecken.**

| | Werst | | Werst | | Werst |
|---|---|---|---|---|---|
| 1838. | 25 | | 1861. | 1953,7 | Zuwachs 463 Werst. |
| 1845. | 135 | Zuwachs 110 Werst. | 1862. | 3174 | „ 1220,3 „ |
| 1846. | 261 | „ 126 „ | 1863. | 3371 | „ 197 „ |
| 1847. | 343,3 | „ 82,3 „ | 1864. | 3461,4 | „ 90,4 „ |
| 1848. | 356,3 | „ 13 „ | 1865. | 3681,9 | „ 220,5 „ |
| 1850. | 467,5 | „ 111,2 „ | 1866. | 4351,2 | „ 669,3 „ |
| 1851. | 937 | „ 469,5 „ | 1867. | 4790,5 | „ 439,3 „ |
| 1853. | 979 | „ 42 „ | 1868. | 6565,9 | „ 1775,4 „ |
| 1857. | 1092,2 | „ 113,2 „ | 1869. | 7748,1 | „ 1182,2 „ |
| 1859. | 1250,7 | „ 158,5 „ | 1870. | 10531,5 | „ 2783,8 „ |
| 1860. | 1490,7 | „ 240 „ | 1871. | 12627,7 | „ 2096,2 „ |

Demgemäss kommen auf die erste zehnjährige Periode (1838—47) 343 Werst, auf die zweite (1848—57) 749 Werst, auf die dritte (1858—67) 3698 Werst, und auf die letzten 4 Jahre (1868—71) 7837,1 Werst.

Die Betriebseröffnungen der einzelnen Bahnstrecken fanden wie folgt statt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1838 | 4. April | Zarskoje-Selo | 25 Werst. | |
| 1845 | 3. Juni | Warschau-Wien, v. Warschau bis Grodzisk | 28 Werst | |
| | 8. Octbr. | „ von Grodzisk bis Skierniewice | 34 „ | |
| | 1. Novbr. | „ von Skierniewice bis Lovicz | 20 „ | |
| | 15. Novbr. | „ von Skierniewice bis Rogow | 28 „ | 110 „ |
| 1846 | 11. October | „ von Rogów bis Petrikau | 46 „ | |
| | 1. Decbr. | „ von Petrikau bis Czentochau | 80 „ | 126 „ |
| 1847 | 7. Mai | Nikolai Bahn: von St. Petersburg bis Kolpino | 23,3 „ | |
| | 1. Decbr. | Warschau-Wien: von Czenstochau bis Zabkowice | 59 „ | 82,3 „ |
| 1848 | 1. April | „ : von Zabkowice bis Granica | 13 „ | |
| 1850 | 29. Juni | Nikolai-Bahn: von Twer bis Wischnij-Wolotschok | 111,2 „ | |
| 1851 | 1. Novbr. | Nikolai-Bahn: von Kolpino bis Wolotschok und Twer bis Moskau | 469,5 „ | |
| 1853 | 1. Novbr. | Warschauer Bahn: von St. Petersburg bis Gatschina | 42 „ | |
| 1857 | 21. Juli | Peterhofer Bahn: von St. Petersburg bis Peterhof | 27,2 Werst | |
| | 5. Decbr. | Warschauer Bahn: von Gatschina bis Luga | 86 „ | 113,2 „ |
| 1859 | 10. Febr. | Warschauer Bahn: v. Luga bis Pskow | 129 Werst. | |
| | 14. Juni | Peterhofer Bahn: Zweigb. Krassnoje-Sselo | 12,5 „ | |
| | 14. August | Warschau-Wien: von Zabkowice bis Sosnowce | 17 „ | 158,5 Werst. |
| 1860 | 26. Januar | Warschauer Bahn: v. Pskow bis Ostrow | 49 „ | |
| | 8. Novbr. | Warschauer Bahn: v. Ostrow bis Dünaburg | 191 „ | 240 „ |
| 1861 | 11. April | Warschauer Bahn: v. Kowno bis Wirballen | 82 „ | |
| | 14. Juni | Moskau-Nischnij: von Moskau bis Wladimir | 177 „ | |
| | 12. Sept. | Riga-Dünaburg | 204 „ | 463 „ |
| 1862 | 5. März | Wolga-Don (Zarizyn-Kalatsch) | 73 „ | |
| | 20. März | Helsingfors-Tawastehus | 103 „ | |
| | 9. Mai | Warschauer Bahn: v. Dünaburg bis Kowno | 257 „ | |
| | 20. Juli | Moskau-Rjäsan: von Moskau bis Kolomna | 117,2 „ | |
| | 1. August | Moskau-Nischnij: von Wladimir bis Nischnij | 233 „ | |
| | 18. August | Moskau-Jaroslaw: von Moskau bis Sergiew Posad | 66,1 „ | |
| | 15. Decbr. | Warschauer Bahn: v. Landwarow bis Warschau | 371 „ | 1220,3 „ |
| 1863 | 1. Januar | Warschau-Bromberg | 131 „ | |
| | 29. Decbr. | Gruschewskaja-Rostow | 66 „ | 197 „ |
| 1864 | 7. Juni | Peterhof: von Peterhof bis Oranienbaum | 11,2 „ | |
| | 26. August | Moskau-Rjäsan: v. Kolomna bis Rjäsan | 79,2 „ | 90,4 „ |
| 1865 | 4. Decbr. | Odessaer Bahn: von Odessa bis Balta u. Zweigbahn | | 220,5 „ |
| 1866 | 25. Mai | Dünaburg-Witebst: Dünaburg bis Polozk | 150 „ | |
| | 20. Mai | Lodzer Fabrikbahn | 26 „ | |
| | 5. Septbr. | Rjäsan-Koslow | 198,3 „ | |
| | 28. Septbr. | Warschau - Terespol: von Praga bis Seldcze | 84 „ | |
| | 5. Octbr. | Dünaburg-Witebsk: von Polozk bis Witebsk | 93 „ | |
| | 17. Novbr. | Moskau-Kursk: von Moskau bis Serpuchow | 92 „ | |
| | 19. Novbr. | Warschau-Terespol: v. Seldcze (Siedlce) bis Luków | 26 „ | 669,9 „ |
| 1867 | 20. Mai. | Warschau-Terespol: v. Luków bis Międzyrcec | 26 „ | |
| | 28. Juni | Warschau-Terespol: v. Międzyrcec bis Biala | 23 „ | |
| | 1. Juli | Warschau - Bromberg: von Alexandrow bis Ziechocinek | 7 „ | |
| | 12. August | Odessaer: von Kutschurgan bis Tiraspol | 30,2 „ | |
| | 1. Septbr. | Odessaer: v. Balta b. Olwiopol | 109,2 „ | |
| | 6. Septbr. | Warschau - Terespol: von Biala bis Terespol | 33,5 „ | |
| | 5. Novbr. | Moskau-Kursk: von Serpuchow bis Tula | 89 „ | |
| | 2. Decbr. | Rjaschsk-Morschansk | 121,4 „ | 439,6 „ |
| 1868 | 1. Febr. | Aksaisk-Rostow | 12,5 „ | |
| | „ | Koslow-Woronesch | 167,3 „ | |
| | 1. Juni | Odessaer Zweigbahn: nach den Kujalnizer-Salinen | 8,6 „ | |
| | 1. August | Odessaer: von Olwiopol bis Jelisawetgrad | 135,4 „ | |
| | 15. August | Moskau - Kursk: von Tula bis Orel | 177,5 „ | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 24. August | Warschau-Terespol: v. Terespol bis Lobatschew | 1,2 | Werst | |
| | 30. August | Orel Grjäsy: von Jeletz bis Grjsäsy . . . . . | 103 | „ | |
| | 7. Septbr. | Moskau-Kursk: von Orel bis Kursk . . . . . | 144 | „ | |
| | 16. Septbr. | Schuja-Iwanowo . . . . | 84 | „ | |
| | 11. Octbr. | Orel-Witebsk: von Witebsk bis Roslawl . . . . | 239 | „ | |
| | 14. Novbr. | Kursk-Kijew: von Kursk bis Woroschba . . . . | 165 | „ | |
| | 21. Novbr. | Riga-Mitau . . . . . | 39 | „ | |
| | 24. Novbr. | Orel-Witebsk: von Roslawl bis Orel . . . . . | 249 | „ | |
| | 17. Decbr. | Kursk-Kijew: von Woroschba bis Browary . . . . | 250 | „ | 1775,4 Werst |
| 1869 | 6. Juli | Kursk-Charkow-Asow: von Kursk bis Charkow . | 230 | „ | |
| | 28. August | Kursk-Kijew: von Browary zum Dniepr . . . | 18 | „ | |
| | 8. Octbr. | Odessaer: von Jelisawetgrad bis Krementschug . . | 130,4 | „ | |
| | 1. Novbr. | Terespol-Brest-Litewsk . | 8,3 | „ | |
| | 4. Decbr. | Grjäsy-Zarizyn: von Grjäsy bis Borissoglebsk . . | 195 | „ | |
| | 21. Decbr. | Koslow-Tambow . . . . | 67,5 | „ | |
| | 23. Decbr. | Kursk-Charkow-Asow: von Charkow bis Taganrog und Rostow am Don . | 533 | „ | 1182,2 „ |
| 1870 | 1. Januar | Jelisawetgrad-Krementschug Bahnhofsverlängerung (nach definitiver Feststelllung ist die genannte Linie bis Krjukow im Ganzen 134,5 Werst lang. | 4,2 | „ | |
| | 1. Januar | Finnländische E.: von Riihimäki nach Lachtis . | 55 | „ | |
| | 1. Januar | Moskau-Jaroslaw: von Sergijewsk nach Rostow | 142 | „ | |
| | 1. Febr. | Finnländische E.: von St. Petersburg nach Wiborg | 120 | „ | |
| | 14. Febr. | Kursk-Kiew: letzte Strecke über die Dnjepr-Brücke | 5 | „ | |
| | 15. Febr. | Orel-Grjäsi: von Orel bis Kasaki . . . . . | 163 | „ | |
| | 18. Febr. | Moskau-Jaroslaw: letzte Strecke von Rostow nach Jaroslaw . . . . . | 52 | „ | |
| | 26. Mai | Kijew-Brest: v. Schmerinka bis Kijew . . . . . | 253 | „ | |
| | | Dieser Theil der für Rechnung der Regierung erbauten Kijew-Baltischen Bahn ist in 1871 der Kijew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft käuflich überlassen worden, während der alsbald zu erwähnende südlichere Theil derselben (Schmerinka-Birsula) der Odessaer Eisenbahn-Gesellschaft zufiel. | | | |
| | 26. Mai | Odessaer Bahn: von Schmerinka bis Birsula . . | 187 | Werst | |
| | 27. Mai | Nowotorschok: von Nowotorschok zur Nicolaibahn | 32 | „ | |
| | 4. Juni | Rybinsk-Bologoje . . . . | 280 | „ | |
| | 9. Juni | Orel-Grjäsi: letzte Strecke von Kasaki bis zum Ufer des Sosna-Flusses unweit Jeletz (mit eingerechnet die erst am 8. August eröffnete Strecke über die Sosnabrücke bis zur Station Jeletz) . . . . | 17 | Werst | |
| | 15. Juli | Kijew-Brest: von Kasatin nach Berditschew (Zweigbahn der Kijew-Baltischen Linie, jetzt der Kijew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft gehörig) . . . . . | 25 | Werst | |
| | 30. Juli | Charkow-Krementschug: erste Strecke von Poltawa nach Krementschug | 112 | Werst | |
| | 9. Augus | Tambow-Saratow: erste Strecke von Tambow nach Umet . | 110 | Werst | |
| | 30. August | Finnländische Bahn: v. Wiborg nach Lachtis . . | 170 | „ | |
| | 19. Sept. | Moskau-Brest: von Moskau nach Smolensk . . . | 392 | „ | |
| | | ohne die 5 Werst lange Zweigb. zur Nicolaibahn | | | |
| | 24. Octbr. | Baltische E.: von St. Petersburg bis Baltischport . | 388,4 | Werst | |
| | 8. Novbr. | Moskau-Rjäsan: Zweigbahn Woskresensk-Jegorijewsk | 21,7 | „ | |
| | 7. Decbr. | Moskau-Rjäsan: Zweigbahn Luchow-Saraisk . . . | 25 | „ | |
| | 8. Decbr. | Skopinbahn: von Skopin zur Rjäsan Bahn . . . . | 43 | „ | |
| | 26. Decbr. | Grjäsi-Zarizyn: von Borisoglebsk nach Filonow . | 103,7 | „ | |
| | 27. Decbr. | Woronesch-Rostow: v. Woronesch nach Liski am Don | 82,5 | „ | |
| | | | | | 2783,8 Werst |
| 1871 | 14. Januar | Tambow-Saratow: von Umet bis Atkarsk . . . . | 160 | Werst | |
| | 5. Febr. | Schuja-Iwanowo: von Iwanowo nach Kineschma | 87 | „ | |
| | 15. April | Liwny-Bahn (schmalspurig) | 56,8 | „ | |
| | 17. Mai | Nowgorod'sche B. (schmalspurig) . . . . . | 67,5 | „ | |
| | 15. Juni | Charkow-Krementschug: Poltawa-Charkow . . . | 131 | „ | |
| | 3. Juli | Tambow-Saratow: Atkarsk-Saratow . . . . . | 83 | „ | |
| | 1. August | Grjäsi-Zarizyn: Filonow-Zarizyn . . . . . | 264,8 | „ | |
| | 14. August | Poti-Tiflis: Poti-Kutais . | 82 | „ | |
| | 15. August | Odessaer Bahn: Tiraspol-Kischineff . . . . . | 67 | „ | |
| | 4. Septbr. | Libauer Bahn . . . . . | 294 | „ | |
| | 17. Septbr. | Putilow'sche Bahn . . . | 17 | „ | |
| | 21. Septbr. | Odessaer Bahn: Schmerinka-Wolotschisk . . . . | 154 | „ | |
| | 7. Novbr. | Moskau-Brest: Smolensk-Brest . . . . . | 631,6 | „ | 2096,2 „ |

(Fortsetzung folgt.)

## Das Project der directen Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

Das Project der Erbauung einer directen Berlin-Frankfurter Eisenbahn geht allem Anschein nach seiner Verwirklichung entgegen. Bekanntlich will die Gesellschaft der Berlin-Potsdam-Magdeburger in Verein mit der Hessischen Ludwigs-Bahn, diese für die Verkehrsbeziehungen zwischen Nord- und Süddeutschland so wichtige Eisenstrasse zur Ausführung bringen. Das Directorium der erstgenannten Bahn legt den Sachverhalt in einer der jüngst abgehaltenen General-Versammlung vorgelegten Denkschrift ausführlich dar und sagt dabei u. A. Folgendes: „Die Neugestaltung der politischen Verhältnisse hat schon jetzt auf den Verkehr mit Süddeutschland eine bedeutende Rückwirkung ausgeübt. Es mehren sich nicht blos die auf den Personen-Verkehr fördernd einwirkenden Beziehungen, sondern auch der Güter-Verkehr nimmt ganz andere als die bisherigen Dimensionen an und der Eintritt der industriereichen Provinz Elsass-Lothringen muss auf diesen Verkehr einen derartigen Einfluss äussern, das binnen nicht zu ferner Zeit der Süddeutsche Verkehr für die östlichen Bahnen eine nahezu ebenso grosse Bedeutung gewinnen dürfte als der Norddeutsche. In diesem Süddeutschen Verkehre concurrirten wir (die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn) bisher mit der Thüringischen Linie unter ungünstigen Verhältnissen, da sie etwa neun Meilen kürzer ist als die unsrige. Es ist uns aber in neuerer Zeit noch eine andere für den bezeichneten Verkehr bedrohliche Concurrenz erwachsen. Die Main-Weser-Bahn und die Hannoversche Staatsbahn, welche beide als Staatsbahnen identische Interessen verfolgen und verfolgen müssen, haben mit der Berlin-Lehrter Bahn directe Verkehre über die Linie Berlin-Lehrte-Hildesheim-Kreiensen Kassel-Frankfurt unter den bestehenden Frachtsätzen und gleichzeitiger Aufnahme in den sogen. Westdeutschen und Nordwestdeutschen Eisenbahn-Verband eingeführt. Die Gefahren, welche diese Einrichtung im Hinblick auf das Interesse der verbundenen Staatsbahnen unseren Verkehrsbeziehungen mit dem Süden, ganz insbesondere dem von Frankfurt herkommenden Güterverkehr bringt, sind nicht zu verkennen. Diese Rücksichten haben die Verwaltungs-Vorstände der Gesellschaft bestimmen müssen, eine von den Staatsbahnen völlig unabhängige, die bisherigen Verbindungen thunlichst abkürzende Linie ins Auge zu fassen, welche neben dem Vorrange im eigentlich Süddeutschen Verkehre zugleich einen guten Localverkehr in Aussicht stellen würde. Nach vorläufigen Ermittelungen möchte sich am meisten eine von einem Punkte unserer Stammbahn, etwa bei Potsdam oder Werder, abzweigende über Brück, Belzig und Zerbst gehende, bei Barby die Elbe überschreitende, über Calbe, Bernburg, Aschersleben, Sangerhausen, Artern, Frankenhausen, Mühlhausen und Hersfeld nach Frankfurt führende Linie empfehlen. Eine solche Linie wird nicht nur die Route Berlin-Halle-Bebra-Frankfurt um mehrere Meilen, sondern auch die Entfernungen nach

Schönebeck, Stassfurt und Eisenach — welche Orte mit der neuen Linie durch kurze Anschlussbahnen zu verbinden sein würden, — erheblich abkürzen, worauf um so grösseres Gewicht zu legen sein dürfte, als die bevorstehende Vereinigung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn uns mit dem Verlust des bedeutenden Salzverkehrs von Schönebeck und Stassfurt bedroht. Jene neue Linie stellt um so mehr einen starken inneren Verkehr in Aussicht, als sie die bestehenden oder in der Entstehung begriffenen Linien Magdeburg-Leipzig, Magdeburg-Halberstadt-Halle, Halle-Nordhausen, Nordhausen-Erfurt, Gotha-Leinefelde, Thüringische und Oberhessische Bahn, welche sämmtlich Zuführer und Abnehmer des Verkehrs bilden, durchschneidet. Erhöht würde der Ertrag dieser Linie auf das Wesentlichste werden durch gleichzeitige Herstellung einer möglichst directen Zweigbahn von Magdeburg nach Aschersleben, weil eine solche Linie, durch reiche industriöse Gegenden führend und einen starken Localverkehr verheissend, die Aussicht eröffnete, auch den von Norden und Nordwesten sich nach dem Süden bewegenden Verkehr aufzunehmen. Die Rücksicht auf die Voraussichtliche Rentabilität eines solchen Unternehmens hat auch den Verwaltungs-Rath der Hessischen Ludwigsbahn bestimmt, dem Projecte der Herstellung einer von Frankfurt nach Berlin führenden directen Bahn seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. Eine gemeinsame Erwägung hat beiderseits zu der Ueberzeugung geführt, dass es am zweckmässigsten sein würde, die oben angedeutete Linie auf gemeinsame Rechnung der beiden Gesellschaften zu erbauen und zu betreiben. Dies Project, bei welchem eine einheitliche Betriebsleitung in Aussicht genommen ist, erscheint insbesondere auch unserer Gesellschaft förderlich, indem vermöge desselben das Interesse der Hessischen Ludwigsbahn für dasselbe gewonnen und damit zugleich eine der schwierigsten Fragen, die eines Bahnhofes in Frankfurt, ohne Weiteres gelöst wird.“ Aehnlich spricht sich auch der Verwaltungsrath der Mainz-Ludwigshafener Eisenbahn aus, der in seiner von uns früher schon erwähnten Denkschrift die Angelegenheit gleichfalls ausführlich bespricht. Sobald das Project einer directen Bahn Berlin-Frankfurt so weit Gestalt angenommen, dass die Ausführung mindestens eine grosse Wahrscheinlichkeit gewonnen hatte, musste sich der Mainz-Ludwigshafener wie der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, als denjenigen Bahnen, in deren Verkehrsgebiete die Anfangs- und Endpunkte fallen, in der That die Erwägung aufdrängen, ob es nicht rathsam sei, die Ausführung dieses wichtigen Projectes auf gemeinsame Rechnung, aber unter Festhaltung des einheitlichen Charakters desselben, in die Hand zu nehmen. Es ist klar, dass eine solche Combination ausserordentlich viel zu ihren Gunsten sagen lässt, weil sich mehrere Umstände vereinigen, welche es bedingen, das in keiner anderen Weise diese Unternehmung unter so günstigen und aussichtsreichen Auspicien ausgeführt werden kann, als gerade durch die beiden Gesellschaften. Zunächst wird den letzteren eine schwerwiegende Rücksicht auf den Kostenpunkt zur Seite stehen, da sich dieselben bereits im factischen oder doch gesicherten Besitz von Bahnhöfen an den Endpunkten befinden, deren Herstellung für eine neue Gesellschaft ganz enorme Kosten verursachen würde. Es werden ferner die beiden Gesellschaften einer solchen im gemeinsamen Interesse erbauten Linie ein gewichtiges Maass von Verkehr unter allen Umständen zuführen können, das eine neue Gesellschaft sich nur im Wege der Concurrenz erkämpfen kann. Nimmt man hierzu noch den Werth der Erfahrungen, den Credit, die technischen Hülfsmittel, welche die beiden Gesellschaften besitzen, so wird man die Combination unbedenklich als eine vorzugsweise geeignete bezeichnen dürfen. Die Verwaltung der Mainz-Ludwigshafener Bahn hat deshalb, wie in ihrer obenerwähnten Denkschrift gesagt wird, auch keinen Anstand genommen, einer sich ergebenden Anregung folgend, gemeinsam mit dem Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn um die Erlaubniss, Vorarbeiten vornehmen zu dürfen, nachzusuchen. Die beiden Gesellschaften sind vom Königl. Handelsministerium anlässlich dieses Gesuchs auf eine Verständigung mit dem bestehenden Gründungsverein hingewiesen worden, welcher bereits Vorarbeiten hat vornehmen lassen, die ihrer Vollendung nahe sind.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

* **Berlin-Gorlitzer Eisenbahn.** (Bahnbauten.) Der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft sind unterm 9. October 1871 folgende Bahnstrecken concessionirt worden, auf welchen sämmtlich der Unterbau eingeleisig hergestellt, das Terrain jedoch für zwei Geleise erworben wird:

1. Lübbenau-Senftenberg-Landesgrenze in der Richtung auf Camenz, ca. $8_{,1}$ Meilen = ca. $61_{,0}$ Kilometer lang. Das Baucapital ist in Summa auf 2771260 Thlr., pro Meile 342000 Thlr. veranschlagt.

Die Inangriffnahme des Baues, resp. der Vorarbeiten dazu erfolgte Anfang October 1871. Fertiggestellt wird dieselbe voraussichtlich Mitte 1873. Letzter Termin 9. December 1873. Das Terrain wird von den grösseren Grundbesitzern voraussichtlich unentgeltlich hergegeben, im Uebrigen aber angekauft werden.

Durch diese Bahn wird eine neue Verbindung zwischen Berlin und Dresden hergestellt. Hauptsächlich soll sie aber den Zweck erfüllen, — nach Herstellung des in Aussicht genommenen Baues einer Eisenbahn von (Pulsnitz) Fischbach nach Pirna — das Böhmische Braunkohlengebiet, die Sächsischen Granit- und Sandsteinbrüche etc., sowie die grossen Getreide-Vorräthe Böhmens für Berlin resp. den Norden zu erschliessen. Der Linie fällt in Verbindung mit der Strecke Lübbenau-Berlin unzweifelhaft überdies der gesammte grosse Durchgangsverkehr aus dem Süden und Südosten Oesterreichs nach dem Norden und Nordwesten zu, welcher sich jetzt via Dresden bewegt.

Ein erhebliches Eisenwerk bei Bernstorff, zahlreiche Glashütten und bedeutende Braunkohlenzechen werden der Industrie in dortiger Gegend und dem Localverkehr der Bahn sehr förderlich sein.

Stationsorte und deren Entfernungen: Lübbenau, Calau $2_{,0}$ Ml., Doebern $1_{,25}$ Ml., Senftenberg $2_{,25}$ Ml., Landesgrenze bei Strassgräbchen $2_{,5}$ Ml.

Besondere technische Schwierigkeiten sind nicht zu überwinden; es ist nur eine grössere Brücke über die schwarze Elster zu erbauen; ferner ist ein sehr erheblicher Höhenzug, welcher die Lausitz von Osten nach Westen durchzieht, zu durchschneiden.

Als Abtheilungs-Baumeister leitet unter der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn der Betriebs-Inspector und Baumeister Rust den Bau. Die Bahn wird in Regie gebaut. Die ganze Linie gilt als eine Bau-Abtheilung.

2. Weisswasser-Muskau, $1_{,0}$ Meilen = $7_{,5}$ Kilom. lang. Das Baucapital beträgt 384200 Thlr.

Die Inangriffnahme des Baues fand statt im October 1871. Die Bahn wird fertiggestellt werden am 1. October 1872. Die Bahn geht grösstentheils durch das Gebiet der Herrschaft Muskau und wird das Terrain soweit unentgeltlich hergegeben.

Der Local-Verkehr wird namentlich zur Sommerzeit ein ziemlich bedeutender werden, da Muskau ein vielbesuchter Badeort ist. In Muskau sind bedeutende Tuchfabriken und grossartige Töpfereien; in der Nähe — in Keula — befindet sich ein Eisenwerk. Auch werden die Braunkohlen-Lager bei Muskau zum weiteren Versand erschlossen.

Die Bahn, auf welcher technische Bauschwierigkeiten nicht vorkommen, erhält nur die Stationen Weisswasser und Muskau, $1_{,0}$ Meile.

Betriebs-Inspector, Baumeister Pastenaci fungirt als Abtheilungs-Baumeister unter der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

3. Görlitz-Nickers-Landesgrenze bei Seidenberg in der Richtung auf Reichenberg, zusammen ca. $2_{,7}$ Meilen- ca. $20_{,0}$ Kilometer lang (Görlitz-Nickers $1_{,87}$ Meilen, Nickers-Landesgrenze $1_{,28}$ Meilen).

Das Baucapital ist veranschlagt für Görlitz-Nickers: in Summa 1232500 Thlr., pro Meile 899600 Thlr.; für Nickers-Landesgrenze in Summa: 722500 Thlr., pro Meile 564453 Thlr.

Die Inangriffnahme des Baues resp. der Vorarbeiten dazu erfolgte bei den Bahnen unter 3 und 4 Anfang October 1871. Fertiggestellt werden dieselben voraussichtlich Mitte 1873. Letzter Termin 9. December 1873. Das Terrain der Bahnen unter 3 und 4 wird durchweg angekauft werden müssen.

Die Bahn hat eine grosse Bedeutung für den durchgehenden Verkehr durch Herstellung der kürzesten Verbindung zwischen Berlin und Wien. Die ganze Strecke Berlin-Wien ist dann im Besitz von nur zwei Eisenbahn-Verwaltungen, welcher Umstand von grossem Einfluss ist auf die Entwickelung und den Gang des Verkehrs. Die reichen Bodenerzeugnisse des östlichen Böhmens resp. Oesterreichs (namentlich Getreide) werden in grossen Massen künftig diese Route nach dem Norden und vice versa die in nordischen Häfen ankommenden überseeischen Producte nach dem Süden wählen.

In strategischer Beziehung hat die Bahn ebenfalls grosse Bedeutung in Folge Herstellung einer neuen Verbindung mit Oesterreich.

Der Localverkehr wird, wenn auch nicht gerade in bedeutender Weise, voraussichtlich sich doch aber sehr günstig entwickeln, in Hinblick auf die kurze Strecke Görlitz-Landesgrenze. In Betracht der ebenfalls im Bau befindlichen Strecke Landesgrenze-Friedland-Reichenberg wird der Localverkehr jedoch sehr günstig werden. Die wichtigsten Bodenproducte sind Getreide. Die Hauptindustrie ist Tuchfabrikation.

Stationen und deren Entfernungen: Görlitz und Seidenberg (Landesgrenze) $2_{,7}$ Meilen.

Der Ausgang aus dem Bahnhofe Görlitz ist ein sehr schwieriger, da die Linie ca. 30 m. bei sehr ungünsstiger Terrainbildung niedersteigen muss, um in das Neissethal zu gelangen, welches sie grösstentheils verfolgt und bei Nickers übersetzt.

Betriebs-Inspector, Baumeister Pastenaci fungirt als Abtheilungs-Baumeister unter der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Eine Bauabtheilung.

4. (Görlitz) Nickers-Zittau. Die Bahnlänge beträgt: Nickers-Zittau $3_{,14}$ Ml. = $23_{,7}$ Kilom., Görlitz-Zittau $4_{,51}$ Ml. = $34_{,0}$ Kilom.

Das Baucapital ist veranschlagt: Nickers-Zittau in Summa 2115200 Thlr., pro Meile 673631 Thlr.

Für den durchgehenden Verkehr wird die Bahn von Bedeutung

sein, da z. B. vermittelst derselben der Weg zwischen dem Böhmischen Braunkohlengebiet und Görlitz um ein Erhebliches abgekürzt wird.

Der Localverkehr wird sehr lebhaft werden, da die Bahn in ihrer ganzen Länge in dem sehr fruchtbaren und bevölkerten Neissethal liegt. Sie verfolgt den natürlichen und directen Weg zwischen Görlitz und Zittau, welcher schon jetzt trotz des Umweges über Löbau ein sehr frequenter ist. Die Bodenproducte bestehen grösstentheils aus Getreide. Tuchfabrication und Weberei ist vorherrschend und sehr bedeutend. Ausserdem haben aber die beiden Städte Görlitz und Zittau bekanntlich sehr bedeutende anderweitige industrielle Etablissements.

Stationen: Görlitz, Ostritz $2_{,2}$ Ml., Hirschfelde $1_{,3}$ Ml., Zittau $1_{,0}$.

Technische Schwierigkeiten sind insofern zu überwinden, als die Linie mehrere Male die Neisse überschreiten muss, überdies verschiedene Flussverlegungen vorgenommen werden müssen und auf ca. 1 Meile Länge (zwischen Ostritz und Hirschfelde) die Bahn in dem sehr engen, felsigen und viel gewundenen Thal liegt mit etwa 150 bis 200′ hohen Ufern, welche zum Theil aus Basalt, grösstentheils aus Granit bestehen; bedeutende Felsarbeiten werden hier vorgenommen werden müssen.

Bauleitung und Bauunternehmung wie 3.

* Die Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft hat folgende Eisenbahnstrecken im Bau resp. in Bauvorbereitung, bei welchen sämmtlich sowohl die Unterbauausführung als die Terrainerwerbung sich auf ein Geleise beschränkt:

1. Prag-(Smichow)-Hostiwic, $2_{,6}$ Ml. lang, nach Concession vom 1. August 1868.

Diese Strecke ist in dem Capitale für den Ausbau der Linie Smichow-Eger und Komotau-Weipert inbegriffen.

Inangriffnahme Mitte des Jahres 1870; wird bis 1. Mai 1872 vollendet erscheinen.

Für den durchgehenden Verkehr ist diese Bahnstrecke von der grössten Bedeutung, nachdem hierdurch für die industriereiche Stadt Smichow insbesondere, und weiter auch für Prag und das ganze südwestliche Böhmen ein directer Anschluss an die nach Bayern und Sachsen führende Böhmische Nordwestbahn erzielt wird; in strategischer Beziehung ist dieselbe so lange bedeutungslos, als der Festungsgürtel vor Prag nicht angelegt resp. erweitert wird.

Der Localverkehr fällt mit dem Transitoverkehr zusammen und wird weniger Cerealien, als, u. zw. vorwiegend Kohle, die Industrieerzeugnisse von Smichow umfassen, von denen namentlich die in der Ringhoffer'schen Waggonfabrik gelieferten Erzeugnisse zu bezeichnen sind.

Stationen: Smichow, Jinonic $0_{,8}$ Ml., Cibulka $0_{,3}$ Ml., Řepy $0_{,5}$ Ml., Hostiwic $1_{,0}$ Ml.

Zur Erzielung günstigerer Steigungsverhältnisse wurde diese Verbindungsbahn gegen das ursprüngliche Project um $1_{,1}$ Meile verlängert. Dennoch war wiederholt von 9 bis 18 Klftrn. tiefer in Kalkstein gehauenen und gesprengten Einschnitten 14 und 12 Klftr. hohen Viaducten, von denen letzterer bis 80 Klafter lang erscheint, eine gegen 10 Klafter hohe Stützmauer und selbst die Anlage einer Station auf einer gegen 7 Klftr. hohen Aufdammung nicht auszuweichen.

Den Bau leitet der Bau-Inspector Johann Polivka bei der General-Direction im Vereine mit dem die ganze Strecke in Regie ausführenden Sections-Ingenieur Ferdinand Herglotz. —

2. Komotau-Brunnersdorf, $1_{,7}$ Ml., nach Concession vom 4. August 1871.

Das Baucapital ist für die ganze Verbindungsbahn mit 590 430 fl. veranschlagt.

Mit dem Bau ist, insoweit von den einzelnen Grundbesitzern der Bau vor durchgeführtem Grunderwerb zugelassen wurde, am 1. October 1871 begonnen worden. Der mit den Grundbesitzern versuchte Vergleich blieb wegen der überspannten Anforderungen fruchtlos, daher die Expropriation fast bezüglich der sämmtlichen Flächen eingeleitet werden musste.

Diese Verbindungsbahn vermittelt eine kürzere Verbindung des Nordens Böhmens und des nördlichen und nordöstlichen Sachsens mit dem Westen Böhmens, dann mit Bayern, indem die Umfahrt über Priesen entfällt, und hat in strategischer Beziehung die gleiche Bedeutung, indem irgend einer Truppenconcentration diese Abkürzung zu Statten kommt.

Der Localverkehr bedeutungslos, längs dieser Linie ist der Aufschluss mehrerer Braunkohlen-Grubenfelder zu erwarten.

Diese Bahn, auf welcher technische Schwierigkeiten nicht zu bewältigen sind, erhält ab Komotau die Stationen Hagensdorf $0_{,8}$ Ml. und Brunnersdorf $0_{,9}$ Ml.

Bauleiter: Ingenieur-Assistent von Bellersheim, Bau-Unternehmer: Schön und Wessely.

3. Krima-Raizenhain, $1_{,9}$ Ml. lang und zu 1 124 360 fl. ö. W. veranschlagt.

Die definitive Concession nachgesucht, jedoch noch nicht erflossen.

Mittelst dieser Verbindungsbahn soll ein Anschluss an die Flöhathalbahn die directeste Verbindung der Sächsischen Industriestädte Chemnitz und Leipzig mit den Böhmischen Kohlenlagern erzielt werden. In strategischer Beziehung durch Vermehrung der Heerstrassen nicht ohne Bedeutung.

Die Bahn ist für den Lokalverkehr ohne besondere Bedeutung, auch ist die Belebung der Industrie längs dieser durch unbevölkerte Bezirke projectirten Linie nicht zu erwarten.

Projectirte Stationen: Sebastianberg $0_{,9}$ Ml. und Raizenhain $1_{,0}$ Ml.

4. Falkenau-Graslitz-Klingenthal, $3_{,74}$ Meilen lang und zu 2 109 210 fl. ö. W. veranschlagt.

Die definitive Concession ist nachgesucht, jedoch bisher nicht erflossen, daher weder die Grundeinlösung noch der Bau beginnen konnten.

Diese Linie bezweckt vor Allem die Falkenauer Braunkohle dem industriereichen Graslitz und Umgebung, dann dem angrenzenden Theile von Sachsen zuzuführen, und ist sowohl in volkswirthschaftlicher als in strategischer Beziehung von grösster Bedeutung.

In der Stadt Graslitz bestehen bedeutende industrielle Etablissements in Woll- und Wirkwaaren, Blechinstrumenten, längs der Linie Eisenwerke, deren Festigung und weitere Entwickelung zu erwarten steht. Ausserdem soll der an Vegetabilien armen Gegend der Bedarf an Cerealien zugeführt werden.

Projectirte Stationen: Davidsthal $1_{,5}$ Ml., Heinrichsgrün $0_{,675}$ Ml., Graslitz $0_{,45}$ Ml., (Sächsische Gränze $1_{,115}$ Ml.).

Das sehr coupirte Terrain verweist diese Verbindungslinie in die Niederung des Zwodauflusses, welcher wiederholt zu reguliren und 17 Mal zu übersetzen ist.

5. Kladno-Buschtêhrader Kohlengebiet, $1_{,5}$ Ml. lang und zu 1 003 750 fl. ö. W. veranschlagt.

Diese Abzweigung ist ausschliesslich der Kohlenexploitation gewidmet und ist das Detailproject noch in der Ausarbeitung begriffen.

6. Rakonic-Jechnitz, $3_{,25}$ Ml. lang und zu 1 875 000 fl. ö. W. veranschlagt.

Diese Zweigbahn soll die Verbindung mit der Pilsen-Priesener Bahn und dem Export der Rakonitzer Schwarzkohle vermitteln, und werden erst die Detailarbeiten ausgeführt.

Ausserdem wird projectirt:

7. Jechnitz-Petschau nach Falkenau, Carlsbad und Marienbad.

* Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Die derselben unterm 18. October 1871 concessionirte $6_{,7}$ Ml. = $50_{,46}$ Kilom. lange Bahnstrecke Lieboch-Wies wird eingeleisig ausgeführt, auch das Terrain nur für ein Geleise erworben. Das Baucapital ist mit 500 000 Thlr. pro Meile veranschlagt.

Der Bau wurde am 1. November 1871 begonnen und soll bis 1. November 1872 vollendet sein. Das Terrain wird im Vergleichsweg durchgehends eingelöst.

Nach Ausbau der Linie von Wies über den Radel nach Unter-Drauburg ist die kürzeste Verbindung der Ungarischen Westbahn mit den Kärntner Linien hergestellt. Dasselbe gilt in strategischer Beziehung.

Was den Localverkehr anlangt, werden durch die Lieboch-Wieser Linie die Kohlen des Wieser und Eibiswalder Revieres dem Markt erschlossen.

Stationsorte: Lieboch, Lannach, Wieselsdorf (Preding), St. Florian, Deutsch-Landsberg, Schwanberg und Wies-Eibiswalde $8_{,7}$ Meilen ab Graz.

Technische Schwierigkeiten bietet nur die Ueberschreitung des Hochplateau zwischen dem Lassnitz- und dem Sulm-Flussgebiet.

Bauleitender Techniker ist der Director Eisl; General-Bauunternehmer die Gebrüder Pongratz in Wien.

* Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn. Die Allgemeine Deutsche Creditanstalt zu Leipzig stellt zum 5. März 8 Millionen Thaler oder 12 Millionen Fl. Oesterr. Währ. Silber der 5proc. steuerfreien Silberanleihe der vorgenannten Eisenbahn zum Course von $88^1/_2$ nebst Zinsen vom 1. Januar d. J. ab zur öffentlichen Subscription. Der Prospect giebt folgende Details über die Bahn. Die Bahn ist seit dem Jahre 1870 in Angriff genommen und soll spätestens Anfangs 1873 vollständig eröffnet werden, sie ist ihrer Natur nach hauptsächlich Kohlenbahn, in südlicher Richtung verrichtet sie den Kohlentransport nach Böhmen, Ober- und Nieder-Oesterreich und Süddeutschland, in nördlicher Richtung rechnet sie auf Producte und Hölzer als Frachtgut. Der Bau der $22^1/_2$ Meilen langen Bahn ist fast zur Hälfte vollendet und das bereits begebene Actiencapital der Gesellschaft von 9 Millionen Gulden darauf verwendet, die nördlichen Strecken: Dux-Saaz und Brüx-Saaz sollen im Frühjahr dem Verkehr übergeben werden. Die in Rede stehende Anleihe, zur Vollendung der Linie bestimmt, geniesst die Priorität vor allen übrigen der später noch aufzunehmenden Anleihen. Die Tilgung der Anleihe soll im Jahre 1876 beginnen und spätestens im Jahre 1925 vollendet sein. Ueber den Tilgungsmodus spricht sich der Prospect nicht aus.

### Pester Briefe.

Pest, 28. Februar 1872. (Das neue Eisenbahngeschäft. Ofen-Gran-Jalna. Karlstadt-Fiume. Oesterreichische Staatsbahn und Theissbahn neue Convention. Orosháza-Szarvas. Arad-Szöregh. Oedenburg-Pressburg-Tyrnau. Pferdebahn-Pressburg-Tyrnau. Raab-Oedenburg-Ebenfurth. Munkács-Beskid. Rumänische Bahnen. Vereinigte Ungarische und Erste Donaudampfschifffahrts Gesellschaft.)

An Stelle des vielbesprochenen grossen Eisenbahnbau-Vertrages

ist ein einfacher Geldbeschaffungs Vertrag getreten. Die Regierung hat nach eingehenden Verhandlungen mit den Vertretern der Anglobank, der Wiener Creditanstalt der Pester Creditbank und des Hauses Springer, wozu in letzter Stunde auch der Wiener Bankverein beigezogen wurde, am 23. d. M. einen Vertrag abgeschlossen, wonach sich die genannten Firmen verpflichten, das nöthige Capital für den Ausbau der Linie Semlin-Ofen-Wien, der Slavonisch-Croatischen Linien, eventuell einer von Ofen direct nach Zákány zu führenden Linie mit Inbegriff der Ablösung der Linien Zákány-Agram und Karlstadt-Fiume zu beschaffen. Das Beschaffungscapital wurde vorläufig auf 160 Millionen festgesetzt, wovon 80 Millionen in Prioritäten, 40 Millionen in Actien Lit. A und 40 Millionen in Actien Lit. B ausgegeben werden sollen. Die Prioritäten werden von den Geldinstituten zum fixen Course von 84 übernommen, die Actien Lit. A werden verkauft, das Banken-Consortium hat jedoch die Option erworben, von diesen Actien im ersten Jahre die eine Hälfte, im zweiten Jahre die andere Hälfte zum Course von 80 zu übernehmen. Im Falle dasselbe im ersten Jahre von seinem Vorrechte keinen Gebrauch gemacht, muss es sich im zweiten Jahre rücksichtlich der Uebernahme der ganzen Summe entscheiden. Die Actien Lit. B behält die Regierung. Die noch im Bau begriffene Bahn Karlstadt-Fiume wird um den Betrag von 23 600 000 fl., die bereits im Betriebe stehende Bahn Zákány-Agram um die Herstellungskosten, die Betriebsmittel werden nach dem Schätzungswerthe übernommen. Die Amortisationsquote wurde auf ½ Percent festgesetzt, so dass die Amortisation in 50 Jahren beendet sein kann. Die Baufrage wurde indess in suspenso behalten, bis die Legislative, welcher dieser Vertrag noch in der gegenwärtigen Session vorgelegt werden wird, ihr Votum abgegeben haben wird. Sollte sodann die Regierung den Bau nicht selber durchführen wollen, so ist derselbe der Anglogruppe rücksichtlich der Linie Semlin-Ofen-Wien, der Creditanstalt rücksichtlich der Slavonisch-Croatischen Linien gewahrt.

Der neue Vertrag hat zwar gegen das berüchtigte Eisenbahngeschäft an Umfang bedeutend eingebüsst, insofern als aus demselben die Siebenbürgischen, die Grosswardein-Debreczin-Miskolczer die Arad-Köröser und andere Linien ausgeschieden wurden; er hat aber jedenfalls in Rücksicht auf die Landesinteressen bei weitem gewonnen. Schon der Umstand, dass zu demselben weitere, mächtige Creditinstitute herangezogen wurden, wodurch die Garantie für die Durchführung desselben eine erhöhte Sicherheit erhält, wurde ausserdem für die zu emittirenden Werthtitres ein unverhoffter, zuvor kaum geahnter Cours erreicht. Dem Staatsschatze erwachsen nach dem neuen Vertrage noch insoferne Vortheile, dass falls die Actien lit. B in den ersten Jahren keine Verzinsung abwerfen sollten, die in den folgenden Jahren über fünf Procent zu erzielenden Erträge nicht als Superdividende sondern zum Ersatze der Zinsenrückstände verwendet werden.

Der neue Vertrag ist nach den gegebenen Umrissen als ein entschiedener Fortschritt zu bezeichnen und ist dessen Genehmigung seitens der Legislative nicht zu bezweifeln. Rücksichlich der Geldbeschaffung für die Linie Ofen-Gran bis zum Anschlusse an die Ungarische Nordbahn bei Jalna, welche anfänglich gleichfalls einen Gegenstand der jüngst geführten Verhandlungen gebildet hat, soll nun die Regierung abgesondert mit der Creditanstalt verhandeln. Es ist übrigen wahrscheinlich, dass auch die Geldbeschaffung für diese Linie mit der allgemeinen cumulirt werden wird, sobald die Baufrage des grossen Geschäftes entschieden ist. Ofen Gran Jalna bildet die natürliche Fortsetzung der Linie Semlin-Ofen gegen Norden und zum Anschluss an Oderberg. Diese Linie würde demnach der Anglobank füglich nicht vorenthalten werden können.

Das Consortium, welches den Bau der Strecke Karlstadt-Fiume um den Pauschalbetrag von 19800000 fl. von der Ungarischen Regierung übernommen hat, könnte denselben nur mit einem Verluste von nahezu 30 Percent durchführen. Es dürfte deshalb, wenn seine Schritte bei der Ungarischen Regierung wegen Erhöhung des Pauschales zu keinem günstigen Resultate führen sollten, genöthigt sein, den Bau einzustellen und im Processwege seine Rechtsansprüche geltend zu machen. Im Hinblick auf diese Eventualität dürfte sich die Regierung entschlossen haben, diese Linie in den neuen grossen Vertrag aufzunehmen und für deren Ablösung den weit höheren Betrag von 23 600 000 fl. zu bedingen, wodurch auch jener 30 Procent Verlust gedeckt werden soll.

In den nächsten Tagen wird die Regierung die Gesetzesvorlage betreffs der Concessionirung der Linien Kikinda-Pancsova und Voitek-Bogsan, sowie der Eisenbahn Arad-Temesvar-Orsova im Abgeordnetenhause einbringen und auf deren Erledigung in dieser Session besonderes Gewicht legen. Uebrigens sollten die Staatsbahn und Theissbahn eine Convention dahin getroffen haben, dass beide Gesellschaften gemeinschaftlich die Concession für den Bau einer von Temesvár nach Orsova und von Temesvár nach Pancsova mit einem Flügel nach Semlin zu führenden Eisenbahn ersten Ranges erwerben werden. Die Arad-Temesvárer Bahn wird in die Temesvár Orsovaer gewissermassen als Ergänzung einbezogen; der Bau wird gemeinschaftlich u. zw. binnen drei Jahren durchgeführt und übernimmt bei der Verkehrseröffnung den Betrieb auf der Temesvár-Orsovaer Linie die Theissbahn, auf der Temesvár-Pancsovaer Linie die Staatsbahn, beide auf gemeinsame Rechnung. —

Zum Zwecke des Ausbaues der 7 Meilen langen Linie Orosháza-Szarvas hat der Verwaltungsrath der Theissbahn beschlossen, der Generalsversammlung die Ausgabe von 20 000 neuen Actien mit vollkommen gleichen Rechten wie die Stammactien vorzuschlagen. Es würde daher auf je vier alte Actien eine neue entfallen und den ersteren das Bezugsrecht auf Letztere zustehen.

Wie von verlässlicher Seite berichtet wird, soll es dem Grafen Chotek, Präsidenten der Ersten Siebenbürger Bahn gelungen sein, die Concession für den Bau und Betrieb der Linien Arad-Szöregh der Ersten Siebenbürger Bahn zu erwerben. Der bezügliche Vertrag soll bereits unterfertigt sein.

In der Generalversammlung der Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn wurden die Mittheilungen über den an die Wechslerbank zu Wien erfolgten Verkauf des Unternehmens gemacht. Die Wechslerbank hat um 810 000 fl. die Bahn sammt fundus instructus erstanden. Die Direction wird unter der Firma „Pressburg-Tyrnauer Actiengesellschaft in Liquidation" zunächst die Geschäfte fortführen. Im letzten Betriebsjahre beläuft sich der Reinertrag auf 37 432 fl. Es wurden repartirt 5proc. Dividende der Prioritätsactien 31 500 fl., Abschreibung 2391 fl., Abschreibung der Actien erster Emission 4134 fl. Den Actionären wird hiernach aus dem Kaufschilling 60 Percent ihres Capitales rückgezahlt und hat das Liquidations Comité seine Mission mit thunlichster Beschleunigung aus zuführen.

Die Wiener Wechslerbank, welche bekanntlich die Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn um den Betrag von 810 000 fl. erworben hatte, ist um die Concession einer Locomotivbahn Pressburg-Tyrnau-Uezbegh eingeschritten. Gleichzeitig bewarben sich ein Consortium um die Linie Pressburg-Tyrnau-Trencsin als Bahn II. Ranges und ein anderes, an dessen Spitze der Schlesische Bankverein steht, um die Linie Pressburg-Trencsin-Sillein mit einer Donaubrücke und eventuellen Fortsetzung gegen Oedenburg ebenfalls ohne Zinsengarantie. Unterdess hat die Wiener Wechslerbank im Verein mit der Breslauer Discontogesellschaft und der Anglo-Hungarian-Bank die definitive Concession zum Bau und Betriebe der 42 Meilen langen Locomotiv-Eisenbahn von Oedenburg über Pressburg, Tyrnau nach Sillein zur Verbindung der Südbahn mit der Kaschau-Oderberger Bahn erhalten. Pressburg-Tyrnau wird ein Stück dieser Bahn bilden.

Eine weitere definitive Concession wurde dem Wiener Bankhause Baron Victor Erlanger zum Bau und Betriebe einer Locomotivbahn von Raab über Oedenburg an die Oesterreichische Landesgrenze bei Ebenfurth ohne Zinsengarantie jedoch gegen 30jährige Steuerfreiheit ertheilt. Die bezügliche Gesetzesvorlage soll gleichfalls in den nächsten Tagen vor den Reichstag gebracht werden. Dasselbe Haus bewirbt sich unter gleichen Bedingungen in Oesterreich um die Fortsetzung von Ebenfurth nach St. Pölten an der Westbahn mit einer Zweigbahn nach Wien und in Ungarn um die Linie Ofen-Neu Szöny-Raab. Hierdurch würde eine directe Linie von Ofen nach Wien und an die Elisabeth-Westbahn hergestellt.

Das Consortium des Grafen Barkowski hat die im Vorjahre erworbene Concession für die Bahn Munkács-Beskid zurückgelegt und wird es eine noch in dieser Woche abzuhaltende Verwaltungsrathssitzung der Ungarischen Nordostbahn entscheiden, ob der Bau dieser Linie durch letztere Gesellschaft oder von der Regierung ausgeführt werden wird.

Die Rumänische Kammer hat kürzlich die Frage der Verbindung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit dem Südrussischen Eisenbahnnetz in Berathung gezogen und wird sich voraussichtlich dem Antrage des Ausschusses anschliessen, wornach als Anschlusspunkt der Rumänischen und Russischen Bahnen das am Pruth gelegene Skuleni und für die Verbindungsbahn Skuleni-Jassy die Russische Spurweite beantragt wurde. Angesichts dieser Eventualität wäre der lebhafteste Wunsch auszusprechen, dass es unserer Regierung gelingen möge, die bedrohlichen Nachtheile abzuwenden.

Die Vereinigte Ungarische Dampfschifffahrtsgesellschaft hat in der am 19. d. M. abgehaltenen Comitésitzung, bei welcher das Handels-, Finanz- und Communications-Ministerium durch je einen Ministerialrath vertreten war, an der Hand der letzten Bilanz einen Bedarf von 1 ½ Millionen zur Vermehrung des Schiffparkes, von 1 ½ Million zur Erwerbung einer Schiffswerfte und Erweiterung des Mohácser Kohlenwerkes und einer vierten Million für die Kettenschiffahrt ausgewiesen haben. Mit weniger als 3 Millionen ist der Gesellschaft nicht geholfen und müsste, falls sie sich diese nicht verschaffen könnte, eine Vereinigung mit der Ersten Donau Dampfschifffahrt Gesellschaft anstreben.

Die Letztere hat bereits mit der Aufnahme der Güter begonnen und trifft energische Anstalten zur ehethunlichsten Eröffnung des Verkehrs. Der Correspondenzdienst auf der unteren Donau ist durch die Schiffe der Oesterreichischen Staatsbahn bereits eröffnet.

## Ausland.

**Dänemark.** Aus Copenhagen vom 25. Februar wird der N. Z. berichtet, dass im Volksthing am 24. der Gesetzentwurf zur Verhandlung kam, durch welchen die Regierung um die Ermächtigung nachsucht, die Concession zum Bau und Betrieb der Lolland-Falster Bahn, die zur Fortsetzung der projectirten Linie Hamburg-Fehmarn bestimmt ist, zu ertheilen. Die betreffende Concession soll auf 80 Jahre er-

theilt werden, die Bahn von der Süd- oder Westküste Lollands bis zu einem näher festzustellenden Puncte der Falster'schen Bahn führen und die Verbindung zwischen Lolland und Falster entweder durch Anlegung einer neuen oder Benutzung der bereits vorhandenen Brücke über den Goldborgsund bewirkt werden. Der Concessionsinhaber ist verpflichtet, dem Ministerium des Innern die bezüglichen Pläne zur Genehmigung vorzulegen und eine Caution zu stellen, und die Regierung soll das Recht erhalten, nach Verlauf von 25 Jahren die ganze Anlage nach dem dreijährigen Durchschnittscours der Actien zu erwerben. Aus den sonstigen Bestimmungen heben wir hervor, dass der Staat eine vierprocentige Zinsgarantie für $^3/_4$ des Anlage-Capitals für den Fall übernimmt, dass die Dampffährverbindung zwischen Lolland und Fehmarn, sowie zwischen Seeland und Falster zu Stande kommt; andererseits wird die Garantie nur für die Hälfte der Bausumme geleistet, doch darf die letztere jedenfalls 2250000 Rd. nicht übersteigen. Als spätester Termin für die Vollendung der Bahn wird der 31. December 1874 festgesetzt.

In den Motiven wird bemerkt, dass fremde Geldinstitute ersten Ranges (nämlich die Norddeutsche Bank in Hamburg und die Berliner Discontogesellschaft) die Anlage einer Bahn von der Nordküste Fehmarns durch Holstein nach Hamburg in die Hand genommen und deshalb die Verwirklichung des früher von dem Ingenieur Kröhnke aufgestellten Projects an Wahrscheinlichkeit gewonnen habe. Die Regierung wünsche indess eine möglichst weitgehende Vollmacht zu erhalten, um je nach den Umständen handeln zu können.

Das Volksthing beschloss den Uebergang des Entwurfs zur zweiten Lesung, lehnte dagegen den Antrag auf Vorprüfung durch einen Ausschuss ab. Bei einigem guten Willen wird sich mithin die Angelegenheit noch in dieser Session, obgleich die letztere wohl kaum mehr lange dauern wird, erledigen lassen.

## Technisches.

— *t* — **Brücke über den Gorai-Fluss.** Am 13. Februar d. J. hielt der Ingenieur Bradfort Leslie in der Institution of Civil Engineers einen Vortrag über den Bau der Eisenbahnbrücke über den Goraifluss für die nach Goalundo führende Abzweigung der Eastern Bengal Bahn, woraus folgende Notizen entnommen sind.

Von den zahlreichen Stromarmen, welche das Gangesdelta bilden, ist der Gorai der breiteste und wichtigste. Derselbe wird auch in der trockenen Jahreszeit vorzugsweise von der Schifffahrt benutzt. An der Stelle, wo die Brücke liegt, ist der Strom etwa 1000 Fuss breit und in trockener Jahreszeit 40 Fuss tief, mit einer Stromgeschwindigkeit vor etwa $4^1/_3$ Fuss per Secunde. In der Regenzeit kommen Anschwellungen von 28 Fuss Höhe vor, wodurch die Breite des Strombettes bis auf 1600 Fuss, und die Stromgeschwindigkeit bis auf 7 Fuss per Secunde zunimmt, wodurch im Flussbett zuweilen temporäre Auskolkungen bis zu 24 Fuss Tiefe hervorgebracht werden. An der Westseite schliest sich eine 500 Fuss breite Sandbank an, die von den hohen Fluthen überspült wird. Diese Sandbank ist überschritten mit einem auf Schraubenpfählen ruhenden Viaduct, der 9 Oeffnungen von je $46^1/_4$ Weite und eine halb so weite Oeffnung hat. Die Hauptbrücke, welche das tiefe Strombett überschreitet, hat 7 Oeffnungen von je 185 Fuss Weite, von Mitte zu Mitte der Pfeiler gerechnet. Jeder Pfeiler besteht aus 2 versenkten eisernen Cylindern, die $37^1/_4$ Fuss weit von Mitte zu Mitte von einander abstehen, damit nämlich die Pfeiler sogleich für das zweite Bahngleis, welches indessen vorläufig noch nicht ausgeführt ist, die nöthige Breite erhalten. Die ersten Cylinder wurden auf der Westseite bis zu einer Tiefe von 80 Fuss unter Niedrigwasser, oder etwa 40 Fuss unter der Sohle des Flussbettes, versenkt. Da man indessen die gefährlichen Auskolkungen bei hohen Fluthen mehr und mehr kennen lernte, so wurden die übrigen Cylinder an der Ostseite bis auf eine Tiefe von 98 Fuss unter Niedrigwasser gesenkt.

Jeder Cylinder hat eine schmiedeeiserne Basis, d. h. der untere, $30^1/_3$ Fuss hohe eiserne Ring, der unten 14 Fuss, oben $13^1/_3$ Fuss Durchmesser hat, ist aus Eisenblech hergestellt. Dann folgt ein conischer gusseiserner Ring, wodurch der Durchmesser des Cylinders sich nach oben auf 10 Fuss verringert, und darüber kommen cylindrische gusseiserne Ringe von gleichem Durchmesser. Auf inneren Flanschen der Cylinderwände ist ein 15 Zoll dickes ringförmiges Backsteinmauerwerk aufgeführt und der dann noch verbleibende innere hohle Raum mit Beton ausgefüllt. Die beiden Cylinder, welche zu einem Brückenpfeiler gehören, sind am Kopf durch 2 schmiedeeiserne Querträger mit einander verbunden. Der Oberbau liegt 22 Fuss hoch über Hochwasser oder etwa 50 Fuss über Niedrigwasser. Die Hauptträger sind Blechträger von $12^1/_2$ Fuss Höhe mit 3 Fuss breiten Flanschen. Die Schienen liegen auf hölzernen Langschwellen, welche auf schmiedeeisernen Querträgern ruhen. Die Hauptträger liegen über dem zweiten, vierten, fünften und siebenten Pfeiler auf festen Schuhen, über dem ersten, dritten, sechsten und achten Pfeiler auf Gleitschuhen, welche mit Bronze-Platten versehen sind, um bei den durch Temperaturveränderung verursachten Verschiebungen die Reibung zu vermindern.

Bei der gefährlichen Natur des Stromes konnten die Cylinder nicht von einem feststehenden Gerüst aus aufgestellt und versenkt werden, sondern es wurden dazu zwei grosse Pontons verwendet, welche eine starke hölzerne Platform trugen, in welcher sich entsprechende Oeffnungen für die Cylinder befanden. Jedes Ponton wurde an 2, in schräger Richtung ausgebrachten, Ketten verankert, so dass die 4 Ankerketten beider Pontons zusammen die Form eines Kreuzes bildeten. Auf den Pontons bewegten sich zwei mächtige Laufkrahne von 37 Fuss Weite und 25 Fuss Höhe. Auf einem Ponton war ferner eine Dampfmaschine von 20 Pferdekraft aufgestellt, womit die beiden Centrifugalpumpen von 13 Zoll Durchmesser und die Luftpumpen, welche beim Versenken der Cylinder erforderlich waren, getrieben wurden.

Zunächst wurden auf starken hölzernen Balken, welche quer über die beiden ringförmigen Oeffnungen der Platform gelegt waren, die 3 unteren Ringe aufgestellt, und auf dem inneren Flansch des zweiten Ringes das 15 Zoll dicke Backsteinmauerwerk aufgeführt. Im dritten Ring wurde eine temporäre kegelförmige hölzerne Decke angebracht und durch Kalfatern gedichtet. Dann wurden die drei unteren Ringe, zusammen ein Gewicht von etwa 600 Ctr., mittelst des Laufkrahns etwas gehoben, die Balken über der Oeffnung der Platform weggezogen, und die ganze Masse bis zu 8 Fuss Tiefe in das Wasser hinabgelassen. Dabei war eine Kette ringförmig von aussen in 9 Fuss Höhe über die Unterkante des Cylinders gelegt und es wurden von da aus 3 Ketten in Form eines Y ausgebracht, damit man durch Anziehen oder Nachlassen derselben den Cylinder beim Versenken genau führen konnte, eine einfache Anordnung, die sich als sehr zweckmässig erwies. Dann wurde der Cylinder so weit niedergelassen, dass er, weil die darin eingeschlossene Luft nicht durch die hölzerne Decke nach oben entweichen konnte, fast ganz vom Wasser getragen und nur der Sicherheit wegen noch durch einige angehakte Ketten gestützt wurde. Nachdem der vierte Ring aufgesetzt war, wurden aber diese Ketten losgehakt und es wurde dann mit dem weiteren Aufsetzen der Ringe und Ausführung des 15 Zoll starken Backsteinmauerwerks fortgefahren, wobei der Cylinder immer schwimmend blieb, bis er den Boden des Flussbettes erreichte. Sobald dieses geschehen war, wurde dar Cylinder mittelst einns Hebers ganz mit Wasser gefüllt und die temporäre hölzerne Decke herausgetrieben.

Das Ausgraben der Erde in der Sohle des Flussbettes geschah mittelst einen drehbaren Pfluges, einem grossen Steinbohrer zu vergleichen, bestehend aus einer horizontalen Scheibe, an deren unterer Fläche 4 Schneiden vortraten. Durch die Drehung dieses Bohrers wurde ein conisches Loch von 9 Fuss Durchmesser hergestellt. Die Welle, an deren unterem Ende der Bohrkopf angeschraubt war, bestand aus einem inneren Rohr von 13 Zoll und einem äusseren von 26 Zoll Durchmesser. Der ringförmige Raum zwischen beiden Röhren konnte nach Erforderniss luftdicht verschlossen gehalten, auch theilweise mit Wasser gefüllt werden, damit die im Wasser arbeitende Welle bei genügender Stärke doch hinreichend leicht gemacht werden konnte. Der ausgegrabene Boden wurde, mit Wasser vermischt, im Innern der hohlen Welle aufwärts getrieben, indem nämlich durch die Dampfmaschine Wasser in den Cylinder gepumpt wurde, welches nur dadurch wieder einen Ausweg in den Strom fand, dass es von unten in jene hohle Welle eindrang und durch einen Heber, welcher den inneren Raum der Welle mit dem äusseren Wasserspiegel verband, wieder abfloss. Der Bohrer machte eine Umdrehung in Zeit von 1—$1^1/_2$ Minuten, und die Ausgrabung rückte dabei pro Stunde um etwa 1 Fuss Tiefe vorwärts. In der Regel gebrauchte man einen Tag, um den Cylinder 9 Fuss tief zu senken, und der folgende Tag war dann erforderlich, um ein neues Ringstück aufzusetzen, die Bohrvorrichtung zu verlängern etc., so dass pro Tag die Arbeit um durchschnittlich $4^1/_2$ Fuss vorrückte. Die Arbeit war bei grösserer Tiefe der Einsenkung weder schwieriger noch kostspieliger als bei geringerer Tiefe. Der Bohrer wurde getrieben durch eine kleine Maschine, welche mit comprimirter Luft arbeitete.

Durch einen Cyclon (Wirbelsturm) am 9. und 10. Juni 1869 wurden 2 Cylinder vom Strom unterspült und umgestürzt. Der Eine wurde mit vieler Mühe wieder aufgerichtet, der andere ging aber verloren, weil er schon zu sehr vom Sand überdeckt war.

Der Oberbau der einzelen Oeffnungen wurde auf dem östlichen Ufer zusammengesetzt und dann in der eigenthümlichen Weise auf die Pfeiler gebracht, dass die Träger mit dem vorderen Ende auf einem Ponton, mit dem hinteren Ende auf einem starken Wagen ruhten und so mit Winden fortbewegt wurden. Ueberhaupt bot dieser grossartige Brückenbau manches Interessante und es wurden dabei namentlich die ungewöhnlichen Schwierigkeiten der Pfeiler-Versenkung in einer sehr bemerkenswerthen Weise mit vielem Geschick überwunden. (Nach dem Engineering).

—*t*— **Petroleum-Wagen.** Die Zeitschrift „Engineering" vom 16. Februar d. J. enthält die Zeichnung und Beschreibung eines achträdrigen, von W. Gray Warden aus Philadelphia patentirten Eisenbahnwagens zum Transport von Petroleum. Dieser Wagen besteht in der Hauptsache aus einem cylindrischen Kessel oder Behälter von Eisenblech, der an beiden Enden auf einem vierrädrigen Drehschemel-Gestell ruht und mit Petroleum gefüllt wird. Auf der Mitte des Behälters befindet sich ein Dom, der nicht mit Petroleum angefüllt wird, damit in heisser Jahreszeit das im Kessel befindliche Petroleum, welches in der Hitze sich ausdehnt, im Dom noch etwas Raum zur Ausdehnung findet. Eine kleine Oeffnung in der Decke des Doms gewährt dem sich entwickelnden Petroleumdampfe freien Abzug,

Auf der Decke des Doms sowie am tiefsten Punkt des Kessels, dessen Dicke von den Enden nach der Mitte etwas zunimmt, sind 2 einfache Ventile zum Füllen und Entleeren des Kessels angebracht. Wenn das Petroleum abgelassen und der Kessel im Innern mit Dampf gereinigt worden ist, so können auch andere Güter als Rückfracht mit diesem Wagen transportirt werden. Der hölzerne Rahmen des Wagens ist ziemlich leicht construirt, derselbe giebt aber in Verbindung mit dem Kessel dem Ganzen eine grosse Steifigkeit.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)**

7. März *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. S. S. 186.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Siehe Seite 168.
10. „ *Theisseeisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186.
11. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
11. „ *Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft. Tagesordnung s. S. 242.
12. „ Muldenthal-Eisenbahn (Glauchau-Wurzen) zu Dresden. Gegenstände der Tagesordnung sind: 1. Vorlage der Bescheinigungen und durch Beschluss Feststellung, dass das Grundcapital vollständig gezeichnet ist und 25 Proc. auf jede Actie eingezahlt sind; 2. Genehmigung des Gesellschaftsvertrags; 3. Wahl des Aufsichtsraths (Verwaltungsraths); 4. Beschlussfassung über die nächsten Maassnahmen zu Ausführung des Unternehmens.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenb.-Gesellsch. zu Ludwigslust S. S. 186.
15. „ *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau.
18. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199.
21. „ Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Chemnitz. Gegenstände der Berathung sind u. A.: a) Antrag auf Gewährung einer Remuneration an den ausscheidenden Vorsitzenden im Directorium Dr. Julius Volkmann; b) Beschlussfassung über den Bahnbau nach Stollberg und eventuell Verzicht auf das diesbezügliche Vorzugsrecht.
26. „ Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin.
27. „ Leipzig-Dresdner-Eisenb.-Comp. zu Leipzig.
27. „ *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Tagesordnung s. S. 254.

## Submissionen und deren Ergebnisse.

### a) Ergebnisse.

Bei der allgemeinen Submission auf die beiden Arbeitsloose der Schweinfurt-(Ebenhausen-)Meininger Bahn haben Magdeburger Bauunternehmer ein Abgebot von 5 Proc. gelegt und als Meistabbietende den Zuschlag erhalten. Das Abgebot beträgt auf die Veranschlagsumme von 915 842 fl. 45 792 fl.

### b) Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 7. März | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | Werksteine u. Maurerarbeiten | — |
| 8. „ | daselbst | dieselbe | Verwaltungsgeb. Elberfeld | — |
| 8. „ | zu Bremen | Venlo-Hamburg | Materiallieferung zu Hochbauten auf Bahnhof Bremen | — |
| 8. März | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipzig | Nutzhölzer | 243 |
| 8. „ | zu Köln | Rheinische E. | Kohlenplätze-Verpachtung zu Longerich | — |
| 9. „ | zu Wien | Kaiserin Elisabethb. | 50 000 Stück Schwellen, 15 000 Cubikf. Extrahölzer u. 16 000 Cubikf. Brückenhölzer | — |
| 9. „ | zu Hirschberg | Niederschl.-Märk. E | Beamtenwohngebäude auf Bahnhof Waldenburg. | |
| 9. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Dioritpflastersteine. | — |
| 9. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Leipz. E. | Maurer- u. Zimmerarb. | — |
| 10. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Bahnhof-Hochbauten | 243 |
| 10. „ | daselbst | dieselbe | Blitzableiter | — |
| 10. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 11. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünden (Bauinspection) | Wasserstationsgebäude auf Bahnhof Sterbfritz | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 8 Bahnwärter-Etablissements auf der Strecke Brilon-Beringhausen | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 11. „ | zu Breslau | Oberschlesische. E. | Brückenschwellen | — |
| 12. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung der Wirthschaftsgeb. auf den Bahnhöfen Neukirchen, Burghaun und Flieden | — |
| 12. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | 255 |
| 12. „ | zu Düsseldorf | Berg.-Märk. E. | Wärterwohnhaus zu Haspe | — |
| 12. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Bahnhofs-Rest. zu Neustadt a. R. | — |
| 12. „ | zu Mannheim | Badische Staatsb. | Bauarb. Mannheim-Graben | — |
| 12. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 2. Loos Nagold-Horb | — |
| 14. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 14. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Materialien zum Locomotivschuppen zu Dortmund | — |
| 15. „ | zu Zürich | Schweiz. Nordostb. | Schienen etc. | 255 |
| 15. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Werkstatts-Materialien | — |
| 16. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Weichen | 255 |
| 16. „ | zu Berlin | Niederschl.-Märk. E | Mauersteine zum Erweiterungsbau des Steuerschuppens auf Bahnhof Berlin. | |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Barrièren, Warnungstaf. | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Isolatoren | 249 |
| 18. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 20 Locomotiven | — |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | 2000 eich. Schwellen | — |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 21. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Schienen | 255 |
| 22. „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Erdarbeiten Lazisk-Martha-Valesca-Grube | — |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 9. April | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 256 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomiers | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.


## Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am 1. März cr. auf der Zweigbahn Cottbus-Sorau die Theilstrecke **Cottbus-Forst** für den Personen-, Eilgut- und Güterverkehr eröffnet werden wird.

| Cottbus-Forst | | | Forst-Cottbus | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Station | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. | Station | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. | Gem. Zug 1. bis 4. Cl. |
| | Vorm. | Nm. | | Vorm. | Nm. |
| Cottbus Abfahrt | 7,45 | 3,40 | Forst Abfahrt | 8,50 | 4,45 |
| Forst Ankunft | 8,25 | 4,20 | Cottbus Ankunft | 9,30 | 5,25 |

Die Preise für die Beförderung von Personen und Gütern sind auf den Stationen Cottbus und Forst einzusehen. Daselbst sind auch die Tarife und Fahrpläne käuflich zu haben.

Die Tarife und Fahrpläne für die bislang eröffneten Strecken unserer Bahn bleiben unverändert bestehen.

Ausser den gewöhnlichen Fahrbillets werden für 2. und 3. Wagenclasse Billets zu ermässigten Preisen für die Hin- und Rückfahrt mit fünftägiger Gültigkeit ausgegeben.

Berlin, am 26. Februar 1872. **Die Direction.**

## Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Tüchtige Geometer und Geometer-Gehülfen, welche dauernde Beschäftigung suchen, wollen sich unter Vorlage ihrer Atteste baldigt bei uns melden.

Köln, 28. Februar 1872.

**Die Direction.**

## Niederschlesische Zweigbahn.

Die Stelle eines Abtheilungs-Baumeisters ist zu besetzen.

Meldungen unter Beifügen von Attesten sind an die Unterzeichnete zu richten.

Glogau, den 27. Februar 1872.

**Die Direction der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft.**

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.**

# Bitte um Beachtung!

Mein wohlassortirtes Lager von:

## Maschinen-Treib-Riemen

— aus bestem **Kernleder** — in allen Breiten und Stärken — sowie meine

## probaten Russischen Binde- und Nähriemen

— von **eminenter** Haltbarkeit — (meine ausschliessliche Specialität) — empfehle ich den geehrten Eisenbahn-Directionen und Maschinen-Werkstätten zu geneigter Berücksichtigung.

Garantie für solide Waare — prompte und billige Bedienung. — (Die besten Referenzen vieler bedeutenden Werke stehen mir zur Seite).

Chemnitz, den 1. März 1872.

**Ernst Bernhard,**
Fabrikant Russisch-gärer Rindshäute.

---

Eine grössere Parthie
**Gebrauchte, wohlerhaltene Eisenbahnschienen**
leichten Calibers,
zu Anschluss- und Arbeits-Geleisen für **Fabriken, Bauunternehmer** und dergleichen, offeriren zu billigen Preisen

**Gebrüder Trier** in **Darmstadt.**

---

Der
# Practische Maschinen-Constructeur
mit Beiblatt
**Industrielle Rundschau.**
Herausgegeben von
**W. H. Uhland.**
Preis pro Quartal (6 Hefte) 2 Thlr.
Verlag von Baumgärtner's Buchhandlung in Leipzig.


**Inhalt von Jahrg. 1872 Heft 2:**

Maschinenbau und Ingenieurwesen: Die Construction der Triebwerke. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Ein Muster-Etablissement. Schluss. (Mit Zeichnungen Taf. 5.) — Breitdreschmaschine für Dampf- und Rosswerkbetrieb von der Actiengesellschaft für den Bau landwirthschaftl. Maschinen und Geräthe und für Wagenfabrication H. F. Eckert in Berlin. Schluss. (Mit Zeichnungen Taf. 6 u. Holzschnitten.) — Continu-Vorrichtung für 80—100 Fäden. Ausgeführt in der Fabrik von Ed. Rinck und Reichenberger in Eupen. (Mit Zeichnungen Taf. 6.) — Neue Schnitzelpresse. Von Dr. Rob. Schmidt. (Mit Zeichnungen Taf. 7.) — Typen neuerer Mahlgänge. (Mit Zeichnungen Taf. 8.) — Schiebersteuerungs-Diagramme. Von G. A. Neubert. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Technische Umschau: Die Maschinen zur Gummiwaarenfabrication. Von Dr. Rob. Schmidt. Fortsetz. (Mit Holzschnitten.) — Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civ.-Ing. Forts. — Die Maass- u. Gewichtsuhr. (Mit Holzschn.) — Grossartige Drahtseiltransmission. — Notizen aus d. Praxis: Kalatschoff's Feilapparat. (Mit Holzschn.) — Meiselhalter für Drehbänke, Hobel-, Shaping- und Stossmaschinen. (Mit Holzschn.) — Bohrapparat neueuester Constr. (Mit Holzschnitten.) — Technische Briefe: Berlin. Das neue Gesetz über den Betrieb der Dampfkessel. Von H. Sommer, Ingenieur. — Fortschritte der Industrie und Technik: Expansionspuffer. (Mit Holzschn.) — Morrison's Thürschloss für Eisenbahnwagen. (Mit Holzsch.) — Conuswalzen. (Mit Holzschn.) Recepte und Notizen. — Bücherschau. — Fragekasten.

Inhalt der „Industriellen Rundschau".

Finanzieller Wochenbericht vom Dec. — Baumwoll-Industrie und Arbeiterverhältnisse in Nordamerika. — Das New-Yorker Clearing-House. — Wiener Weltausstellung 1873. — Die Fabrikation von Sedan. — Aus der Provinz Posen.

**Inhalt von Jahrg. 1872 Heft 3:**

Maschinenbau und Ingenieurwesen:

Die Construction der Triebwerke. Fortsetsung. (Mit Holzschnitten.) — Dachstuhlconstruction für grosse Spannweiten. Von J. Langer, Ingenieur, Prag. (Mit Zeichnungen Tafel 9 und Holzschnitten.) — Bandsäge. (Mit Zeichnungen Tafel 10.) — Der Buss'sche patentirte Regulator. Von B. Stauffer, Constructeur des Buss'schen Regulators. (Mit Zeichnungen Tafel 11 und Holzschnitten.) — Neue Feuerspritze. Von Ingenieur Apel. (Mit Zeichnungen Tafel 12.) — Schiebersteuerungs-Diagramme. Von G. A. Neubert. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Technische Umschau: Die Maschinen zur Gummiwaarenfabrikation. Von Dr. Rob. Schmidt. Schluss. — Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civil-Ingenieur. Fortsetzung. — Die Luftcompressionsmasche zu Bardonneche. (Mit Holzschnitten.) — Verminderung des Kesselsteins. — Einige Worte über die Runkelrübenspiritus-Fabrikation. Von L. Krupski in Moskau. — Fortschritte der Industrie und Technik: Dronsfield's Patentschleif-Apparat. (Mit Holzzschnitten.) — Bandwebstuhl von Gadd und Moore in Manchester. (Mit Holzschnitt.) — Bailay's Sicherheitsventilhebel — Recepte und Notizen. — Kugeldrehen. — Bücherschau. — Fragekasten. — Beantwortungen.

Inhalt der „Industriellen Rundschau".

Finanz- und Handelsbericht vom Jan. — Oesterreichische Transport-Calamitäten. — Baumwoll-Industrie und Arbeiterverhältnisse in Nordamerika. (Schluss.) — Notizen.


## Stahlguss-Bremsklötze

in bewährter Qualität,
empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

---

So eben erschien:

## Maassstäbe für Architecten und Ingenieure.

Zum unmittelbaren Gebrauch bei Anfertigung architectonischer und anderer Zeichnungen. Ein Blatt in gr. fol. mit 18 Maassstäben in Metermaass. — Preis 5 Sgr.

Berlin, 1. März 1872. **Ernst & Korn.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

## Für Bahn-Beamte.

**Gesucht unter günstigen Conditionen für ein grösseres Speditions-Geschäft in Hamburg ein kaufmännisch gebildeter Bahnbeamter, der mit dem Tarifwesen vollständig vertraut sein muss.**

Gefl. Offerten sub **D. No. 1392** befördert die **Annoncen-Expedition** von **Rudolf Mosse** in **Hamburg.**

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

## Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des Februar-Heftes 1872:** Ofen-Pest, v. C. Schönichen. Madagaskar, v. S. Ruge Mexikanische Bilder, von K. Löffler. Freiburg in Breisgau, von H. Zimmermann. Am Bramáputr, von O. Flex. Eisenbahnfahrt durch Hannover und Kurhessen, von E. Ziehen. Paraguay, von K. Mängels. Aus zwei Jahrhunderten Deutschen Gewerbelebens, von J. Löwenberg. Die Deutschen in Südtyrol und ihre Sagen, von O. Delitsch und J. Zingerle. Das nördliche Bergland von Elsass u. Lothringen, von O. Delitsch. 23 Miscellen. Neue Bücher und Karten etc. **Mit 7 Holzschnitten und 1 Kärtchen.**

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten u. Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 28. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 8. März 1872. (Schluss der Nummer: 7. März, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Berliner Briefe: Lübbenau-Radeberg; Oels-Gnesen; Breslau-Warschauer Eisenbahn; Posen-Bromberg; Deutsch-Holländische Eisenbahn; Bergisch-Märkische Bahn; Münster-Enscheder Bahn; Generalversammlung der Pfälzischen Bahnen und Dividende derselben; Directorial-Bericht der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn; Bericht der Berlin-Hamburger Bahn; Erfurt-Hof; Gera-Weimar; Eisenbahngesetz-Entwurf, betreffend Taunusbahn-Harzbahn; Berlin-Stettiner Eisenbahn-Projecte; Berliner Nordostcanal. Bau-Gesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen Plessner & Comp. Magdeburg-Halberstadt, Berlin-Kölner Route. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Der Eisenbahnmarkt; Oesterreichische Reichstagsverhandlungen; Ungar. Landtagsvorlagen; Zugsverspätungen; Gebahrung des Ungarischen Communicat.-Minist.; Personalien; Signalvorschriften, Hofbahnwagen; Feldeisenbahn; transportables Geleissystem; Ungar. Bahnen; von der Nord-, Staats-, Süd- und Elisab. Westbahn; von den Wiener, Böhmischen und Galizischen Bahnen. — Coursblatt. — Eisenb.-Kalender. — Offic.- u. Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 3. März. (Lübbenau-Radeberg. Oels-Gnesen. Breslau-Warschauer Eisenbahn. Posen-Bromberg. Deutsch-Holländische Eisenbahn. Bergisch-Märkische Bahn. Münster-Enscheder Bahn. Generalversammlung der Pfälzischen Bahnen und Dividende derselben. Directorial-Bericht der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Bericht der Berlin-Hamburger Bahn. Erfurt-Hof. Gera-Weimar.)

Die Preussische Gesetzsammlung veröffentlicht einen Staatsvertrag mit Sachsen, betreffend die Herstellung einer Bahn von Lübbenau über Camenz nach Radeberg. Da Lübbenau eine Station der Berlin-Görlitzer Bahn ist und Radeberg an der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn bei Dresden liegt, so ist durch den intendirten Bau eine ziemlich directe Linie Berlin-Dresden hergestellt. Angesichts dessen ist die an unsrer Börse allgemein geglaubte und desshalb in meinem letzten Bericht erwähnte Nachricht, dass die Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft behufs Herstellung einer directen Linie Berlin-Dresden von Luckenwalde nach Dresden zu bauen beschlossen habe, sehr zweifelhaft, der oben angezogene Vertrag besagt in seiner Hauptsache, dass der ältere Vertrag von 1868 wegen Baues einer Bahn Radeberg-Cottbus resp. Spremberg aufgehoben ist und dass beide Regierungen den Bau einer Bahn Radeberg-Lübbenau zulassen werden. Den Theil dieser Bahn von Radeberg nach der Sächsischen Grenze baut Sachsen selbst; von der Grenze nach Lübbenau hat Berlin-Görlitz die Concession erhalten. Die Eröffnung des Betriebes soll bis Ende 1873 stattfinden.

Die grosse Eisenbahnlinie zwischen Schlesien und dem Netzedistrict und zwar vorläufig die Strecke Oels-Gnesen ist jetzt in das Stadium gelangt, dass der Handelsminister die Concession zugesagt hat sobald der Nachweis für das auf 8 Millionen Thaler festgesetzte Baucapital erbracht ist. Die Baugesellschaft Plessner, deren ich heut noch mehrfach Erwähnung zu thun haben werde, hat das Stammactien-Capital unter Betheiligung der interessirten Kreise aufgebracht, während zur Uebernahme der Stammprioritäten ein Consortium zusammen getreten ist. Man beabsichtigt die Linie, welche den Oberschlesischen und Galizischen Verkehr mit 12 Meilen Abkürzung gegen die Oberschlesische Bahn nach dem östlichen Grossherzogthum und den Ostseeplätzen vermitteln soll, später nach Süden vielleicht bis Brieg, nach Norden bis Bromberg zu verlängern, und wird damit wie ein Blick auf die Karte zeigt eine Linie schaffen, welche den Verkehr des gesammten mittleren Ostens, welcher sich jetzt zwischen der Warschau-Wiener und Breslau-Posener Bahn theilt, in sich aufzunehmen berufen sein.

Nachdem am 1. März die Strecke der Breslau-Warschauer Eisenbahn bis Kempen in Betrieb gesetzt worden ist, auf welcher in jeder Richtung 3 gemischte Züge täglich verkehren, sind von Kempen bis zur Landesgrenze nur noch 1,33 Meilen zu vollenden. Die Schlussstation auf Preussischer Seite ist das Haupt-Zollamt Podzamcze, auf Russischer Seite liegt das Städtchen Wieruszow. Die Grenze bildet die Prosna. Auch diese 1,33 Meilen lange Strecke wird voraussichtlich am 1. April c. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Posen-Inowraclaw-Bromberg steht auch in einigen Monaten bevor, man nimmt an, dass dieselbe im Juni erfolgen wird. Die Geleiseverbindung bei Posen mit der Märkisch-Posener Bahn ist bereits hergestellt. Die Strecke Thorn-Inowraclaw und die Verbindung mit der Thorn-Insterburger Bahn wird so gefördert werden, dass die Betriebseröffnung zum Herbst zu erwarten steht.

Ich komme wieder zu der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft zurück. Dieselbe hat sich mit den Rheinisch-Westfälischen Industriellen dahin verständigt, die Deutsch-Holländische Bahn (aus dem Rheinisch-Westfälischen Kohlenreviere mit den Haupt-Productionsstädten Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund einerseits nach Zütphen und Zevenaar andrerseits über Hamm nach Hameln) als ein einheitliches Ganze im Verein mit ihnen und unter ihrer wesentlichen Betheiligung durch eine Eisenbahngesellschaft auszuführen und zu verwalten, welche in dem Industriebezirke domicilirt. Daraufhin hat die Regierung im allgemeinen ihr Interesse für das Project bekundend die Vorconcession für die Bahn ertheilt. Die finanzielle Seite des Unternehmens soll angeblich völlig gesichert und der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft das nöthige Capital zur Verfügung gestellt sein. Die Lippesche Regierung hat die Linie — wie ich glaube bereits früher gemeldet zu haben — schon vor einiger Zeit gleichzeitig mit der Linie Lemförde-Bergheim concessionirt. Die Concessionirung auf Holländischem Gebiet soll auch nicht mehr auf sich warten lassen.

Die verschiedentlich verbreitete Nachricht von der Ertheilung der Vorconcession für die Bahn Osnabrück-Hamm an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, sowie Betreffs der Uebernahme des Betriebes der ersteren Bahn Seitens der Oldenburger Regierung ist, wie hiesige Blätter jetzt übereinstimmend melden, verfrüht. Richtig wäre nur, dass die Bergisch-Märkische Bahn um die Vorconcession für Hamm-Osnabrück nachgesucht hat.

Die am 1. März stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Münster-Enschede genehmigte, wie hierher berichtet wird, den Betriebs-Ueberlassungsvertrag mit der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster. Zur Ergänzung des Aufsichtsraths wurden gewählt: 1) Der Ober-Bürgermeister Geheime Rath Offenberg in Münster; 2) der Bürgermeister Sprenger van Eyk in Enschede.

In der am 28. v. M. stattgehabten Generalversammlung der Pfälzischen Bahnen wurden beide Gegenstände der Tagesordnung im Sinne der Verwaltungsraths-Vorlage genehmigt.

In Bezug auf den ersten Gegenstand der Tagesordnung theilt der Präsident der Generalversammlung mit, dass die Allerhöchste Concession für die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Landau nach Zweibrücken mit einer Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens eingetroffen sei und dass dieselbe nunmehr der besonderen Generalversammlung der Ludwigsbahn, der Maxbahn und der Nordbahnen zur Zustimmung hiermit vorgelegt werde.

Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung stellt der Herr Präsident Namens der Verwaltung den Antrag, die Generalversammlung wolle zum Zwecke der Vermehrung des Fahrmateriales, der Herstellung von Lände- und Ladestellen mit Dampfkrahnen längs des Rheines in Ludwigshafen und mehrerer anderer Ergänzungsbauten die Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft im Betrage von $3^1/_4$ Millonen Gulden im Wege eines Prioritätsanlehens beschliessen. Herr Director von Jäger motivirt diesen Antrag dahin, dass im Jahre 1871 an Gütern und Kohlen $46^1/_2$ Millionen Ct. auf der Bahn befördert worden, somit, bei Weglassung der Sonn- und Feiertage, ca. 150 000 Centner täglich. Zur Bewältigung einer so starken Transportmasse seien für den Hin- und Hertransport 3000 Waggons à 100 Ctr. Tragkraft, mit Berücksichtigung der für das Ein- und Ausladen in Anspruch genommen, so wie der durch die Reparaturen ausser Dienst befindlichen Wagenzahl über 9000 Güter- und Kohlenwaggons erforderlich. Da die Bahn keine so grosse Wagenzahl besitzt, so mussten stets die benachbarten Bahnen aushelfen, namentlich die französische Ostbahn, wodurch der Gesellschaft erhebliche Ausgaben für Wagenmiethe erwachsen seien. Seitdem aber das Elsass in Deutschen Besitz übergegangen, sei diese Aushülfe nicht nur weggefallen, sondern die Pfälzischen Güterwagen würden sogar von der Deutschen Bahnverwaltung im Elsass stark in Anspruch genommen. Die Verwaltung sei somit, wenn der Bahnverkehr nicht Noth leiden soll, gezwungen, eine Vermehrung des Fahrmaterials durch Anschaffung von 12 Güterlocomotiven, 6 Personen-Locomotiven, 16 Personenwagen 1. und 2. Classe und 30 Personenwagen 3. Classe, so wie von 200 gedeckten und 100 offenen Güterwagen von je 200 Centner Tragkraft zu beantragen. Für die Beschaffung dieses Betriebsmaterials seien 2 561 000 fl. erforderlich, während die nöthigen Rhein-Ufer- und sonstige Ergänzungsbauten, worunter auch die Anlage einer Reparaturwerkstätte in Kaiserslautern, eine weitere Ausgabe von 939 000 fl. erfordern. Im Ganzen seien also $3^1/_2$ Millionen Gulden für diese Zwecke zu beschaffen. Die Mittheilungen des Herrn Director v. Jäger waren so überzeugend, dass die Generalversammlung die für die Förderung des Bahnverkehrs nothwendigen Geldmittel ohne jede Debatte der Verwaltung einstimmig bewilligte.

Die letztjährige Dividende der Pfälzischen Eisenbahnen berechnet sich auf 13 fl. 45 kr. oder $2^3/_4$ pCt. Mit Einrechnung der gewöhnlichen Zinsen und Präcipuen stellt sich sonach das Gesammterträgniss auf die Actien der verschiedenen Bahnen folgendermaassen: Bexbacher $11^3/_4$ pCt. oder 58 fl. 45 kr. Maxbahn $8^3/_4$ pCt. oder 41 fl. 15 kr. Alte Nordbahn $6^3/_4$pCt. oder 33 fl. 45 kr. Alsenz $5_{,72}$ pCt. oder 28 fl. 36 kr. Ausserdem erhält der Staat den letzten Rest der für einzelne Bahnen geleisteten Vorschüsse mit 68 519 fl. zurückvergütet und überdies bezieht er nach den Fusionsbedingungen eine Summe, entsprechend $^1/_2$ pCt. des Actien-Capitals mit 132 182 fl.

Das Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn hat eine ausführliche Denkschrift ausgearbeitet, durch welche der mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn abgeschlossene Betriebsüberlassungs- und Fusions-Vertrag in eingehendster Weise motivirt wird. Die Denkschrift ist dazu bestimmt, in der auf den 7. d. M. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung vorgelegt zu werden. Wir geben nachstehend einen längeren Auszug aus demselben. Das Directorium der Magdeburg-Leipziger Bahn sagt zunächst: „Die Absicht bei Einleitung der betreffenden Verhandlungen war darauf gerichtet, von unserm Unternehmen die Nachtheile abzuwenden, welche aus der Fortsetzung des begonnenen Concurrenzkampfes beider Gesellschaften unausbleiblich entstehen müssen. Wir konnten uns der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass die neu ausgebauten Bahnlinien Magdeburg-Halberstadt's, namentlich die Strecke Aschersleben-Halle, uns einen grossen Theil des directen Verkehrs entziehen müssen und dass die Ausführung der noch schwebenden Projecte dieser Gesellschaft, unsere Strecke zwischen Magdeburg und Leipzig von dem directen Güter- und Personenverkehr geradezu ausschliesst. Nach Vollendung der Bahn von Aschersleben nach Halle kann uns der vom Rheine und Westphalen originirende Verkehr, so weit er sich jetzt noch über Magdeburg bewegt, nur noch zum Theile verbleiben und auch dieser Theil wird der Stammbahn nur mit erheblichen Opfern erhalten werden können. Dazu kommt, dass die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Vollendung des Baues der Aschersleben Linie nicht in Halle stehen bleiben kann, dass sie vielmehr, um von uns unabhängig zu werden, weiter gehen und durch Herstellung einer selbständigen Bahn von Halle nach Leipzig eine unmittelbare Verbindung mit den dort mündenden Bahnen suchen muss. Die Herstellung dieses directen Anschlusses, sowie die Ausführung der Bahn von Dodendorf nach Stassfurt durch die Magdeburg-Halberstädter, und der Zerbster Bahn durch die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft würde uns den gesammten Verkehr, der unserer Linie noch über Magdeburg zufliesst, nehmen müssen. Die Halberstädter Gesellschaft, welche die Anschlüsse nach Norden beherrscht, würde namentlich den Hamburger und Bremer Verkehr über Dodendorf, und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft den Verkehr von den eigenen und von Braunschweiger Stationen über Zerbst ablenken. Eine theilweise Zurückgewinnung dieser Verkehre ist später nur möglich, wenn sich unsere Gesellschaft entschliesst, zur Herstellung neuer Linien nördlich und westlich von Magdeburg, welche der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft direct Concurrenz machen, bedeutende Capitalien aufzuwenden. Dieses Mittel glauben wir aber nicht empfehlen zu können. Abgesehen davon, dass hierin eine Capitalvergeudung liegen würde, welche sich nicht rechtfertigen lässt, sofern sie vermieden werden kann, ist unsere Gesellschaft bei ihrem kleinen Stammcapital von $5^1/_4$ Millionen Thalern auch gar nicht in der Lage, neue kostspielige Linien auszuführen, ohne die jetzigen Erträgnisse der Stammbahn aufs Spiel zu setzen und jedenfalls Jahre lang wesentlich zu reduciren. Es erschien uns daher nothwendig, den Versuch einer Verständigung zu machen. Auch war der Zeitpunct zur Erlangung nicht drückender Bedingungen gut geeignet, da die für uns aus den bereits gebauten neuen Magdeburg-Halberstädter Linien entstehenden Nachtheile noch nicht in vollem Umfange eingetreten sind, die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ferner auch noch in der Lage ist, von der Ausführung weiterer Concurrenzprojecte abzusehen und somit erhebliche Baucapitalien, deren Aufwendung andernfalls unvermeidlich wäre, zu ersparen und sich endlich im Jahre 1871 die Resultate des Betriebes unserer Stammbahn wiederum günstiger gestaltet haben. Die Erlangung einer dauernden Rente von 14 Thalern pro Actie muss bei Lage der Sache günstig erscheinen, da den Actionären, auch wenn man die voraussichtlich fortschreitende Entwickelung des Localverkehrs hoch in Anschlag bringt, bei getrennter Verwaltung Erträgnisse von dieser Höhe keineswegs hätten dauernd in Aussicht gestellt werden können." Nachdem die Denkschrift in dieser Weise die Gründe dargelegt hat, welche für den Abschluss des oben erwähnten Abkommens maassgebend waren, geht sie zu der Frage über, ob die Actionäre der Magdeburg-Leipziger Bahn hinsichtlich ihrer Rente durch die Magdeburg-Halberstädter Bahn hinlänglich sicher gestellt seien. Die Frage wird unbedingt bejaht und in der That ist denn auch nicht daran zu zweifeln, dass die Magdeburg-Halberstädter Bahn in jeder Beziehung sicher und zahlungsfähig ist. In dem Vertrage ist der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft das Recht vorbehalten, die Auflösung der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft herbeizuführen und sie hat alsdann die Stammactien in unkündbare Werthpapiere mit einem Zinsertrage von 14 Thalern umzuwandeln. Es kann dies aber erst dann geschehen, wenn die vollständige Tilgung der sämmtlichen Obligationen, welche das Stamm-Unternehmen belasten, herbeigeführt ist. Das gesammte von seinen Schulden befreite alte Stamm-Unternehmen wird dann ausser dem ganzen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Unternhmen diesem Rentenpapiere haften und die Sicherheit wird in diesem Falle somit noch wesentlich erhöht werden. Diese Gründe werden die Actionäre überzeugen, dass von einer Gefährdung ihres Eigenthums und der ihren Actien stipulirten Dividenden keine Rede sein kann. Es ist daher auch die Vertragsbestimmung, wonach der Ausschuss der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft berechtigt sein soll, die Verwaltung zurückzufordern, falls die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft den Stamm-Actionären 14 Thaler Dividende nicht gewähren sollte, keineswegs der Besorgniss, dass dieser Fall je eintreten könnte, sondern vielmehr nur dem Bestreben zuzuschreiben, jedem Einwande in dieser Beziehung von vorn herein vorzubeugen. Im Zusammenhange hiermit, so fährt die Denkschrift fort, steht die Vertragsbestimmung, durch welche die Belastung des Stamm-Unternehmens noch mit einer Prioritätsanleihe von 2 Millionen Thaler gestattet wird. Es liegt in der Natur der Sache, dass, so lange die Gesellschaft besteht, sie auch für die Capitalien zu sorgen hat, welche zum Ausbau und zur vollständigen Ausrüstung ihrer Strecken erforderlich sind. Ueberdies liegt, so lange an die Möglichkeit eines Rückfalles der Bahn in die eigene Verwaltung gedacht wird, es in ihrem eigenen Interesse, dies zu thun, um in einem solchen Falle die Bahn nebst allem Zubehör als ihr Eigenthum zurückzuerhalten. Das Directorium würde, sofern der Vertrag nicht zur Perfectien kommen sollte, mit Anträgen auf Capitalvermehrung zu den verschiedensten Zwecken, z. B. zum Zwecke der Herstellung eines zweiten Geleises auf der Stassfurter Bahn, zur Vollendung des Central-Bahnhofes in Magdeburg und zur Erweiterung der Bahnhöfe zu Leipzig und Halle an die Generalversammlung herantreten müssen und es müsste alsdann die Aufnahme einer höheren Summe als zwei Millionen Thaler beantragen.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hat ebenfalls für die Generalversammlung am 17. März in Ludwigslust einen längeren Bericht über die vorliegenden Projecte ausgearbeitet, dem ich folgende Daten entnehme. In Betrag der Herstellung einer Bahn Berlin-Geestemünde bemerkt der Bericht, dass die erste Anregung zur Weiterführung der jetzt im Bau begriffenen Bahn Wittenberge-Lüneburg von der Preussischen Regierung angegangen sei, welche die Herstellung einer directen Verbindung zwischen Berlin und dem Weser-

hafen als nothwendig bezeichnet und gleichzeitig zu erkennen gegeben habe, dass ihr von verschiedenen Seiten Anerbietungen zur Herstellung einer solchen Bahn gemacht, sowie dass sie aber der Berlin-Hamburger Bahn den Vorzug geben werde, wenn dieselbe die Fortsetzung der im Bau begriffenen Zweigbahn beschliesse. Die Bahn sah sich hiernach in die Lage versetzt, entweder die Bahn nach Geestemünde zur Ausführung zu bringen, oder es geschehen zu lassen, dass der Vekehr von Geestemünde nach Berlin und dem Osten und Südosten Deutschlands, sowie nach Oesterreich etc. einer anderen concurrirenden Bahn zugewiesen werde. Der Bau wurde daher beschlossen. Die Entfernung zwischen Berlin und Geestemünde beträgt jetzt auf dem nächten Wege über Stendal-Lehrte 58,9 Meilen, nach Fertigstellung der Bahn Uelzen-Langenwedel 52,4 Meilen, und nach Vollendung der Wittenberge-Geestemünde-Bahn 47,6 Meilen. Was insbesondere Bremen betrifft, so ist dieser Platz nicht wie Hamburg, Seehafen und Handelsplatz zugleich, sondern vorwiegend nur letzteres. Die Seehäfen für Bremen sind die mehr als 8 Meilen von Bremen entfernten Häfen Geestemünde und Bremerhafen. Das Geschäft in Geestemünde ist bereits jetzt ein selbstständiges und ein Theil der Haupthandelsartikel, insbesondere Speditionsgüter, gehen direct vom Seeschiff der Eisenbahn zur Beförderung nach dem Bestimmungsort zu, statt dieselben zunächst nach Bremen zu dirigiren. Aber auch für Hamburg, das zur Winterzeit vom Eise blockirt, während Geestemünde eisfrei bleibt, ist die Bahn von Bedeutung, da die Venlo-Hamburger Bahn mit der Rasteburg-Geestemünder Bahn dann eine directe Verkehrsstrecke bietet. — Thatsache ist ausserdem, dass die eine Bahn von Geestemünde nach Bremen zur Bewältigung des Verkehres nicht mehr ausreicht. — In Bezug auf die Bahn Hagenow-Oldesloe bemerkt der Bericht des Weiteren dass gegenwärtig der ganze Verkehr aus den Elbherzogthümern mit Berlin und mit dem Osten Deutschlands mit einem grossen Bogen über Hamburg geht, während die gerade Fortsetzung der Bahn Flensburg-Neumünster auf die Station Hagenau hinweist. Die Altona-Kieler Bahn baut bereits von Neumünster nach Oldesloe. Die Preussische Regierung hat ein lebhaftes Interesse, die Elbherzogthümer und namentlich Kiel in nähere Verbindung mit Berlin zu bringen und wird daher jedes Unternehmen unterstützen, das diesem Zwecke dient. Es wird hierbei des Ferneren auf das erschlossene Salzlager in Segeberg hingewiesen. Die Länge dieser Bahn wird 9—10 Meilen betragen und erhält sich dadurch die Berlin-Hamburger Bahn den Verkehr aus Schleswig-Holstein und Lübeck für die 25½ Meilen lange Strecke der bestehenden Bahn Hagenow-Berlin. Jetzt beträgt die Entfernung Berlin-Hamburg-Neumünster 49,1 Meilen, künftig wird sie 40,9 Meilen ausmachen. Die Linie nach Kiel beträgt jetzt 53,3 Meilen, über Lübeck-Eutin wird sie künftig nur 44,4 Meilen Ausdehnung haben; ferner wird der Weg nach Lübeck selbst um 4 Meilen verkürzt. — Die Kosten der neuen Anlagen werden für Lüneburg-Geestemünde auf 3½ Mill. Thlr. mit Bahnhofs- und Quaiverbindungen auf 4 Mill. Thlr. berechnet. Bei der im Bau begriffenen Wittenberge-Lüneburger Bahn werden indess 2 Mill. Thlr. erspart werden, so dass nur noch 2 Mill. Thlr. erforderlich sind. — Die Strecke Hagenow-Oldesloe wird 3 Mill. Thlr. erfordern, so dass eine neue Anleihe von 5 Mill. Thlr. zur Ausführung beider Projecte erforderlich wäre. In welcher Weise das Baucapital zu beschaffen ist, wird zum Gegenstand weiterer Verhandlungen mit den betheiligten Regierungen (Preussen, Mecklenburg und Hamburg) gemacht werden.

Ein drittes Project der hiesigern Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft ist der Bau einer Linie Erfurt-Hof. Bereits vor längerer Zeit ist die Gesellschaft beim Handelsministerium und bei den Thüringischen Regierungen um die Concession dazu eingekommen. Dieselbe wurde zugesagt, wenn genügende Subvention Seitens der interessirten Staaten etc. aufgebracht würden. Wie ich höre, fehlt nur noch die Erklärung von Meiningen, Weimar und Rudolstadt, von denen man eine Ablehnung in keiner Weise befürchtet; die Concession dürfte also bald ertheilt werden. Die Preussische Regierung hat übrigens auf alle Anlagen bezüglich der Festung Erfurt verzichtet.

Für die Gera-Weimarische Bahn, welche ein hier domicilirendes Consortium bauen wird, fehlt nur noch die Genehmigung und Subvention des Altenburgischen Landtags. Der Preussische und Weimarische Landtag haben beides bereits diese Tage zugestanden.

Nachschrift. Berlin, 5. März. In der heutigen Sitzung unseres Abgeordnetenhauses legte der Handelsminister ein zweites Eisenbahngesetz vor, das 4 Puncte umfasst: 1. Die Taunusbahn, deren Acquisition jetzt erst möglich geworden ist, nachdem sie mit Genehmigung der Regierung an die Hessische Ludwigsbahn verkauft worden war, welche Letztere die Taunusbahn nebst Bahnhof bei Frankfurt für denselben Preis an die Regierung für 5 010 000 fl. überlassen hat 2. Eine Harzbahn von Waldheim bis in die Gegend von Goslar. Der Harz ist im Norden und Süden bereits durch Eisenbahnen verbunden; diese genügen aber nicht für eine genügende Ausbeutung der Fundgrube an Mineralien. Es ist daher nothwendig geworden, eine Bahn bis in den Harz hinauf anzulegen und ist zu diesem Zwecke bereits ein Vertrag mit der Magdeburg-Halberstädter Bahngesellschaft abgeschlossen worden, welche im Norden des Harzes bereits eine Bahn hat und von Carlsheim bis ins innerste Thal und nach Gosslar hinauf eine Bahn bauen will, wenn der Staat einen Zuschuss von ½ Million à Fonds perdu dazu beiträgt. (Ein anderer Vertrag bestimmt übrigens, dass die Transportsätze für mineralische Producte nach dem Quantum normirt werden). 3. Die Legung eines zweiten Geleises zwischen Bremen und Hannover auf zwei Strecken der Bahn; dieses zweite Geleis ist in Folge des immer steigenden Verkehrs nothwendig geworden und wird eine Ausgabe von 3 350 000 Thlr. verursachen. 4. Endlich die Ermächtigung, die für Legung eines zweiten Geleises auf der Ostbahn zwischen Schneidemühl-Bromberg nach Dirschau früher bewilligten Gelder auf die Legung eines zweiten Geleises zwischen Schneidemühl über Konitz nach Dirschau verwenden zu dürfen. — Die Vorlage wurde an die vereinigten Commissionen für Handel und Gewerbe und für Finanzen und Zölle verwiesen, welche wohl kaum Amendirungen an derselben vornehmen wird. —

In Betreff der in Nr. 18 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" erwähnten Projecte der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft hat dieser Tage eine Verwaltungsrathssitzung stattgefunden, in welcher beschlossen wurde, auf den 22. k. M. eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre einzuberufen. Es soll derselben eine Vorlage gemacht werden, von den für die drei Projecte* erforderlichen 12½ Millionen Thlr. 4 Millionen neue Stamm-Actien zu emittiren, welche den alten Actionären al pari zur Verfügung zu stellen sind. Ausserdem soll bei der Generalversammlung die Erlaubniss zur Nachsuchung der erforderlichen Concessionen beantragt werden. —

Das langgehegte Project eines Berliner Nordostcanals scheint jetzt seiner Verwirklichung entgegengeführt werden zu sollen. Man hat im Handelsministerium die Ansicht gewonnen, dass diese Verkehrsstrasse, welche die Spree vom Rummelsburger See über Lichtenberg, Weissensee, Heinersdorf, Pankow, Gesundbrunnen mit dem Spandauer Schifffahrtscanal (event. der Havel) verbinden wird, eine unumgängliche Nothwendigkeit ist. Demzufolge dürfte das Nivellement nächstens in Angriff genommen werden. Da der Nordosten von Berlin sich bisher sehr viel über seine Vernachlässigung in Bezug auf Verkehrsmittel beschwerte, so wird der Canal-Bau gewiss als eine Abhülfe begrüsst werden.

An der Börse trägt man sich in Bezug auf die Rhein-Nahebahn mit der Hoffnung, dass die Hessische Ludwigsbahn dieselbe übernehmen wird. Es fehlt dafür, so weit meine eingezogene Information reicht, jede positive Nachricht, die Börse hat aber dem Gerücht durch eine starke Haussirung der Rhein-Nahebahn-Actien eine gewisse Verbreitung verschafft.

Von der Bau-Gesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen Plessner & Comp. sind in General-Entreprise definitiv übernommen und bereits im Bau begonnen resp. zum Bau vorbereitet folgende Bahnen:

| Name der Bahn. | Länge in Kilom. | Sitz des Gesellschafts-Vorstandes. |
|---|---|---|
| 1) Altenburg-Zeitz | 25 | Altenburg. |
| 2) Kohlenzweigbahn Fortschritt | 2 | Meuselwitz. |
| 3) do. Friedensgrube | 1 | Altenburg. |
| 4) Oberlausitzer Eisenbahn | 147 | Ruhland. |
| 5) Lauchhammer Zweigbahn | 6,5 | „ |
| 6) Chemnitz-Komotau mit Zweigbahn nach Olbernhau | 67,8 | Dresden. |
| 8) Münster-Enschede | 58 | Burgsteinfurt. |
| 9) Angermünde-Schwedt | 24 | Schwedt. |
| 10) Leipzig-Meuselwitz | 26,5 | Leipzig. |
| in Sa. | 357,5 | |

Von derselben Baugesellschaft zum Bau in General-Entreprise abgeschlossene, aber noch im Stadium der Concessions-Ertheilung befindliche Bauten.

| Name der Bahn. | Länge in Kilometern. |
|---|---|
| 1) Kohlen-Zweigbahn Ernst bei Meuselwitz | 4 |
| 2) do. Marie do. | 2 |
| 3) Oels-Gnesen | 165 |
| 4) Zwickau-Falkenstein | 31 |
| 5) Gera-Plauen | 55 |
| in Sa. | 257,0 |

Ferner sind in den Vorarbeiten durch die Gesellschaft vollendet resp. noch in Bearbeitung begriffen:

1) Erfurt-Hof mit Zweigb. nach Ilmenau etc.
2) Altenburg-Narsdorf (Chemnitz)
3) Schwedt-Stargard
4) Jülich-Roermond
5) Schweidnitz-Neurode
6) Beckum-Hamm
7) Chemnitz-Aue-Adorf.

* Magdeburg-Halberstadt. (Berlin-Kölner Route.) Ueber den voraussichtlich zum 1. Mai dieses Jahres in Kraft tretenden vollständigen Fahrplan auf der neuen Berlin-Kölner Route (über Stendal-Lehrte) theilt uns das technische Bureau der genannten Bahn nachstehende nicht nur für Fachleute, sondern auch das grössere Publicum interessirende Mittheilungen mit, nachdem nach langen Verhandlungen nunmehr alle seitherigen Anstände gehoben sind.

Es werden auf der neuen Route zwischen Berlin und Köln in bei-

* 1. Oderberg-Hohenfinow-Stargard, 2) Ducherow bei Anklam-Swinemünde, 3) Wrietzen-Seelow-Lebus nach Frankfurt a. d. O.

den Richtungen je 3 Schnellzüge, und zwar ein Expresszug, ein Tagesschnellzug und ein Nachtcourierzug, sowie 3 Personenzüge cursiren. Der Expresszug, welcher nur in erster Classe (zu ermässigten Preisen) Passagiere befördert, wird die Tour von Berlin nach Köln in nicht ganz 10 Stunden zurücklegen. (Vorm. 11 von Berlin, Abends $8_{,34}$ in Köln, Vorm. 10 von Köln, Abends $8_{,15}$ in Berlin.) Der Tagesschnellzug (mit 3 Wagenclassen) wird $8_{,15}$ Vorm. von Berlin, 7 Vorm. von Köln abgehen und Abends $7_{,5}$ in Köln, resp. $6_{,50}$ Nachm. in Berlin eintreffen, der Nacht-Courierzug Abends $8_{,45}$ von Berlin, $7_{,45}$ von Köln abgehen und $7_{,30}$ in Köln resp. $6_{,50}$ Morgens in Berlin ankommen.

Bis zur Einführung dieses neuen Fahrplanes sind bekanntlich auf der Berlin-Lehrter Bahn ausser den Personenzügen seit dem 15. d. Mts. Tagesschnellzüge eingelegt, welche in Hannover mit den Norddeutschen Berlin-Kölner Schnellzügen combinirt werden, durch diese Züge ist für den Berliner Verkehr der Vortheil erreicht, dass die Reisenden Morgens erst $9_{,45}$ abfahren, während der Norddeutsche Zug (via Magdeburg) um $8_{,45}$ abfährt, und dass der Kölner Zug Abds. $7_{,40}$ bereits Berlin erreicht, während der Zug via Magdeburg um 9 Uhr eintrifft.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 2. März 1872. (Der Eisenbahnmarkt. Oesterreichische Reichstagsverhandlungen. Ungar. Landtagsvorlagen. Zugsverspätungen. Gebahrung des Ungarischen Communicat.-Minist. Personalien. Signalvorschriften, Hofbahnwagen. Feldeisenbahn. Transportables Geleissystem. Ungar. Bahnen. Von der Nord-, Staats-, Süd- und Elisab. Westbahn. Von den Wiener, Böhmischen und Galizischen Bahnen.)

Der Eisenbahnmarkt hat eine emotionslose Woche hinter sich. Die Reduction des Bankzinsfusses hat noch nicht seine unfehlbare Wirkung, insbesondere auf die Cours-Entwickelung der jungen Papiere, ausüben können. Das „grosse Eisenbahngeschäft" wurde schon früher an der Börse escomptirt und findet in den Coursen der Emissionsbanken seinen Ausdruck. Obwohl die neu projectirten Linien, insbesondere der Süd-, Staats- und Theissbahn Concurrenz bieten, sind doch die Ersteren unbedeutend gewichen und Letztere etwas gestiegen. Von grösseren Käufen sind nur 8000 Stück Ungar. Westbahn für ein Berliner Haus, welche nach ihrem inneren Werth noch immer zu niedrig, auf 183 stiegen, bekannt worden. Der Bankverein bringt demnächst noch 90 000 fl. Elbethalhahn und die Oesterr. Bank endlich die Albrechtsbahn auf den Markt und verspricht sich, nachdem die 1. Ungar.-Galizische Bahn bereits placirt ist, einen günstigen Erfolg. In Prioritäten war es fast stille; sie notiren so ziemlich durchgängig mit geringen Variationen in den 90er Coursen; am niedrigsten, noch schlechter als die Ungar. Ost- und Nordostbahn, pr. 85 und 88, notiren die Lemberg-Czernowitzer mit 78, dagegen am höchsten die Nord-, Elisab. Westbahn und Carl Ludwigbahn mit 104, 105 und 106. Die Variationen der Actien gegen die Vorwoche sind aus folgender Zusammenstellung zu entnehmen. Gestiegen sind: Nordbahn 2340, Staatsbahn 395, Elisabeth Westbahn 249, Theissbahn 292, Franz-Josefbahn 210, Rudolfbahn 181, Lemberg-Czernowitz 165, Alföldbahn 188, Fünfkirchen-Barcs 192, Nordostbahn 171. Gewichen sind Lombarden 211, Nordwestbahn 220, Carl-Ludwigbahn 261, Siebenbürger 181; gleich blieben Pardubitzer 186 und Ungar. Ostbahn 151.

Der Oesterr. Reichstag befasste sich viel mit Eisenbahnangelegenheiten. Ausser der Genehmigung einiger Subventionsforderungen wurde die Salzburg-Tiroler Eisenbahn vom Unterhause votirt. Der Bericht des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses liefert den Beweis einer sehr eingehenden Prüfung. Der Bahn war als einer Gebirgsbahn die Zinsengarantie des Staates für ein Capital von 39 942 495 fl., oder da die Bahn $35_{,8}$ Meilen beträgt, für ein Baucapital von 1 115 712 fl. per Meile, um 24 128 fl. weniger als die Regierung vorschlägt, ertheilt worden. Der Emissionscours der betreffenden Effecten ist zum Course von 87 präliminirt. Was die einzelnen Concessionsbedingungen betrifft, sollen die Linien Salzburg-Bischofshafen und Bischofshafen-Wörgel jede abgesondert concessionirt werden, was die Einlösung der Strecke Salzburg-Hallein bedingt. Es sollen ferner zuvor die wirklichen Bauauslagen und Geldbeschaffungskosten genau nachgewiesen und dafür die Garantieziffer festgestellt, auch sollen Bau und Geldbeschaffung getrennt verliehen werden. Dadurch soll dem Missbrauche vorgebeugt werden, dass durch fictive Verträge die Baukosten mit dem vom Staate garantirten Capitale in Uebereinstimmung gebracht, dann rasch die Concession erworben und einer Actiengesellschaft übergeben werden, wodurch zum Nachtheile des Staates die Bereicherung der Concessionäre stattfindet. Alle Provisorien von Bauobjecten sollen vermieden werden. Endlich wird die Regierung aufgefordert, noch in dieser Session ein Eisenbahnexpropriations- und Eisenbahngrundbuchsgesetz und mit möglichster Beschleunigung ein neues Concessionsgesetz und eine Betriebsordnung zur verfassungsmässigen Behandlung zu bringen.

Die Interpellation wegen der Durchführung der Enquête-Anträge beantwortete der Minister mit der Hinweisung auf die Verhandlungen mit der Ungar. Regierung und versprach baldige Gesetzvorlagen hierüber; ferner, dass die Actiengesellschaft der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn die nachgesuchte Concession für die von Reichenberg bis an die Landesgrenze und von Eisenbrod nach Tannwald, resp. Gablonz-Reichenberg zu führende Locomotivbahn unter den ihr aufgetragenen Bedingungen definitiv übernommen habe; endlich, dass wegen der noch in dieser Session gesetzlich sicherzustellenden Dalmatinischen Eisenbahn ein schon vor mehreren Jahren ausgearbeitetes Eisenbahnproject weder der staatlichen Oeconomie, noch den wirthschaftlichen Bedürfnissen des Landes entspricht, deshalb auch bereits im vorigen Jahre neue technische Erhebungen eingeleitet wurden, welche bezwecken, eine Locomotiveisenbahn von Spalato über Klanac und Knin an die Landesgrenze, etwa bei Pasič-Pribadič, mit Abzweigungen von Klanac über Dernis nach Sebenico und von Knin über Berkowac nach Zara mit thunlichster Schonung des Staatsschatzes herzustellen und hiebei die Hauptbahn dem Hafen von Trau möglichst nahe zu bringen. Zur Durchführung der diesfalls erforderlichen Erhebungen, welche während der ungünstigen Jahreszeit unterbrochen werden mussten, sind vor kurzem vier Ingenieurbrigaden der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen nach Dalmatien entsendet worden. Die von denselben auszuführenden Tracirungs- und Projectsverfassungs-Arbeiten werden, wie mit voller Sicherheit zu erwarten ist, noch im Laufe dieses Sommers zu Ende geführt werden.

Hoch interessant waren die Ausführungen des gewesenen Ministers Dr. Herbst bei Feststellung des vorerwähnten hohen Emissionscourses von 87, dass das Parlament nicht hinter dem Vertrauen der Börse in die Dauerhaftigkeit der Oesterr. Verfassungszustände zurückbleiben dürfe. Hofrath Nördling bleibt einstweilen noch im Oesterr. Staatsdienste bis zur definitiven Annahme der Projecte: Rottenmann-Wels, Triest-Pola, der erwähnten Dalmatinischen Bahnen und des Arlberg-Tunnels, welcher auf $1^1/_2$ Meilen Länge mit 20 Millionen veranschlagt ist. Hofrath M. M. von Weber soll Generalbaudirector der Credit-Anstalt werden.

An gemeinsamen Angelegenheiten ist Mehreres zu verzeichnen. Beim Handelsministerium fand eine Versammlung von Vertretern sämmtlicher Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen statt, um die von dem eingesetzten Comité ausgearbeiteten neuen Signalvorschriften für alle Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen einer letzten Revision zu unterziehen und für deren allgemeine Einführung die nöthigen Bestimmungen zu treffen.

Die von der Directoren-Conferenz eingesetzte Commission zur Verfassung der Vorschläge über die Herstellung eines allen Erfordernissen entsprechenden Hofeisenbahnwagens, speciell zum Gebrauch für die Kaiserin Elisabeth, bestehend aus der Südbahn, der Staatsbahn und der Kaiserin Elisabethbahn hat, nachdem sie sich durch Central-Inspector von Becker von der Kaiser Ferdinands Nordbahn verstärkt hat, bereits mehre Sitzungen abgehalten und mit einem der bisherigen Hofwagen den Semmering befahren, um practisch zu erproben, welche Verbesserungen in der Wagenconstruction wohl wünschenswerth wären.

Die Verhandlungen über die Aufstellung der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Frieden, welche auf speciellen Befehl des Reichs-Kriegsministers schon vor geraumer Zeit begonnen wurden, sind definitiv dem Ende zugeführt u. ist in Kurzem die Activirung von zehn derlei Abtheilungen zu gewärtigen. Es sind nur noch die Verhandlungen mit den betreffenden Ministerien und der Central-Direction der Eisenbahnen zum Abschlusse zu bringen. Ueber den Modus der Verwendung der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen und die Deckung der Kosten theilt die Wehrzeitung mit: „Die Feld-Eisenbahn-Abtheilungen, jede bestehend aus 1 Pionnier-, 1 Genie-Officier und 65 Mann der Pionnier- und Genietruppe, werden den Eisenbahn-Gesellschaften auf jedesmaliges Ansuchen zur Herstellung von Oberbau-, Brücken- und Sprengarbeiten gegen ein entsprechendes Entgelt übergeben, welch letzteres so bemessen werden muss, dass die Gesammtkosten der Abtheilung inclusive einer Zulage von 2 fl. für den Officier und 20 kr. für den Soldaten gedeckt werden. In die Feld-Eisenbahn-Abtheilungen werden nur Leute des zweiten Präsenzjahres eingetheilt, um ein Jahr hindurch die militärische Erziehung des Mannes betreiben zu können, wozu übrigens auch die Regen- und Wintertage der folgenden Jahre benützt werden können. Für jede Eisenbahn-Abtheilung wird ein Aufstellungsort bestimmt, an welchem die Augmentations- und Ausrüstungsgegenstände erliegen und wo sich im Mobilisirungsfalle die Civil- und Militär-Abtheilung concentrirt. An den organischen Bestimmungen wird weiter nichts geändert. Aus dem Ueberschusse an Mannschaft im Reservestande werden im Kriegsfalle weitere fünf Eisenbahn-Abtheilungen aufgestellt, so dass im Ganzen fünfzehn Abtheilungen verwendet werden können."

Im General-Directions-Gebäude der Staatseisenbahn-Gesellschaft ist das Modell eines transportablen Geleisesystems ausgestellt, welches den Zweck haben soll, die Verladung von Militär und Kriegsmaterial überall, wo es nöthig ist, in der kürzesten Zeit und in ausgiebigster Art zu bewerkstelligen. Den Kern des Systems bildet eine Kreisbahn mit einem (bei dem Modell selbstverständlich sehr verkleinerten) Radius von 100 Grad, von welcher Seitengeleise theils zum Anschluss an beide Richtungen der currenten Bahn, theils als Sturzgeleise auslaufen. Die Räume zwischen den Geleisen und um dieselben sind dazu bestimmt, um dort das Kriegs-

material anzuhäufen und die Truppenkörper zu ordnen. Der Hauptmomente, welche nun in der kürzesten Zeit die grösste Leistung ermöglichen sollen, sind zwei: die durch dieses Geleisystem gegebene Möglichkeit, zu gleicher Zeit sechs Eisenbahnzüge (also bei Annahme eines Zeitaufwandes von zwei Stunden für die Verladung, Expedirung und Wiederbeistellung jeder Gruppe von Zügen 72 in 24 Stunden) zu verladen und zu expediren; zweitens das neue Verladungssystem von schwerem Kriegsmateriale mittelst transportabler Rampen und eigens construirter Rampenwagen. — Seit gestern ist die Enquête-Commission für die Schiedsgerichte in Pest versammelt zur definitiven Beschlussfassung über das Statut, welches wir in seiner endlichen Redaction demnächst beleuchten wollen. — Auch die Wiener Fruchtbörse hat gegen die Enquête-Beschlüsse eine Vorstellung überreicht.

Von der Majorität der Kammer in Bukarest ist der Antrag auf ein Anschluss der Rumänischen Eisenbahnen an die Ungarischen beim Vulcan-Passe gestellt worden, und es ist um so lebhafter zu wünschen, dass diesem Begehren möglichst bald entsprochen werde, als in Folge der finanziellen Calamitäten der Ostbahn die Eisenbahn-Verbindung durch den Bodza-Pass wohl noch lange ein frommer Wunsch bleiben wird. — Der jetzige Endpunkt der Ersten Siebenbürger Eisenbahn, Petroszeny, ist nur drei Meilen von der Rumänischen Grenze entfernt, und die Fortsetzung dieser Bahn längs des Szil-Flusses durch die Surdek-Schlucht bis zur Rumänischen Hauptlinie nächst Krajova entspricht ebensosehr den Interessen Ungarns als jenen Rumäniens. Von höchster Bedeutung wäre diese Eisenbahn-Verbindung für die Eisenwerke bei Hatzeg und die Kohlenwerke des Szil-Thales, deren eigentliches Absatzgebiet vorzüglich in Rumänien liegt; die Erste Siebenbürger Bahn würde endlich aufhören, eine Sackbahn zu sein, und der directe Verkehr mit Bukarest und Varna würde sie der Nothwendigkeit entheben, die staatliche Zinsengarantie in Anspruch zu nehmen. Ein längerer Widerstand der Ungarischen Regierung gegen den Bahnanschluss am Vulcan-Passe wäre umsoweniger gerechtfertigt, als die Erste Siebenbürger Bahn für die Strecke von Petroszeny bis zur Rumänischen Grenze keine Zinsengarantie beansprucht.

Die Ungarische Nordwestbahn hat, in Folge Aufforderung des Ungarischen Communications-Ministers ihr concessionsmässiges Vorrecht auf die Linien Trentschin-Sillein und Trentschin-Wlarapass, um welche sich das Consortium des Grafen Breuner bewirbt, geltend gemacht. Die Vereinigung dieser Linien mit der Ungarischen Nordwestbahn ist für die letztere, welche übrigens bekanntlich den Vortheil der Staatsgarantie geniesst, um so werthvoller, als hierdurch das ganze Nordwestliche Netz der Ungarischen Bahnen in eine Hand gelangt.

Die Direction der Kaiser Ferdinand Nordbahn erhielt die Approbation des von ihr vorgelegten Planes zum Bau der grossen Donaubrücke in Eisen-Construction und wird jetzt sofort mit der Ausführung dieses grossen Bahnobjectes begonnen werden. Auch die Bewilligung für den Plan der Bahn vom Nordbahnhofe zum Weltausstellungs-Gebäude wurde vor einigen Tagen ertheilt.

Auf Grund der stattgehabten commissionellen Begehung des Erweiterungsterrains des Krakauer Bahnhofes genehmigte das Handelsministerium die Ausführung des Erweiterungsprojectes nach Maassgabe der Bestimmungen des Begehungsprotocolls.

Desgleichen hat das Handelsministerium sich auf Grund des Ergebnisses der eingeleiteten commissionellen Verhandlungen für die Anlage eines eigenen Bahnhofes der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Troppau entschieden, welcher mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn durch ein Geleise zu verbinden ist. Durch die Errichtung dieses Bahnhofes soll der Grund zu einem künftigen Troppauer Centralbahnhofe gelegt werden.

Die Südbahngesellschaft hat zur täglichen Beförderung von Schülern nach und von Wien Schülerkarten zu sehr ermässigten Preisen eingeführt und dadurch den an der Südbahn wohnenden Eltern, selbst den ärmsten, die Gelegenheit geboten, ihre Kinder zur Ausbildung an höhere Lehranstalten nach Wien, Baden und Wiener-Neustadt täglich senden zu können. Von dem liberalen Zugeständniss wird umfassend Gebrauch gemacht und von zahlreichen Bewohnern der Umgegend ein Dankschreiben überreicht werden. — Die zahlreichen bisherigen Gerüchte bezüglich der Trennung der Netze der Südbahn werden jetzt durch ein neues vermehrt. Es heisst nämlich, dass in den leitenden Kreisen der Südbahn die Frage ventilirt werde, ob es nicht angezeigt wäre, den Italienischen Theil der Südbahn zu verkaufen und ihn entweder einer der schon bestehenden Eisenbahn-Gesellschaften oder einer neu zu constituirenden Actien-Gesellschaft zu übergeben. — Die Direction der Elisabeth Westbahn hat günstige Versuche mit der Ueberplattung von Schienen gemacht welche ein bedeutendes Ersparniss hoffen lassen. — Auch wurden besondere Material-Referenten systemisirt, welche die Controle auf der Strecke üben sollen.

Die Verhandlungen wegen des Anschlusses der Dux-Bodenbacher Bahn an die Oesterreichische Staatsbahn in Bodenbach, welche vor einiger Zeit schon begonnen worden, bieten alle Aussicht auf einen befriedigenden Abschluss.

Die Subscription auf 5% steuerfreie Prioritäten der Bahn Pilsen-Priesen wurde am 5. d. M. pr. 8 Mill. zu 88½% im Auslande aufgelegt.

Die Galizische Carl Ludwig Bahn hat nun auch ihren Tarif dem der Nachbarbahnen accomodirt. — Der Endpunkt Jassy der Lemberg-Czernowitzer Bahn wird laut Beschluss der Rumänischen Kammern mit dem Südrussischen Netz verbunden. — Das Handelsministerium verhandelt derzeit über eine ganze Reihe Galizischer Bahnen, und zwar, bei einigen derselben auf Grund der Steuerbefreiung, bei anderen auf Grund der staatlichen Zinsengarantie. Diese Bahnen sind folgende: 1) Bielitz-Saybusch-Pydich-Czacza. Concessionswerber ist Ingenieur Adalbert Hirth. 2) Krakau-Wadowice-Sucha-Jordanow-Bela-Poprad mit der Zweigbahn Oswiecim-Teschen-Saybusch nach Czacza, für welche als Concessionswerber Dr. Weigel, Secretär der Krakauer Handelskammer, und Consorten auftreten. 3) Neu-Sandec-Bielitz-Sucha-Oswiecim oder Neu-Sandec-Jordanow-Sucha-Wadowice-Oswiecim. Concessionswerber sind Morski, Rogawski, Czartoryski und Consorten. 4) Sandomierz-Krakau-Biala. Um die Concession bewirbt sich Ritter v. Mlodetzki. 5) Sillein-Czacza, Sillein-Bielitz und Sillein-Krakau oder Ungarisch-Hradisch-Sillein-Szacza-Saybusch-Landskron nach Krakau. Concessionswerber ist Ingenieur Gentilli, rücksichtlich die Anglo-Bank. 6) Bielitz-Saybusch-Czacza-Saybusch-Sucha-Grybow-Sagorsch, endlich Sucha-Krakau-Sandec-Leluchow und Grybow-Tarnow. Concessionswerberin ist die Unionbank. Fürst Sapieha, Poninski und Borkowski sind um die Vorconcession für eine Eisenbahn Krakau-Oswiecim zum Anschlusse an die Oberschlesische Bahn eingeschritten.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

# Coursblatt vom 29. Februar 1872.

Redigirt von R. Grossschupf.

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 4½ | B. | 95 | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 98 | % } à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 97½ | % |
| Alföld-Fiumaner | 5 i.S. | W. | 95⅜ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Altona-Kiel | 5 | L. | 102½ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Annaberg-Weipert | 5 | L. | 96¼ | % à 100 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 5 i.S. | L. | 100¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss. | 5 i.S. | L. | 99¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1868 | 5 i.S. | L. | 96½ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 95⅞ | % à do. — do. |
| Bergisch-Märkische | 4½ | B. | — | % |
| do. II. Ser. | 4½ | B. | 99 | % |
| do. III. Serie * 3½ | 3½ | B. | 83¾ | % |
| do. III. Serie B. * 3½ | 3½ | B. | 83¾ | % } à 1000, 500, 200 und |
| do. IV. Serie | 4½ | B. | 99 | % 100 Thlr. |
| do. V. Serie | 4½ | B. | 98¾ | % |
| do. VI. Serie | 4½ | B. | 98¾ | % |
| do. Nordbahn | 5 | B. | 102½ | % |
| do. Düsseldorf-Elberfeld | 4 | B. | 92 | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | — | % |
| do. Dortmund-Soest | 4 | B. | — | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | 98½ | % |
| do. Aachen-Düsseldorf | 4 | B. | 91¼ | % } à 1000, 500, 200 und |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | 91¼ | % 100 Thlr. |
| do. do. III. Emiss. | 5 | B. | 98½ | % |
| do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach | 4½ | B. | — | % |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | — | % |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | — | % |
| Berlin-Anhalt | 4 | B. | — | % |
| do. | 4½ | B. | 99½ | % à 500 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Berlin-Anhalter Lit. B. | 4½ | B. | 99½ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Görlitz | 5 | B. | 102 | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Hamburg I. Emiss. | 4 | B. | 92⅜ | % } à 500, 200, 100 und |
| do. II. Emiss. | 4 | B. | 92¾ | % 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | — | % |
| Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B. | 4 | B. | 92⅝ | % à 200, 100 u. 25 Thlr. |
| do. C. | 4 | B. | 92⅝ | % |
| do. D. | 5 | B. | 100½ | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Stettin | 4½ | B. | 99⅜ | % à 200 Thlr. |
| do. II. Emiss. 3½ | 4 | B. | 92⅜ | % |
| do. III. Emiss. 3½ | 4 | B. | 92¼ | % } à 1000, 500, 200 und |
| do. IV. Emiss. * 3½ | 4½ | B. | 101⅜ | % 100 Thlr. |
| do. VI. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 92¼ | % |
| Böhmische Nordbahn | 5 i.S. | W. | 104 | % à 100 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Böhmische Westbahn * | 5 i.S. | W. | 93 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869 * | 5 i.S. | W. | 92 | % à do. = do. i. S. |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburg | 4½ | B. | 99 | % à 500 und 100 Thlr. |
| do. Emiss. 1868 | 4½ | B. | 99 | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Brünn-Rossitz | 5 i.S. | L. | 94¾ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Buschtěhrader (Böhm. Nordwestb.) | 5 i.S. | L. | 92⅝ | % à 100 Thlr. = do. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 92½ | % à do. = do. |
| Chemnitz-Würschnitz | 4 | L. | 91 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Crefeld | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden | 4½ | B. | 100 | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 102⅜ | % |
| do. do. | 4 | B. | 92 | % } à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. * 3½ | 4 | B. | — | % 100 Thlr. |
| do. do. Lit. B * 3½ u. B* | 4½ | B. | 100 | % |
| do. IV. u. V. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91¾ | % |

| Eisenbahn-Priorit.-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Dux-Bodenbach | 5 i.S. | L. | 88 1/4 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Fünfkirchen-Barcser* | 5 i.S. | W. | 95 1/2 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Galizische Carl-Ludwigbahn* | 5 i.S. | L. | 94 3/8 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 92 | % à do. = do. i. S. |
| do. III. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 89 1/2 | % à do. = do. i. S. |
| Gloggnitzer | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M. |
| Graz-Köflach | 4 1/2 i.S. | L. | 87 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Hessische Ludwigsbahn | 4 1/2 | F. | 98 3/4 | % in fl. S. W. } à 175 und |
| do. do. | 4 | F. | 91 1/2 | % in Thlr. à 105 kr. } 350 fl. |
| do. do. | 5 | F. | 102 1/2 | % à 200 Thlr. à 105 kr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | C. M. 5 | W. | 89 1/2 | fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000, |
| | ö. W. 5 | W. | 86 1/2 | do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl. |
| ditto | 5 i.S. | W. | 104 3/4 | do. pr. 100 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiser Franz-Josephsbahn* | 5 i.S. | W. | 101 1/4 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 i.S. | W. | 93 3/4 | fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. } |
| ditto* Emiss. 1862 | 5 i. Silb. | W. | 91 3/4 | do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl. |
| ditto* Emiss. 1869 | do. | W. | 104 1/2 | fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. } |
| ditto* Emiss. 1870 | do. | W. | 104 1/4 | fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S. |
| Kaschau-Oderberg* | 5 i.S. | W. | 94 1/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* | 5 i.S. | W. | 94 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869* | 5 i.S. | W. | 94 | % à do. |
| Leipzig-Dresden Partial. | 3 1/2 | L. | 108 1/2 | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. von 1854 | 4 | L. | 95 1/4 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1860 | 4 | L. | 94 3/4 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1866 | 4 | L. | 94 7/8 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. von 1866 | 5 | L. | 103 1/2 | % à do. |
| Lemberg-Czernowitz* | 5 i.S. | L. | 70 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 77 1/4 | % à do. = do. i. S. |
| do. -Jassy* III. Em. | 5 i.S. | L. | 71 3/4 | % à do. = do. i. S. |
| Ludwigshafen-Bexbach | 4 1/2 | F. | — | % } |
| do. | 4 | F. | 94 | % } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W. |
| do. | 5 | F. | 103 3/4 | % } |
| Magdeburg-Halberstadt | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % à 100 Thlr. |
| do. do. v. 1865 | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. do. v. 1870 | 5 | B. | 102 | % à do. u. do. |
| do. Wittenberge, Stamm | 3 | B. | 73 | % à 200 Thlr. |
| do. do. Priorit. | 4 1/2 | B. | 100 | % à 100 Thlr. |
| Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42 | 4 | L. | 95 3/4 | % } |
| do. I. Emiss. | 4 | L. | 95 | % } à 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 4 | L. | 94 | % } |
| do. | 4 1/2 | L. | 100 | % } |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | 5 i.S. | W. | 88 3/4 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Niederschlesisch-Märkische I. Ser. | 4 | B. | 93 | % } |
| do. II. Ser. | 4 | B. | 92 1/4 | % } |
| do. conv. I. u. II. Ser. | 4 | B. | 92 3/4 | % } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr. |
| do. III. Ser. | 4 | B. | 93 1/4 | % } |
| do. IV. Ser. | 4 1/2 | B. | — | % } |
| Niederschles. Zweigbahn Lit. C. | 5 | B. | 102 | % à 100 Thlr. |
| do. Litt. D. | 5 | B. | 102 | % do. |
| Oberschlesische A. | 4 | B. | — | % } |
| do. B. | 3 1/2 | B. | — | % } |
| do. C. | 4 | B. | — | % } |
| do. D. | 4 | B. | — | % } à 1000, 500 und |
| do. E. | 3 1/2 | B. | 85 1/2 | % } 100 Thlr. |
| do. F.* 3 1/2 | 4 1/2 | B. | 100 | % } |
| do. G. | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % } |
| do. H. | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | % } |
| do. von 1869 | 5 | B. | 101 3/4 | % à 100 Thlr. |
| do. Brieg-Neisse | 4 1/2 | B. | 98 1/2 | % à 100 Thlr. |
| do. Cosel-Oderberg | 5 | B. | 102 1/2 | % à 100 Thlr. |
| do. do. | 4 | B. | — | % à do. |
| do. do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 | % à do. |
| do. do. IV. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 | % à do. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | 5 i.S. | W. | 101 3/4 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Oesterr. Staats-Eisenbahn* | 3 | W. | 134 1/2 | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. Ergänzungsnetz* | 3 | W. | 132 | fl. ö. W. pr. do. à do. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 3 | W. | 111 3/4 | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 96 1/2 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| do. Bons 1870—74 | 6 | W. | — | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. do. 1875—76 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| do. do. 1877—78 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| Ostpreuss. Südbahn | 5 | B. | 101 3/8 | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. Litt. B | 5 | B. | 101 | % à do. |
| Ostrau-Friedland | 5 i.S. | L. | 86 1/2 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Pardubitz-Reichenberg | 5 | W. | — | % fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 97 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Prag-Dux | 5 i.S. | W. | 94 3/4 | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S. |
| Rheinische | 4 | B. | — | % } |
| do.* | 3 1/2 | B. | — | % } à 250, 200 u. 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. v. 1858—1865 | 4 1/2 | B. | 98 3/4 | % } |
| do.* | 4 1/2 | B. | — | % } |
| Rhein-Nahe Bahn* | 4 1/2 | B. | 101 1/4 | % } à 1000, 500 und |
| do. II. Emiss.* | 4 1/2 | B. | 101 1/4 | % } 100 Thlr. |
| Russische* (Mosco-Rjäsan) | 5 | B. | 96 3/8 | % à 200 „ |
| do. * (Rjäsan-Kozlow) | 5 | B. | 94 3/4 | % à 200 „ |
| do. * (Kozlow-Woronesch) | 5 | B. | 94 7/8 | % à 200 Thlr. |
| do. * (Jelez-Woronesch) | 5 | B. | 91 1/2 | % à 136 Thlr. |
| do. * (Jelez-Orel | 5 | B. | 93 3/8 | % à |
| do. * (Kursk-Charkow) | 5 | B. | 93 1/4 | % à |
| do. * (Kursk-Kiew) | 5 | B. | 94 1/8 | % à 1000, 500 u. 200 Thlr. |
| do. * (Schuja-Ivanovo) | 5 | B. | 93 3/8 | % à |
| do. * (Poti-Tiflis) | 5 | B. | — | % à 680 u. 136 Thlr. |
| Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest. | 4 1/2 | L. | 98 3/8 | % à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | 5 i.S. | W. | — | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Stargard-Posen | 4 | B. | 91 3/4 | % } |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 | % } à 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | 99 | % } |
| Theissbahn* | 5 i.S. | W. | 95 3/4 | % à 200 fl. ö. W. |
| Thüringische I. Emiss. | 4 | L. | 93 3/4 | % } |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | L. | 99 3/4 | % } à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. | 4 | L. | 99 1/2 | % } 100 Thlr. |
| do. IV. Emiss. | 4 1/2 | L. | 99 3/4 | % } |
| do. V. Emiss.* | 4 1/2 | L. | 100 | % à do. |
| Turnau-Kralup-Prag. | 5 i.S. | L. | 95 1/2 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1870 | 5 i.S. | L. | 93 3/4 | % à do. = do. |
| Ungarische Nordostbahn* | 5 i.S. | W. | 87 3/4 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Ungarische Ostbahn* | 5 i.S. | W. | 84 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Warschau-Terespol* | 5 | B. | 92 | % à 1000 S.R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 5 | B. | 96 | % à 500 u. 100 Thlr |
| Werrabahn* | 5 | L. | 100 | % à 500, 200 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Stamm-Actien | Dividende und Zinsen in % 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | Börsen-Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 0 | 0 | 0 | 1 | 1/2 | 3/5 | 4 | B. | 51 | % à 200 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 187 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Altenburg-Zeitz Stamm-Prior. | — | — | — | — | — | 5 | 5 | L. | 93 | % à 100 Thlr. |
| Altona-Kiel | 10 | 9 | 5 | 6 | 7 | 7 | 4 | B. | 125 1/2 | % à 100 Spec. = 150 Thlr. |
| Amsterdam-Rotterdam | 7 1/4 | 4 3/4 | 5 1/2 | 6 | 7 1/4 | 6 1/10 | 4 | B. | 113 | % à 250 fl. holl. = 145 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 9 1/8 | 8 1/4 | 10 | 10 | 10 | 12 | 5 | L. | 166 | Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M. |
| Bayerische Ostbahn* | 5 3/4 | 6 | 7 | 7 3/4 | 7 3/4 | 7 1/2 | 4 1/2 | F. | 154 1/2 | % à 200 fl. S. W. |
| Bergisch-Märkische | 9 | 8 | 7 1/2 | 8 | 8 1/2 | 8 | 4 | B. | 146 | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Anhalt | 13 | 13 1/8 | 13 7/12 | 13 7/12 | 13 7/8 | 16 | 4 | B. | 228 | % à 200 „ |
| Berlin-Görlitz | — | — | — | 0 | 1 | 1 | 4 | B. | 86 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 105 1/2 | % à 200 „ |
| Berlin-Hamburg | 9 1/2 | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 10 1/2 | 10 | 4 | B. | 182 3/4 | % à 200 „ |
| Berlin-Potsdam-Magdeburg | 16 | 16 | 16 | 17 | 18 | 20 | 4 | B. | 237 3/4 | % à 100 „ |
| Berlin-Stettin | 8 | 8 7/12 | 8 | 8 1/6 | 9 1/6 | 9 1/6 | 4 | B. | 185 1/2 | % à 200 „ |
| Böhmische Nordbahn | — | — | — | 5 | 3 1/2 | 3 1/2 | 5 | W. | 149 | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. |
| Böhmische Westbahn* 5 2/10 | 5 | 5 | 5 | 6 | 7 1/4 | 7 9/20 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Breslau-Schweidnitz-Freib. | 9 | 9 1/6 | 8 | 8 1/8 | 8 1/8 | 7 1/2 | 4 | B. | 237 3/4 | % à 200 Thlr. |
| Brünn-Rossitz Stamm-Prior. | 6 | 4 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M. |
| Buschtêhrader | 9 11/14 | 9 11/14 | 10 5/42 | 12 5/21 | 12 5/21 | 13 11/14 | 5 | W. | — | do. pr. 500 fl. C. M. |
| do. Lit. B | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Chemnitz-Würschnitz | 11 | 8 | 6 1/2 | 7 | 7 1/2 | 7 1/4 | 4 | L. | 146 1/4 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden* | 17 2/3 | 9 1/12 | 8 11/20 | 8 1/12 | 8 9/10 | 10 1/2 | 4 | B. | 195 3/4 | % à 200 „ |
| do. Lit. B. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 117 1/2 | % à 200 „ |
| Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr. | — | — | — | — | — | 5 | 5 | L. | 106 1/4 | % à 200 Thlr. |
| Crefeld-Kreis Kempen | — | — | — | — | — | 5 | 5 | B. | — | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | — | 5 | 6 | B. | 90 1/4 | % à 100 „ |
| Dux-Bodenbach | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 160 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Frankfurt-Hanau | 5 1/2 | 5 4/5 | 6 1/10 | 6 3/10 | 6 1/2 | 6 1/2 | 3 1/2 | F. | — | % à 250 fl. S. W. |
| Fünfkirchen-Barcser* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 193 1/4 | fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S. |
| Galizische Carl Ludwigb.* 5 2/10 | 5 | 6 1/20 | 9 1/2 | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | 261 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M. |
| Glückstadt-Elmshorn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 4 | H. | — | % à 150 Thlr. |
| Graz-Köflach | 8 | 2 1/2 | 4 1/4 | 7 | 10 | 9 | ch. Z. | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M. |
| Halle-Sorau-Guben | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 67 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 88 | % à 200 Thlr. |
| Hannover-Altenbeken | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 72 3/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 88 5/8 | % à 200 Thlr. |
| Hessische Ludwigsbahn | 8 | 7 3/4 | 8 1/2 | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 4 | F. | 190 1/2 | % à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 13 | 13 3/4 | 15 10/21 | 19 3/4 | 20 | 17 1/7 | 5 | W. | 228 3/4 | fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M. |
| Kaiser Franz-Josephsb.* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 209 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 | 5 | 5 | | 8 1/5 | 6 3/10 | 5 | W. | 247 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M. |
| do. Linz-Budweis | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaschau-Oderberg* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 192 1/2 | fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10 | — | — | — | i.S. | 5 | 5 | 5 | W. | 178 | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S. |
| Leipzig-Dresden | 23 | 20 | 25 | 58 1/2 | 14 | 14 1/2 | 4 | L. | 266 1/4 | % à 100 Thlr. |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy* | — | 7 | 7 | 22 | 7 | 5 | 5 | W. | 164 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Leoben-Vordernberg | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)* | 10 | 10 2/5 | 9 2/3 | 11 1/5 | 10 3/10 | 9 9/10 | 4 | F. | 203 | % à 500 fl. S. W. |
| Lübeck-Büchen | 3 5/8 | 2 1/8 | 2 3/8 | 2 1/2 | 2 7/8 | 3 1/8 | 4 | H. | — | % à 200 Thlr. |
| Magdeburg-Halberstadt | 15 | 14 | 13 | 15 | 10 1/2 | 8 2/3 | 4 | B. | 164 | % à 100 Thlr. |
| do. Lit. B. | — | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | B. | 95 1/4 | % à 100 „ |
| Magdeburg-Leipzig | 20 | 20 | 18 | 19 | 14 1/2 | 12 | 4 | L. | 259 | % à 100 „ |
| do. Lit. B.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | 106 1/2 | % à 100 Thlr. |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | — | — | — | — | — | 5 | 5 | W. | 144 | fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S. |
| Märkisch-Posener | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 61 3/4 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 83 | % à 200 „ |
| Münster-Hamm* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 95 | % à 100 „ |
| Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.) | 4 1/2 | 5 1/10 | 5 | 5 1/2 | 5 4/10 | 6 4/10 | 4 1/2 | F. | 149 3/4 | % à 500 fl. S. W. |
| Niederschlesisch-Märkische* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 95 | % à 100 Thlr. |
| Niederschles. Zweigbahn | 3 2/3 | 5 1/2 | 3 3/4 | 4 1/8 | 5 | 6 | 5 | B. | 112 | % à 100 „ |
| Nordhausen-Erfurt* | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 81 | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 1 | 5 | B. | 78 1/4 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| Oberschlesische Lit. A. u. C. | 11 2/3 | 12 | 13 2/3 | 15 | 13 1/2 | 12 2/3 | 3 1/2 | B. | 231 | % à 100 „ |
| do. * Lit. B. | 11 2/3 | 12 | 13 2/3 | 15 | 13 1/2 | 12 2/3 | 3 1/2 | B. | 200 | % à 100 „ |
| Oberhessische* | — | — | — | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | F. | 88 5/8 | % à 350 fl. S. W. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 219 1/2 | fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Oesterr. Staats* 5 2/10 (Oest. Franz.) | 5 | 7 | 8 1/2 | 10 1/2 | 12 | 12 | 5 | W. | 395 | fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 7 1/2 | 7 1/2 | 6 3/5 | 6 3/5 | 5 | 3 | 5 | W. | 208 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| Ostpreuss. Südbahn | — | — | — | — | 0 | 0 | 4 | B. | 49 1/4 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | — | — | 0 | 0 | 5 | B. | 72 7/8 | % à 200 Thlr. |
| Ostrau-Friedland | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.) | 4 1/2 | 4 4/10 | 5 | 5 | 5 | 4 1/2 | 4 1/2 | W. | 184 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M. |
| Pfälz. Alsenzb.* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | F. | — | % à 500 fl. S. W. |
| Pfälz. Nordb.* | — | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 9/10 | 4 | F. | — | % à 500 fl. S. W. |
| Prag-Dux | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 114 1/2 | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S. |
| Rechte Oderufer | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 114 3/4 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 117 | % à 200 „ |
| Rheinische | 7 | 6 1/2 | 7 1/2 | 7 1/8 | 7 4/5 | 8 2/5 | 4 | B. | 174 7/8 | % à 250 „ |
| do. Stamm-Prior. | 7 | 6 1/2 | 7 1/2 | 7 1/8 | 7 4/5 | 8 2/5 | 4 | B. | — | % à 250 „ |
| do.* Lit. B. | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 98 | % à 250 „ |
| Rhein-Nahe-Bahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | B. | 43 | % à 200 „ |
| Russische Bahnen* | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 1/6 | 5 | B. | 94 5/8 | % à 125 Rb. = 134 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 192 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Stargard-Posen* | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 3 1/2 | B. | 99 3/4 | % à 100 Thlr. |
| Stuhlweissenburg-Raab-Graz* | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 181 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Thüringische | 8 1/3 | 7 2/3 | 8 1/2 | 9 | 8 3/4 | 9 | 4 | L. | 174 3/4 | % à 100 Thlr. |
| do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | — | % à 100 „ |
| do. Litt. C (Gera-Eichicht)* | — | — | — | — | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | L. | 101 | % à 100 „ |
| Theissbahn* 5 2/10 | 5 | 5 | 5 | 19 3/4 | 8 7/25 | 7 1/2 | 5 | W. | 291 3/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| Turnau-Kralup-Prag. | — | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| K. Ung. priv. Nordostbahn* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 169 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| I. Ungar.-Galizische* | — | — | — | — | — | 5 | 5 | W. | 171 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S. |
| Ungar. Ostbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 151 3/4 | fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S. |
| Warschau-Terespol* | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | — | % à 100 S.-R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 8 1/3 | 8 1/3 | 8 1/3 | 6 2/3 | 9 7/12 | | 5 | B. | 82 1/4 | Thlr. pr. 60 Rub. |
| Werrabahn | 2 2/3 | 2 6/10 | 2 6/10 | 2 1/4 | 1 1/8 | 1 | 4 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Schweizer Centralbahn | 5 60 | 5 6/10 | 5 6/10 | 6 2/5 | 6 4/5 | 6 6/10 | ch. Z. | Ba. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordostbahn | 8 | 8 | 7 1/2 | 8 | 7 1/2 | 7 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Vereinigte Schweizerbahnen | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Schweizer Westbahn | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,4 | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Französische Orléans | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | | ch. Z. | P. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordbahn | 17 7/8 | 17 1/2 | 18 | 15 1/4 | 16 3/4 | | „ | P. | — | fs. pr. 400 „ „ |
| do. Ostbahn | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Südbahn | 8 1/2 | 8 | 8 | 8 | 8 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Westbahn | 7 1/2 | 7 | 7 | 7 | 7 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Paris-Lyon-Mittelmeer | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)**

10. März *Theisseisenbahn zu Pest. Siehe Seite 186.
11. „ *Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
11. „ *Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft. Tagesordnung s. S. 242.
12. „ Muldenthal-Eisenbahn (Glauchau-Wurzen) zu Dresden. Tagesordnung siehe Seite 263.
14. „ *Berlin-Hamburger Eisenb.-Gesellsch. zu Ludwigslust S. S. 186.
15. „ *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau.
18. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199.
21. „ Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Chemnitz. Gegenstände der Berathung s. S. 186.
26. „ Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin.
27. „ Leipzig-Dresdner-Eisenb.-Comp. zu Leipzig.
27. „ *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Tagesordnung s. S. 254.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 10. März | zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Bahnhof-Hochbauten | 234 |
| 10. „ | daselbst | dieselbe | Blitzableiter | — |
| 10. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Güterwagen | 219 |
| 11. „ | zu Schlüchtern | Elm-Gemünden (Bauinspection) | Wasserstationsgebäude auf Bahnhof Sterbfritz | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 8 Bahnwärter-Etablissements auf der Strecke Brilon-Beringhausen | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 11. „ | zu Breslau | Oberschlesische. E. | Brückenschwellen | — |
| 12. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung der Wirthschaftsgeb. auf den Bahnhöfen Neukirchen, Burghaun und Flieden | — |
| 12. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Locomotiven | 255 |
| 12. „ | zu Düsseldorf | Berg.-Märk. E. | Wärterwohnhaus zu Haspe | — |
| 12. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Bahnhofs-Rest. zu Neustadt a. R. | — |
| 12. „ | zu Mannheim | Badische Staatsb. | Bauarb. Mannheim-Graben | — |
| 12. März | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 2. Loos Nagold-Horb | — |
| 14. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 14. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Materialien zum Locomotivschuppen zu Dortmund | — |
| 14. „ | zu Leobschütz | Oberschles. E. | Maurerarbeiten von Brücken und Durchlässen | — |
| 15. „ | zu Zürich | Schweiz. Nordostb. | Schienen etc. | 255 |
| 15. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Werkstatts-Materialien | — |
| 16. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Weichen | 255 |
| 16. „ | zu Berlin | Niederschl.-Märk. E | Mauersteine zum Erweiterungsbau des Steuerschuppens auf Bahnhof Berlin. | |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Barrièren, Warnungstaf. | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Isolatoren | 249 |
| 18. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 20 Locomotiven | 263 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | 2000 eich. Schwellen | — |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 20. „ | zu Berlin | Berlin-Hamb. E. | Material-Verkauf* | — |
| 20. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Lagerplatz-Verpachtung in Freiburg und Lüben | — |
| 20. „ | zu Attendorn | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten, Finnentrop-Rothemühle. | — |
| 21. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Schienen | 255 |
| 22. „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Erdarbeiten Lazisk-Martha-Valesca-Grube | — |
| 24. „ | zu Amsterdam | Amsterdam-Rotterdam | Schienen etc. | 263 |
| 25. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Eisenbahnwagen | No. 29 |
| 26. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Roheisen etc. | 263 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 9. April | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 256 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

* Das Materialien-Verzeichniss und die Verkaufs-Bedingungen können bei den Werkstätten in Berlin und Hamburg, sowie bei der Redaction dieser Zeitung eingesehen werden.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Lieferung von 14 Stück zweigekuppelte Personenzug-Locomotiven und 6 Stück dreigekuppelte Güterzug-Locomotiven für unsere Bahn soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungs- und Constructions-Bedingungen sowie die Zeichnungen sind vom 10. März d. J. ab von unserem Centralbureau hierselbst — Carlstrasse 1 — gegen Erstattung der Copialien zu erlangen.

Lieferungs-Offerten mit Angabe des frühesten Lieferungstermins und der Preisforderung pro Personenzug- resp. Güterzug-Locomotive, sowie für die nach den Bedingungen mitzuliefernden Reservestücke sind bis zum **18. März cr. Abends 6 Uhr** frankirt und versiegelt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Locomotiven" an uns einzusenden.

Bei Vergebung der Lieferung wird vorzugsweise auf den Submittenten, welcher bei angemessener Preisforderung die früheste Ablieferung zusichert, gerücksichtigt werden.

Stettin, den 29. Februar 1872.

**Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.**

Fretzdorff. Zenke. Stein.

## Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Werkstätte der Königl. Ostbahn zu Dirschau sollen nachstehend aufgeführte Materialien im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, nämlich:

Loos I. 408 000 Kilogramm Roheisen in Qualität der guten Marken des Schottischen Roheisens von der Handels-No. I,

Loos II. 75 000 Kilogramm wie vor von der Handels-No. IV, beide Sorten Carnbroe, Langloan oder von anderen guten Marken,

Loos III. 15000 Neuscheffel grosse Original-Coaks.

Der Submissionstermin hierzu ist auf:

**Dienstag, den 26. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**

im Bureau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Roheisen resp. Original-Coaks für die Königliche Ostbahn"

an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungs-Orte „Bromberg", das Wort: „Bahnhof" beizufügen. Die Lieferungsbedingungen sind auf den Börsen der Städte: Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Berlin, sowie bei der Handelskammer in Breslau zur Einsicht ausgelegt und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 5. März 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**

Graef.

## Amsterdam-Rotterdam Eisenbahn.

Die Lieferung von 40 000 Centner Vignolschienen mit kleinem Eisenzeug und 1000 Centner Schienennägeln soll von Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungstermine sind vom 1. August bis zum 1. November 1872.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen sind zu beziehen von Herrn Adolph Refelshöfer in Leipzig.

Die Offerten müssen spätestens

**am 24. März 1872**

frei an die Direction in Amsterdam eingesandt werden, mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Schienen und Schienennägel."

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**

**in Teplitz.**

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Rhein | 9. März | nach | Newyork | D. Hermann | 6. April | nach | Newyork |
| D. Berlin | 13. März | „ | Baltimore | D. Baltimore | 10. April | „ | Baltimore |
| D. Deutschland | 16. März | „ | Newyork | D. Weser | 13. April | „ | Newyork |
| D. Newyork | 20. März | „ | Newyork | D. America | 17. April | „ | Newyork |
| D. Donau | 23. März | „ | Newyork | D. Rhein | 20. April | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 27. März | „ | Baltimore | D. Ohio | 24. April | „ | Baltimore |
| D. Hansa | 30. März | „ | Newyork | D. Main | 27. April | „ | Newyork |
| D. Bremen | 3. April | „ | Newyork | | | | |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna
D. Köln 20. April; D. Hannover 11. Mai.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. April; D. Bismarck 7. Mai.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

Eine grössere Parthie
**Gebrauchte, wohlerhaltene Eisenbahnschienen**
leichten Calibers,
zu Anschluss- und Arbeits-Geleisen für **Fabriken, Bauunternehmer** und dergleichen, offeriren zu billigen Preisen
**Gebrüder Trier** in **Darmstadt.**

---

Catalog gratis.

**Pflanzen-Verkauf.**
Von der
**Schottischen Zaunrose**
(Sweetbriar)
aus Saamen, mit unzähligen Dornen und wohlriechendem Laube, zu Anlegung **undurchdringlicher** lebender Zäune, sind nun wieder ca. 2000 Schock Pflanzen in verschiedenen Grössen und zu festen Preisen in meiner Baumschule vorräthig.
Zitschewig b. Kötschenbrode.
(Leips.-Dresdner Eisenbahn).
**Reben-, Forst- u. Obstbaumschule**
(gegründet in Leipzig 1830).
**L. A. Neubert.**

---

**Wasserdichte Wagenpläne**
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Chemische Glühkohlen**
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Ein in allen Zweigen der Eisenbahn-Verwaltung und des Betriebes erfahrener
**Ober-Beamter**
wünscht Stellung in der Direction einer Privatbahn. Offerten nimmt unter **E. B. 63** die Expedition d. Bl. entgegen.

---

**Leim**
verkauft billigst die Leim-Fabrik von
**W. Stalling**
in Pieschen bei Dresden.

---

Bei **G. D. Bädeker** in **Essen** ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:
**Dampfmaschine u. Dampfkessel,**
deren gesetzmässige
**Anlage und Anwendung.**
Eine Sammlung
der
Gesetze, Regulative u. Erläuterungen,
welche über die Anlage und den Gebrauch der Dampfmaschinen und Dampfkessel im Deutschen Reich und speciell in Preussen erlassen und in Geltung sind.
**Nebst Tabellen.**
(Reductions-Tabellen für Preussisches und Metermaass. Gewichtstabellen. Vergleichungstabellen. Tabellen der Umfänge und Flächen-Inhalte von Kreisen.)
Von
**R. Cremer,**
Regierungs- und Baurath in Aachen.
In Leinwand gebunden.
**20 Sgr.**

---

Ein theoretisch und practisch geprüfter
**Wagenlackirer,**
welcher in verschiedenen renommirten Wagen- und Maschinenfabriken gearbeitet, seit 10 Jahren die Werkstatt einer der grösseren Eisenbahnen leitet, sucht, um sich zu verbessern, Stellung als Meister, oder zur Uebernahme der Arbeiten einer Eisenbahn-, oder Privat-Fabrik innerhalb Deutschlands. Beste Referenzen stehen zur Seite.
Reflectanten wollen sich gefl. an Kaufmann **F. Günther** in Berlin, Invalidenstrasse 66g wenden.

---

**Ein Techniker,**
welcher seine theoretischen Kenntnisse auf einem Polytechnikum und seine practischen Erfahrungen in einigen Werkstätten und seit langjähriger Dienstzeit als erster Werkmeister und stellvertretender Maschinenmeister an einer Rheinischen Bahn erworben hat, sucht Stellung als Maschinenmeister einer Bahn oder als Locomotivconstructeur. Gefällige Offerten unter Angabe des Gehaltes erbittet derselbe unter Adresse: **No. 1111.** Herrn Georg Ulsch, Assistent am K. Polytechnikum in München.

---

## Für Bahn-Beamte.
**Gesucht unter günstigen Conditionen für ein grösseres Speditions-Geschäft in Hamburg ein kaufmännisch gebildeter Bahnbeamter, der mit dem Tarifwesen vollständig vertraut sein muss.**
Gefl. Offerten sub **D. No. 1392** befördert die **Annoncen-Expedition** von **Rudolf Mosse** in **Hamburg.**

---

**Wasserdichte leinene Plane**
empfiehlt
**A. Baswitz** in Berlin,
Neue Friedrich-Strasse No. 37.

---

**Carl Schleicher & Schüll**
in Düren (Rhein-Preussen)
empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben.**
**Allein zu beziehen durch**
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in **Weiden** (Bayern).

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:
## Aus allen Welttheilen.
**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**
**Inhalt des Februar-Heftes 1872:** Ofen-Pest, v. C. Schönichen. Madagaskar, v. S. Ruge Mexikanische Bilder, von K. Löffler. Freiburg in Breisgau, von H. Zimmermann. Am Bramaputr, von O. Flex. Eisenbahnfahrt durch Hannover und Kurhessen, von E. Ziehen. Paraguay, von K. Mangels. Aus zwei Jahrhunderten Deutschen Gewerbelebens, von J. Löwenberg. Die Deutschen in Südtyrol und ihre Sagen, von O. Delitsch und J. Zingerle. Das nördliche Bergland von Elsass u. Lothringen, von O. Delitsch. 23 Miscellen. Neue Bücher und Karten etc. **Mit 7 Holzschnitten und 1 Kärtchen.**



**Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

**Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.**

No. 29. Leipzig, am 11. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Traject-Verkehr der Alföldbahn zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd. — Zur Tariffrage. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Aus Sachsen: Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein; Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz; Mehltheuer-Weida; Frankfurt a/O.-Leipzig; Leipzig-Zeitz; Glauchau-Wurzen. — Aus Bayern: Hof-Aschaffenburg; Buchloe-Kaufering; Regensburg-Neumarkt; München-Buchloe; Saal-Kelheim; Bayer. Staats- und Ostbahnen. — Pfälzische Eisenbahn-Bauten. — Personalnachrichten. — Ausland: Gotthardbahn. Waarenbeförderung auf den Bahnen der Französischen Schweiz. Frankreich. Landbesitz der Americanischen Eisenbahnen. — Miscellen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle u. Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Betriebs-Direction der Alföld-Fiumaner Eisenbahn sind die Beschränkungen des Traject-Verkehrs über die Donau zwischen den Ufer-Stationen Gombos-Bogojeva und Erdöd vom 2. März d. Js. an aufgehoben worden.

Personen und deren Gepäck werden ausser mit den Zügen 5 und 6 (siehe unsere Bekanntmachung vom 10. v. M. in No. 18 der Eisenbahn-Zeitung) auch mit den Zügen 11 und 12 über die Donau befördert.

Güter, bei denen das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung versichert ist, werden zur Beförderung über die Donau auf allen Stationen der Alföld-Fiumaner Eisenbahn angenommen.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 6. März 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Zur Tariffrage.

Veranlasst durch die Besprechung, welche unserer Broschüre: „Ueber Güterbewegung etc." in No. 3 der Vereins-Zeitung zu Theil geworden ist, erlauben wir uns, an dieser Stelle noch einmal auf denselben Gegenstand zurückzukommen und zwar nicht nur, weil uns die Schlussbemerkung des Artikels eine Anregung dazu giebt, sondern auch, weil wir glauben, dass die Besprechung einer Frage, ausschliesslich in der Absicht geführt, der Sache zu dienen, eine gegenseitige Verständigung ermöglicht.

Zunächst wird uns die Bemerkung gemacht, dass den „Erläuterungen" zufolge unsere Formel zur Ermittelung der Tariflängen-Einheiten nicht verwendet werden könne.

Wir haben nur sagen wollen, dass die practische Anwendung derselben auf Hindernisse stosse, indem dieselbe concrete Fälle voraussetzt, in denen die einzelnen Factoren ihren Zahlenwerthen nach bekannt sind, wie wir solches an einem Beispiele mit fingirten Zahlen ausgeführt haben.

Solche, den verschiedenen Verhältnissen wirklich entsprechende Zahlen sind aber bisjetzt entweder gar nicht, oder nur in beschränktem Maasse von der Statistik festgestellt.

Eine genaue Bestimmung jener Zahlen würde die Mittel gewähren, neben den gemessenen Längen auch die Tarif-, Betriebs- und Verkehrs-Längen sowie die Baukosten, Betriebskosten und Reinerträge nach einem gemeinschaftlichen Maassstabe, z. B. graphisch, darzustellen.

Eingehend auf die Bemerkungen über die Tariflängenformel möchten wir hervorheben, dass wir die Ausdrücke für die Betriebslängen $L_1$, in der Formel nur zum Zweck einer Vergleichung der Betriebskosten aufgenommen haben, und gestehen zu, dass ein gesetzmässiger Zusammenhang zwischen dem Begriff der Tariflänge und der möglicher Weise zu erzielenden Prosperität einer Bahn allerdings nicht vorhanden ist.

Dagegen sind die Tarifzahlen wegen ihrer unbegrenzten Elasticität geeignet allen möglichen Erstrebnissen in einfacher Weise angepasst und als sichere Basis zu Grunde gelegt zu werden.

Die Einheit der gemessenen Länge einer Bahn wird hergeleitet aus dem Messungsresultat eines Meridianquadranten; ebenso, wie die Gewichtseinheit aus dem Gewicht einer bestimmten Quantität reinem Wassers, gewogen bei seiner grössten Dichte. Beides sind Constanten, an denen der Mensch nichts zu ändern vermag. Um daher bei dieser Grundlage auf die Prosperität einer Bahn einwirken zu können, bleibt nur übrig, den Tarifsätzen ihre Veränderlichkeit, für jeden Bahncomplex besonders, zu wahren. Dies zu vermeiden, und die Verschiedenheit der Tarifsätze in der Verschiedenheit der Tarifzahlen verschwinden zu lassen, ist der Zweck unserer Vorschläge. Es ist deshalb auch richtig, wenn in dem Artikel gesagt wird, dass die, als Tariflängen aufgeführten Zahlen nichts weiter sind als die, in Pfennigen ausgedrückten Transportpreise.

Was dann die, in den „Erläuterungen" aufgeführten Tabellen betrifft, so unterscheiden sich dieselben von den bisher üblichen hauptsächlich in zweierlei Beziehungen, welche uns beide nicht unwesentlich erscheinen.

In den bisher gebräuchlichen Tabellen bedeuten die aufgeführten Zahlen Transportpreise, welche durch Multiplicationen der gemessenen Längen mit den verschiedenen Einheitssätzen der verschiedenen Tarifclassen entstanden sind. Bei der Anwendung einer solchen Berechnungsweise würden nun aber — falls das so wohl begründete Streben nach einheitlichen Tarifsätzen mit Erfolg gekrönt werden sollte — die Verhältnisszahlen der Transportpreise zwischen je zwei Bahnen absolut festgelegt werden und, bei Concurrenzbahnen würde damit derjenigen, welche um ein Geringes länger ist als die andere, der durchgehende Verkehr gänzlich entzogen, d. h. es würde damit die Concurrenz für immer beseitigt sein.

Die Zahlen in unsern Tabellen gestatten dagegen die Annahme gemeinschaftlicher Tarifsätze für sämmtliche Bahnen und entfesseln dabei, weil sie willkürlich veränderlich sind, die Concurrenz vollständig.

Eine weitere Abweichung unserer Tabellen von der bisher üblichen Form besteht darin, dass wir die Stationen in zwei Rangclassen eingetheilt haben, wodurch die Anzahl der möglichen Combinationen erheblich vermindert wird.

Dass die Vielköpfigkeit des Deutschen Eisenbahnwesens der Durchführung solcher Einrichtungen entgegenstehen sollte, wie in dem Artikel angenommen wird, ist unseres Erachtens kaum vorauszusetzen, weil damit doch nur die erstrebte Uebereinstimmung ermöglicht und trotzdem jeder einzelnen Verwaltung die volle Freiheit gewahrt wird.

Wollte man aber sagen, dass es aus volkswirthschaftlichen Rücksichten oder durch locale Verhältnisse geboten sein könne, für verschiedene Güter verschiedene Tarifsätze beizubehalten, so würde auch dieser Forderung leicht Rechnung getragen werden können Man hätte dann nur nöthig sich über einige Verhältnisszahlen zu einigen in denen die Transportpreise dieser Güter zu den selbstgewählten normalen Tarifzahlen stehen sollen.

Weiter wird unseren Vorschlägen entgegengehalten, dass durch sie den bestehenden Concurrenzverhältnissen zu wenig Schonung gewährt sei.

Unsere Zeit drängt nach freier Concurrenz, und man wird sich daran gewöhnen müssen, wie man sich an die Einführung des Submissionsverfahrens, an die Aufhebung von Schutzzöllen und die Beseitigung des Zunftwesens gewöhnt hat.

Ein anderes Merkmal unserer Zeit besteht in dem Streben: gleichartige, aber zerstreute Kräfte zusammenzufassen und dieselben dann — zu einem Ganzen vereinigt — gemeinsame Arbeit verrichten zu lassen.

Einzelne Volksstämme sammeln sich zu grossen Völkern; kleine Gewerbe verschwinden und an ihrer Stelle erscheinen grosse Fabriken und Genossenschaften; kleine Ersparnisse Vieler vereinigen sich zu grossen Capitalien in den Händen Einzelner.

Auch den kleineren Bahncomplexen werden nach und nach die Bedingungen eines selbstständigen Lebens entschwinden und es wird die Nothwendigkeit an sie herantreten, sich in grössere Complexe einfügen zu lassen.

Die Befürchtungen, welche von der freien Concurrenz in Bezug auf das allgemeine Beste gehegt werden, theilen wir nicht; min-

destens soweit das Deutsche Eisenbahnwesen in Frage kommt. Der Staat ist einmal im Besitze eines überwiegenden Theiles der Eisenbahnen und deshalb wird ihm, nach dem Gesetze der Massenanziehung der grössere Theil der kleineren Bahncomplexe, bei freier Concurrenz, von selbst zufallen.

In dem Artikel wird weiter gesagt, dass das Princip, dessen Fürsprecher wir sind, consequenter Weise dahin führen müsste, manche wohlthätigen Einrichtungen der Neuzeit, wie z. B. den Groschensatz für das Briefporto, zu verwerfen.

Wir sind der Meinung, dass die Verhältnisse der Güterbewegung sich einem Vergleiche mit dem Transport von Briefen ebenso sehr entziehen, wie die Beförderung von Briefen in Eisenbahnzügen mit derjenigen durch Brieftauben.

Die Weiterschaffung von Eisenbahn-Postwagen geschieht meistens unentgeltlich, d. h. auf Kosten der Eisenbahnen; auch dürften Briefe wohl nicht als Waaren, im Sinne des Waarentransports, zu betrachten sein, weil das Wesen derselben nicht in dem Gewicht, sondern in den unwägbaren Gedanken ruht, deren Träger sie sind.

In den radicaleren Bestrebungen, auf welche wir hingewiesen werden, glauben wir die angestrebte Tarifreform im Sinne des Penny-Portos zu erkennen. Diese Bestrebungen verfolgen dasselbe Ziel, welches wir mit unseren Vorschlägen zu erreichen suchen; nur die Richtung des Weges, welche wir einschlagen, ist eine andere.

Nach den Reform-Vorschlägen im Sinne des Penny-Portos soll ein Stufen- oder Zonen-Tarif angestrebt werden und zwar in der Weise, dass z. B. für den Transport einer Wagenladung durchweg auf Entfernungen:

bis zu 20 Meilen der Satz von 5 Thlrn.
„ „ 50 „ „ „ „ 8 „
über 50 „ „ „ „ 12 „

und ebenso für ein Collo von nicht über 3 Centner:

bis auf 20 Meilen der Satz von 5 Sgr.
„ „ 50 „ „ „ „ 8 „
über 50 „ „ „ „ 12 „

erhoben werden soll.

Uns scheint die Realisirung dieses Vorschlags ein freier Griff in die Rechte der Arbeit zu sein.

Die jetzigen Grundlagen der Tarifirung bringen es bereits mit sich, dass das Capital nicht die ihm gebührende Berücksichtigung finden kann; mit der Einführung eines Zonentarifs würde aber auch die Bedeutung der Arbeit ihre Grundlage verlieren, und damit das System auf reinem Hypothesen beruhen.

Für das kaufmännische und industrielle Leben müsste die Einführung des Zonentarifs zu eigenthümlichen Verhältnissen führen.

Nehmen wir an, Russland habe einen Theil seines Kohlenbedarfs bislang über Eydtkuhnen, aus Schlesischen Zechen bezogen, welche 60 Meilen von der Grenze entfernt liegen, und die Kaufpreise der Kohlen stellten sich plötzlich in Saarbrücken um einige Pfennige niedriger als in Schlesien; dann würde man jenen Kohlenbedarf am zweckmässigsten aus Saarbrücken auf ca. 200 Meilen entfernung heranholen lassen.

Durch die Einführung eines solchen Tarifsystems würde also in vielen Fällen nicht die erwartete Vermehrung des Güterverkehrs oder gar die bessere Ausnutzung des Betriebsmaterials herbeigeführt werden, sondern die Folge würde sein, dass die gleichen Waaren-Massen oft auf weit grössere Entfernungen transportirt werden müssten.

Oder, nehmen wir an, dass von zwei Eisenwerken das eine 20 das andere 21 Meilen weit von der Zeche entfernt liegt, aus welcher der Bedarf an Kohlen bisher bezogen ist; dann würde, nach der Einführung des Zonentarifs, das erstere 5 Thlr., das letztere 8 Thlr. pro Wagenladung an Transportkosten zu tragen haben und diesem damit die Fortexistenz vielleicht unmöglich gemacht werden.

Wir halten daran fest, dass die Bewegung von Gütern Arbeit und, dass Arbeit das Product aus Masse mal Weg ist.

Die Verrichtung solcher Arbeit ist der Zweck der Eisenbahnanlagen und die Kosten, welche daraus erwachsen, werden am natürlichsten in der Weise repartirt, dass diejenigen, in deren Interesse die grössere Arbeit geleistet wird, auch einen entsprechend grösseren zu den Gesammtkosten beitragen.

H. Westphalen.

---

—*K*— Wir wollen uns gestatten, über die gegen unsere Bemerkungen in Nr. 3 d. Z. gerichteten wesentlicheren Einwendungen des vorstehenden Artikels einige Worte hinzuzufügen und glauben damit die Discussion über die Tariflängenfrage unsererseits schliessen zu dürfen.

Der Verfasser obigen Artikels schreibt seinen Tarifzahlen eine besondere Beweglichkeit zu, die den auf andere Weise gefundenen abgehen soll. Transportpreise setzen sich aus zwei Factoren zusammen, aus der Weglänge und dem Preise für die Einheit dieser Länge. Diese Festlegung jener Transportsätze kann in verschiedener Weise geschehen; man kann wie der Verfasser will, die Weglänge als veränderlich, den Einheitssatz als feststehend betrachten; man kann umgekehrt, wie es bislang vorwiegend geschah, die Weglänge als gegeben, den Einheitssatz als variabel ansehen und man kann endlich beide Factoren als veränderliche betrachten. Der letzte Modus ist z. B. vielfach da zur Ausführung gekommen, wo die Bahnlinie, durch irgend welche Verhältnisse gezwungen, weitere Umwege macht, oder wo die Concurrenz dazu Veranlassung gab; in solchen Fällen hat man statt der Bahnlänge die gemessene Länge der Luftlinie oder eine andere, entsprechend verkürzte Länge angewendet. Das Maass dieser abgekürzten Länge hat man Tarifmeile genannt und diesen Ausdruck dann überhaupt auf die der Tarifirung zum Grunde gelegten Längenmaasse übertragen. Welche der angeführten Verfahrensarten man zur Berechnung der Tariftabellen einschlägt, welchen der beiden Factoren also man als veränderlich ansieht, ist an und für sich sowohl, als für die Form der Tabellen belanglos; die Tarifsätze bleiben in dem einen Falle ebenso willkürlich veränderlich, wie in dem andern. Nur bei unbedingter Constanz beider Factoren würden concurrirende Tarife unmöglich sein. Will man nun veränderliche Weglängen und einen Einheitstarifsatz einführen, so kann man zwar jenen Weglängen einen andern Namen geben, oder auch sie ganz namenlos und in den Tarifzahlen aufgehen lassen, ihr Charakter als Längenmaass bleibt dennoch unabänderlich. Wenn nun, sowohl bei Wandelbarkeit des Einheitspreises in dem einen Falle, als auch bei Wandelbarkeit der Weglänge in dem andern, ganz gleiche Tarifzahlen sich erzielen lassen, so kann man der einen Darstellungsweise vor der andern einen Vorzug schwerlich zuerkennen. Wird ein bestimmter, für viele Bahnen gemeinschaftlicher Einheitstarifsatz vereinbart gedacht, so haben die in ungünstigeren Verhältnissen befindlichen Bahnen zum Zwecke der Concurrenz ihre Tarifmeilen entsprechend zu reduciren, d. h. die Weglänge als veränderlich zu behandeln; der obige Artikel thut dasselbe, nur mit ein wenig andern Worten und glaubt damit ein grosses Problem gelöst zu haben.

Die systematische Eintheilung der Tariftabellen unter Zugrundelegung zweier Rangclassen der Eisenbahnstationen darf als ein beachtenswerther Vorschlag bezeichnet werden; man muss jedoch dabei im Auge behalten, dass gewisse Willkürlichkeiten in der Eintheilung der Haupt- und Nebenbahnen nicht zu vermeiden sind und dass man daher behufs Benutzung der Tabellen immer erst eine zugehörige Karte um Rath fragen muss. Namentlich auch werden concurrirende Bahnen, z. B. die vielfachen Verbindungen zwischen Berlin und Köln, mit ihren verschiedenen Tarifzahlen, keine so ganz einfache Anordnung von einheitlichen Tabellen zulassen.

Auch bei wiederholter Durchsicht unserer Bemerkungen in Nr. 3 d. Z. können wir nicht entdecken, dass wir einerseits Schonung der bestehenden Concurrenzverhältnisse gefordert, andererseits Befürchtungen wegen freier Concurrenz ausgesprochen hätten. Wir haben vielmehr lediglich die Consequenzen gezogen, welche u. E. aus der Anwendung des abstracten Princips der Tariflängen, nach den vom Verfasser der Broschüre aufgestellten mathematischen Grundsätzen sich ergeben.

Auf wessen Kosten ein Transport beschafft wird, kommt bei Feststellung der Arbeitsleistung nicht in Frage; Eisenbahn- und Postwagen aber sind durchaus wägbare, geldkostende und reparaturerfordernde Gegenstände; Kohlen und Pferdefutter sehr materielle Dinge; Beamte und Arbeiter der Post wollen salarirt sein, Bahnen und Chausseen unterhalten werden. Je länger der von einem Postwagen zurück zu legende Weg, desto grösser ohne Frage das Maass der aufgewendeten Arbeit. Diese Bedingnisse der Postbeförderung sind denen des Eisenbahntransports, wie jeden anderen Transports, ganz analog. Wenn die zu befördernde Briefwaare geringes Gewicht hat, so folgt daraus ein sehr ungünstiges Verhältniss der Netto- zur Bruttolast, keineswegs aber die Zulässigkeit einer gänzlichen Vernachlässigung der zur Beförderung beider Lasten aufgewandten Arbeit. Lässt man nun für diese Transporte die Annahme einer durchschnittlichen Arbeitsleistung und damit die Feststellung eines durchschnittlichen Briefportos für die verschiedensten Weglängen zu, so kann man nicht wohl die peinlichste Abwägung der Kosten des Eisenbahntransports, nach Maassgabe der für jede einzelne Theilstrecke der Bahn geleisteten Arbeit verlangen, ohne in dem einen oder andern Falle dem aufgestellten Principe ungetreu zu werden.

Für die Bestrebungen auf Einführung des Systems gleicher Frachtsätze bei verschiedenen Entfernungen sind wir überhaupt nicht eingetreten; wir haben nur darauf hingewiesen, dass in einer Zeit, die derartige Forderungen überall aufstellt, in Vorschlag gebrachte Tarifsysteme, welche im Principe beabsichtigen die Transportpreise auf den kleinen Theilstrecken einer Bahn den jedesmaligen Bau- und Betriebskosten dieser Strecken anzupassen, wenig Aussicht auf Einführung zu bieten scheinen. Nur diese strenge Auffassung des Begriffs der Tariflänge konnte uns zu einer solchen Nutzanwendung Anlass geben, wogegen die nach practischen Bedürfnissen festgelegten Tariflängen der „Erläuterungen“, wie oben nachgewiesen, selbst in der Form kaum etwas Abweichendes von den gewöhnlichen Tarifsätzen aufweisen und deshalb der weiteren Behandlung sich entziehen.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

Aus Sachsen. (Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein; Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz; Mehltheuer-Weida; Frankfurt a./O.-Leipzig; Leipzig-Zeitz; Glauchau-Wurzen; Leipzig-Dresden). Die Königlich Sächsische Regierung hat dem Vernehmen nach dem Rittergutsbesitzer Adler auf Plohn, sowohl eventuell für seine Person als auch für eine durch ihn zu bildende Actiengesellschaft die Concession zugesichert für Erbauung einer Eisenbahn von Zwickau über Lengenfeld nach Falkenstein, dafern binnen zwei Monaten die Zeichnung des gesammten erforderlichen Anlagecapitals in Höhe von 2 200 000 Thalern, sowie die darauf nach Höhe von 10 Procent erfolgte Einzahlung und Niederlegung bei namhaften Bankhäusern nachgewiesen, ferner eine Caution nach Höhe von 2 Procent des Anlagecapitals, also 44 000 Thaler beim Sächsischen Finanzministerium niedergelegt und dafern die Concessionserwerbung für eine Actiengesellschaft beabsichtigt wird, die Bildung der Gesellschaft und deren Eintrag in das Handelsregister binnen gleicher Frist nachgewiesen ist. Die projectirte Bahn ist eine Variante des Projectes Zwickau-Lengenfeld-Auerbach (s. Nro 23 d. Bl. unter Nro. 22 der daselbst Seite 229 fg. mitgetheilten Denkschrift der Sächsischen Regierung an den Landtag über Eisenbahnbauten in Sachsen) und bezweckt eine directere Verbindung von Dresden, Chemnitz und Leipzig mit ihren Verkehrsgebieten einerseits und Süddeutschland andererseits.

Das unter 18 des vorgedachten Sächsischen Eisenbahndecretes erwähnte Comité zum Bau einer Eisenbahn von (Leipzig)-Gaschwitz-Meuselwitz, dem die Concession bis zum 1. April a. c. offen gehalten werden sollte, hat sich in einer am 28. Februar in Leipzig abgehaltenen Generalversammlung, zu welcher sich 74 Actionäre mit 8521 Stimmen eingefunden hatten, als Actiengesellschaft constituirt. Der Vorsitzende, Bürgermeister Baunacke aus Groitzsch eröffnete die Versammlung mit der Nachricht, dass nunmehr die Ausführung des Unternehmens durch die mit der Centralbank für Genossenschaften und der Firma Riess & Itzinger in Berlin abgeschlossenen Verträge, sowie durch die Concessionszusicherung der betheiligten Regierungen als gesichert anzusehen sei. Das vorgelegte Statut ward genehmigt und die vollständige Zeichnung des Grundcapitals sowohl wie eine Einzahlung auf dasselbe von 10 Procent constatirt. In den Aufsichtsrath wurden am Schlusse der Versammlung gewählt: Bankdirector Röll und Bankier Itzinger aus Berlin, Rittergutsbesitzer Friderici und Stadtrath Wagner aus Leipzig, Kaufmann Meischke aus Groitzsch, Gerichtsamtmann Weber aus Lucka und Kaufmann Lehmann aus Zwenkau. Der Sitz der Gesellschaft ist Leipzig.

Die Mehltheuer-Weidaer Eisenbahngesellschaft (s. Sächsisches Eisenbahndecret sub 21 in Nro. 23 d. Bl.) ist, nachdem am 11. Jan. d. J. deren constituirende Generalversammlung stattgefunden hat, am 22. Februar in das Handelsregister des Königlichen Handelsgerichts zu Plauen i./V. eingetragen worden und hat zu Mitgliedern der Direction gewählt: Civilingenieur Oscar Hessler z. Z. in Dresden, als Specialdirector, Advocat Steinhäuser in Plauen als dessen Stellvertreter, und Bankier J. Ball, Justizrath Lorenz Karsten, Bankdirector Otto Kaufmann in Berlin sowie Stadtrath Eduard Raab in Plauen. Am 5. d. M. soll bereits die von der Regierung geforderte Caution mit 70 000 Thaler bei der Finanz-Hauptcasse hinterlegt worden sein.

Das Comité für Erbauung einer directen Bahn von Frankfurt a./O. nach Leipzig (Nro. 30 des Eisenbahndecretes) hat von dem Königlichen Handelsminister zu Berlin eine vorläufige Concessionszusicherung für die Preussische Strecke erhalten.

Die Leipzig-Zeitzer Eisenbahn (Eisenbahndecret No. 28) schreitet in ihren Erdarbeiten auf der Strecke von Barneck bis Pegau rüstig vorwärts. Die Fahr- und Fusswege, welche die Bahn durchschneidet, werden überall in Ueberbrückungen verwandelt, so dass die Bahn darunter hinwegführt.

Zur Erbauung der Muldenthal-Eisenbahn (Glauchau-Wurzen; s. Eisenbahndecret Nro. 16) ist das benöthigte Grundcapital gezeichnet und die Einzahlung hierauf in Höhe von 20 Procent erfolgt. Das Gründungscomité hat hiernach zur Abhaltung der constituirenden Generalversammlung ihre Actionäre zum 12. März a. c. nach Dresden eingeladen. cfr. 27 S 263.

Die Generalversammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie wird in diesem Jahre am 27. März in Leipzig stattfinden.

⊙ Aus Bayern. Hof-Aschaffenburg (Kriegstransporte.) Buchloe-Kaufering. Regensburg-Neumarkt. München-Buchloe. Saal-Kelheim. Bayer. Staats- und Ostbahnen.

München, den 3. März. Auf der Bahnstrecke Hof-Aschaffenburg wurden für Kriegszwecke und während und nach der letzten Kriegszeit von Hof ab befördert: Deutsche (Norddeutsche und Sächsische) Truppen nach Frankreich: 3333 Offiziere, 141 148 Mannschaften, dazu 28 879 Pferde und 3215 Fahrzeuge. Deutsche Truppen zurück aus Frankreich via Hof: 3113 Offiziere. 116 817 Mannschaften nebst 36 360 Pferden und 3399 Fahrzeugen. Kranke und Verwundete aus Frankreich: 131 Offiziere und 15 718 Mannschaften. Gefangene aus Frankreich: 52 077, zurück 66 292, ferner an Begleitungscommandos: 327 Offiziere und 7947 Mannschaften. Gesammtsumme der Beförderten: 406 903 Mann, 65 239 Pferde und 6611 Fahrzeuge, dazu ferner 600 000 Ctr. Proviant. Der Transport zu Beginn des Krieges, nämlich vom 26. Juli bis mit 9. Aug. 1870, sohin in 15 Tagen, umfasste die Zahl von 2549 Offizieren, 77 125 Mannschaften, 15 595 Pferden und 2000 Fahrzeugen. Gleichwohl wurden in der Zeit vom 1.—17. August 1870 noch 556 Wagen mit 111 200 Ctr. Kohlen befördert. Während der Dauer der Militärfahrordnung liefen von Hof ab täglich 32 Maschinen mit 729 Wagen nach der Bayerischen Seite und eben so viel trafen von dieser Seite in Hof ein. Gleich stark war der Verkehr auf Sächsischer Seite. Der stärkste geladene Militärzug von Hof über die schiefe Ebene wurde mit 62 Wagen abgefertigt, der stärkste Leerzug mit 72 Wagen. Alle diese Transporte geschahen ohne irgend welchen Unfall, dessen Ursache dem Bahnbetriebe zur Last zu legen wäre.

Die Buchloe-Kauferinger Bahn wird bereits seit einigen Wochen mit Materialzügen befahren.

Die Hochbauten der 18½ Stdn. langen Bahnstrecke München-Buchloe werden nun in Angriff genommen. Stationsanlagen erfolgen in Aubing, Bruck, Gräfrath, Türkenfeld, Schwabhausen, Kaufering und Igling. Die Detailprojectirung der Kaufering-Landsberger Zweigbahn ist vollendet.

Mit Aufstellung des Eisenwerks für die Donaubrücke bei Mariaort, sowie für die 2 Brücken, welche für die Regensburg-Neumarkter Bahn den Uebergang über das Laaberthal bei Laaber vermitteln, wurde am 27. v. Mts. begonnen, und glaubt man mit Beginn des Sommers fertig zu werden. Das Eisenwerk für die Donaubrücke wurde von der Maffai'schen Fabrik in Regensburg, dasselbe zu den 2 anderen Uebergängen, welche zur Zeit an Höhe (102') alle derartigen Objecte der Bayer. Ostbahn übertreffen, von der Cramer-Klett'schen Fabrik in Nürnberg geliefert.

Die von der Station Saal der Donauthalbahn zur Verbindung der Stadt Kelheim und des Donaumainkanals anzulegende Zweigbahn wird eine Länge von 1½ Stunden erhalten und soll der Bau aus den für die Donauthalbahn bewilligten Mitteln bestritten werden.

Vom 1. März an werden bei den Stationen der Bayerischen Staatsbahnen auf Entfernungen von mehr als 5 Meilen Retourbillete mit 3tägiger Giltigkeit nach allen jenen Stationen ausgegeben, nach welchen Tourbillete aufliegen. Auf geringere Entfernungen gelangen wie bisher Retourbillete mit nur 1tägiger Giltigkeit zur Ausgabe.

Von gleicher Zeit erhalten die auf der Bayer. Ostbahn ausgegebenen Retourbillete, soweit deren Preis für die II. Wagenclasse den Betrag von 1 fl. 30 kr., für die III. Wagenclasse den Betrag von 1 fl. übersteigt, 3tägige Giltigkeit, d. h. sie gelten bis zu der auf die Ausgabe des Billets folgenden 3. Mitternacht. Für alle Retourbillete, deren Preis den Betrag von 1 fl. 30 kr. für die II., und von 1 fl. für die III. Wagenclasse nicht übersteigt, verbleibt es bei der seitherigen eintägigen Giltigkeit.

* Pfälzische Eisenbahnen. Die Direction derselben theilt uns über den Stand der Bauarbeiten auf ihren neuen Bahnlinien im Anschluss an ihre deshalbigen vorjährigen Mittheilungen* Folgendes mit:

1. Die Bauarbeiten der Donnersberger Bahn sind jetzt, trotzdem von vielen Renitenten bei der Abtretung des Terrains dem Fortgange der Arbeiten an den wichtigsten Baustellen Hindernisse in den Weg gelegt wurden und theilweise noch werden, doch schon so weit vorgeschritten, dass ungefähr ein Drittel der Erdarbeiten und kleinern Kunstbauten fertig gestellt ist. Ausserdem ist das benöthigte Steinmaterial für die grösseren Kunstbauten in rascher Anlieferung begriffen, die eisernen Brückenconstructionen theilweise bei einer tüchtigen Maschinenfabrik in Accord gegeben und überhaupt Alles so vorbereitet, dass, sobald sich die Schwierigkeiten des Grunderwerbs vollends gehoben haben, die Arbeiten einen guten Verlauf nehmen werden.

Die ganze Bahnlinie kann unter den obwaltenden Verhältnissen wohl nicht vor Sommer 1873 vollendet werden.

2. Die Zellerthalbahn ist im Bahnkörper mit geringen Unterbrechungen schon bis zur Schienenlage gediehen; die Hochbauten bedürfen nur noch wenigen innern Ausbaues, so dass die Fertigstellung dieser Linie schon im Monat Juli d. J. in Aussicht genommen werden kann.

3. Bezüglich der Dürkheim-Monsheimer Bahn sahen wir uns ebenfalls in Folge mehrfacher Schwierigkeiten bei Abtretung des Terrains in unangenehmen Zeitverlust gebracht. Von den Erdarbeiten und Kunstbauten ist bis jetzt ungefähr ein gutes Drittel ausgeführt. Im Uebrigen ist für den weiteren raschen Fortgang der Arbeiten schon Alles vorbereitet. Die Fertigstellung der ganzen Linie dürfte jedoch nicht vor dem Sommer 1873 zu erwarten sein.

4. Ueber die Verhältnisse der der Maximiliansgesellschaft unterm

---

* Siehe Jahrg. 1871 No. 10 S. 135 dieser Zeitung. Die Red.

17. April 1871 concessionirten und seit September vor. J. im Bau begriffenen Linie Landau-Germersheim werden uns folgende Notizen mitgetheilt:

Die Länge dieser Bahn beträgt $2_{,79}$ Meilen = $20_{,95}$ Kil. Der Unterbau ist für Doppelbahn herzustellen. Vorerst kommt jedoch nur 1 Schienengeleise zur Ausführung. — Von ihrem Anschluss an die Speyer-Germersheimer Bahn bei Lingenfeld, benutzt sie deren 2. Geleisterrain bis nach Germersheim.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 1 500 000 fl. oder 857 143 Thlr., d. i. 307 184 Thlr. pro Meile, veranschlagt.

Das Terrain ist durch gütliche Abtretung bis auf wenige Parzellen erworben, und wird die Bahn im Juni d. J. fertig gestellt werden.

Diese Bahn bildet ein Glied der grossen Ostwestbahn von Bruchsal über Germersheim nach Landau und weiter durch das Queichthal und Rodalbthal nach Zweibrücken.

In strategischer Beziehung hat sie grosse Bedeutung, insofern sie die Festungen Ulm und Germersheim dem Herzen der Pfalz näher bringt.

Die Gegend ist sehr bevölkert und beschäftigen sich die im Allgemeinen wohlhabenden Bewohner nicht allein mit dem gewöhnlichen Ackerbau, sondern auch mit der Pflanzung von vielen Handelsgewächsen. Namentlich ist ein Ort darunter, Zeiskam, was seine reichen Gartenerzeugnisse auf 10—20 Meilen weit zu Markte bringt.

Stationen: Landau, Dreihöfe $0_{,69}$ M., Hochstadt $0_{,35}$ M, Zeiskam $0_{,81}$ M., Lustadt $0_{,35}$ M., Westheim $0_{,52}$ M., Germersheim $0_{,57}$ M. Zusammen $2_{,79}$ Meilen à 7500 Meter.

Die Bahn liegt auf ziemlich ebenem Terrain, daher ohne besondere Erdarbeiten oder Kunstbauten. — Ein grösserer Antheil an den Bahnhoferweiterungen in Landau und Germersheim erhöht die Kosten etwas.

Bauleitender Techniker: Ober-Ingenieur C. Basler in Ludwigshafen; für die Bausection Landau: Bezirks-Ingenieur Millet in Edenkoben; für die Bausection Germersheim: Bezirks-Ingenieur Mühlhausser in Ludwigshafen. Die Ausführung geschieht in kleinen Accorden oder in Regie.

5. Ausser diesen Bauausführungen liessen wir noch im Laufe des verflossenen Jahres ein generelles Project einer Bahnlinie von Altenglan über Lauterecken, Meisenheim nach Staudernheim (sogenannte Glanthalbahn) auf Betreiben eines ad hoc gebildeten Comites durch unsern Ingenieur aufnehmen und ausarbeiten; diese Linie hat eine Länge von $5_{,19}$ Reichsmeilen, wovon ungefähr ein Drittel auf Preussisches Gebiet fällt. In Bearbeitung ist das definitive Bauproject der Bahn von Landau über Annweiler, Bodalben-Biebermühle nach Zweibrücken in Verbindung mit einer Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens. Da die Bauconcession unterm 18. November 1871 ertheilt wurde, so wird die Bahn nach Fertigstellung des Projectes sogleich in Bauangriff genommen und wurden deshalb schon jetzt definitive Bausectionen gebildet und zwar:

Bausection Annweiler, Sections-Ingenieur Kaerner.
„ Pirmasens, „ O. Serini.
„ Zweibrücken, Bezirks-Ingenieur C. Müller.

In der Aufnahme begriffen ist das Project einer directen Verbindung vom Bahnhofe Bexbach nach den Königl. Preussischen Kohlengruben Wilhelmsschacht, Dechen und Heinitz, dann von St. Ingbert über Dudweiler nach Altenwald.

### Personalnachrichten.

**Bayer. Staatsbahn.** Der Rechnungscommissar bei der Bauabtheilung der Generaldirection der Verkehrsanstalten Jos. Meyerl wurde zum Hauptbuchhalter daselbst und der Abtheilungsmaschinenmeister bei genannter Stelle C. Görgel zum Maschinenmeister daselbst befördert.

## Ausland.

**Gotthardbahn.** Der Ingenieur O. Gelpke hat zu seinem Berichte über die Absteckung der Gotthardtunnelaxe (siehe Jahrg. 1870 S. 556 dieser Zeitung) im Februar d. J. folgenden Nachtrag erstattet:

„Die in diesem Berichte behandelte oberirdische Absteckung der Tunnelaxe ist im Herbste 1871 nochmals aufgenommen und in ihren Schlusspunkten auf Kastelhangrat und Riff glücklich vollendet worden. Die Tunnelrichtung stimmte auf $3^1/_2$ Zoll. Da auf 15500 Meter Länge diese Differenz minim genannt werden kann, ausserdem nicht im gefundenen und zur Verwendung kommenden Richtungswinkel, sondern in der schwierigen Probe einer oberirdischen Absteckung liegt, so kann ich sagen, dass durch dieses Resultat eine für den Laien so handgreiflichen und übezeugenden Probe das Zusammentreffen Richtstollenörter im Innern des Berges schon garantirt ist, wenn auch die mehr wissenschaftlichen Untersuchungen durch die astronomischen Apimuthbestimmungen und durch zwei Basismessungen erst noch ihrer Vollendung harren."

— *r* — **Waarenbeförderung auf den Bahnen der Französischen Schweiz.** Die Eisenbahngesellschaft der Linie Paris-Lyon-Mittelmeer, welche auch die Linie Versoise-Genf-Französische Grenze besitzt, macht bekannt, dass vom 1. Februar d. J. angefangen zu den Zollabfertigungen in den Bureaux des im Bahnhofe von Bellegarde aufgestellten Französischen Grenzzollamtes das Publicum nicht mehr zugelassen wird, und dass sich die Eisenbahngesellschaft ausschliesslich die Durchführung der nothwendigen Zollformalitäten für die Ein- und Ausfuhr der Waaren nach den Normen ihres zollamtlichen Verkehrstarifes (Tarif de passage en douane) vorbehält. Diese Formalitäten bestehen in Folgendem: 1. Alle Zollamtsvermittelungen für Waaren bei deren Ausfuhr aus Frankreich. 2. Zollabfertigung bei internationalen Transitsendungen für Waaren bei der Einfuhr nach Frankreich, und zwar auf den Punkten: Modane, Berci-Paris, Abbeville, Amiens, Anor, Arles, Audun-le Roman, Bayonne, Beziers, Belfort, Bordeaux, Boulogne, Caen, Calais, Cette, Cherbourg, Dieppe, Douai, Dunkerque, Amberménil, Feignies, Givet, le Hâvre, Lille, Lunéville, Hendaye, Honfleur, Jeumont, Longwy, Marseilles, Nantes, Pagny, Pont-à-Mousson, Pontarlier, Port-Vendre, La Rochelle, Rouen, St. Nazaire, Thionville, Toulouse, Tourcoing, Valenciennes und Vireuse. 3. Zollabfertigungen bei gewöhnlichen Transitsendungen beim Eintritte nach Frankreich auf allen Punkten des Bahnnetzes der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer, in welchen das Zollamt Lagerhäuser besitzt, als in Chambéry, Lyon, Paris und Marseille (für Marseille müssen die Waaren an den Director der Docks consignirt sein). 4. Berichtigung der Verzehrungssteuer beim Eintritte in Frankreich für alle Waaren, welche, sei es nach Bellegarde, sei es nach jedem andern Orte in Frankreich, wo das Zollamt keine Lagerhäuser besitzt, adressirt sind. Diese Kundmachung, welche noch eine weitere Verfügung bezüglich des in dem Zollamte Bellegarde bestehenden Garantiebureaux für Bijouterie- und Goldschmiedwaaren enthält und speciell die Genfer Industrie betrifft, scheint für den Oesterreichischen Handel, der in neuerer Zeit häufiger als ehedem für seine Waarensendungen nach Frankreich die Schweizerischen Bahnen und ganz besonders die Schweizerische Westbahn mit Anschluss an Versoise-Genf-Bellegarde benützt, von gewissem Interesse zu sein. Die Bahnen der Französischen Schweiz, über deren Unregelmässigkeit in der Waarenbeförderung früher mancherlei Klagen erhoben wurden, bieten nun, seitdem die nach Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges auf diesen Linien massenhaft angehäuften Waaren nach und nach geräumt werden konnten und auch mehrere Betriebsverbesserungen eingeführt wurden, einen mehr regelmässigen Verkehr, was insofern hervorgehoben zu werden verdient, als es vielleicht gegenwärtig für unsern Handel nach Frankreich und ganz besonders nach Süd- und Mittel-Frankreich von Vortheil wäre, sich der Schweizerischen Linien zu bedienen.

— *r* — **Frankreich.** In der Französischen Nationalversammlung hat ein Hr. Laurier den Vorschlag eingebracht, der Staat solle die grossen Bahnlinien zurückerwerben, und dieselben als Hypothek für die Beschaffung der an Deutschland noch zu bezahlenden Milliarden constituiren.

Dieser Vorschlag stützt sich zunächst auf die in den Bedingnissen für die Herstellung der grossen Bahnlinien enthaltene Bestimmung, dass die Regierung nach Ablauf der ersten 15 Jahre jederzeit berechtigt sein solle, die Concessionen zurückzuerwerben.

Es wird sodann berechnet, wie Frankreich durch den Werth des hypothekarischen Credites die aufgenommenen 3 Milliarden innerhalb 46 Jahren amortisiren würde, und wird betont, dass die unzweifelhafte Zunahme des Verkehres in Folge des Rückerwerbes der Bahnen dem Staate zu Gute kommen, und eine neue bedeutende Einnahmsquelle bilden werde.

— *t* — **Landbesitz der Americanischen Eisenbahnen.** Eine statistische Uebersicht, welche dem Congress der Vereinigten Staaten von Nordamerica kürzlich vorgelegt ist, lässt erkennen, wie viel Land in jedem einzelnen Staat den Eisenbahngesellschaften geschenkt worden ist, um den Bau von Bahnen zu veranlassen. Im Staat Mississippi 2 062 240 Acres, in Florida 2 360 114 Acres, in Illinois 2 595 053 Acres, in Missouri 2 985 160 Acres, in Oregon 3 500 000 Acres, in California 3 520 000 Acres, in Alabama 3 729 120 Acres, in Arkansas 4 804 871 Acres, in Michigan 4 931 361 Acres, in Louisiana 5 578 720 Acres, in Wisconsin 5 778 360 Acres, in Jowa 6 526 727 Acres, in Kansas 9 370 000 Acres und in Minnesota 9 783 403 Acres, zusammen 67 525 100 Acres. Die Pacific-Bahnen erhielten überdies 148 675 166 Acres, so dass im Ganzen 216 200 396 Acres Land vom Congress für Eisenbahnbauten bewilligt sind. Davon sind aber 8 740 264 Acres an die Regierung wieder zurückgefallen. (Nach dem Engineering.)

## Literatur.

**Inhalts-Verzeichniss zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 9 vom 2. März 1872.** Die Festlichkeiten des Kaiserl. und Königl. Hofes im Winter 1872. — Das Deutsche Heldenepos. III. — Aus dem Emslande. — Die im zweiten Halbjahr 1871 eingetragenen Actiengesellschaften in Preussen. III. — Sebastian Bach und das Oratorium. — Zur Geschichte der kaufmännischen Börsen. — No. 10 vom 9. März. Chronik des Deutschen Reiches. — Der Name der Deutschen. — Gedächtnisstage des Hauses Hohenzollern. — Die gegenwärtige Gestaltung des Landarmenwesens in Preussen. — Der Productenhandel Berlins im Jahre 1871. — Die Halle im Deutschen Mittelaltelalter. I. — Die Urkunden des Fürstenthums Münster.

## Miscellen.

**Banken und Eisenbahnen als Capital-Anlage.** Einem Börsen-Wochenbericht der Nationalzeitung entnehmen wir folgende Mittheilungen:

Die Eisenbahn-Actien bieten manche Vortheile gegenüber den Bankpapieren; die massgebenden Verhältnisse sind durchsichtiger, seit der Bildung von Erneuerungsfonds ist für alle Gesellschaften, welche dieselben adoptirt haben, die Gewähr dafür gegeben, dass das Activvermögen überall intact bleibt. Aber nur bis zu einem gewissen Grade. Der Erneuerungsfonds dient nach der auf fast allen Eisenbahnen bestehenden Praxis nur für die Abnutzung der Betriebsmittel, Schienen, Schwellen, Weichen und Brücken. Für andere Activ-Posten, u. a. für die Gebäude wird nichs abgesetzt, die Kosten für Unterhaltung derselben kommen zwar in Ausgabe, aber darin liegt kein genügender Schutz dafür dass gas ganze Unternehmen vollständig intact bleibt. Wir berühren hier Verhältnisse, welche unseres Wissens noch nirgends zur Sprache gebracht worden sind, und wollen damit kein Misstrauen aussprechen, denn wir haben noch niemals die Erfahrung gemacht, dass aus dem Mangel an Abschreibungen auf Gebäude u. s. f. Nachtheile für die Actionäre oder das Unternehmen entstanden wären. Wir mussten aber die Sache berühren, weil hier thatsächlich eine Lücke besteht, und die Eisenbahn-Gesellschaften in dieser Beziehung weniger solide Grundsätze adoptirt haben als die grosse Zahl industrieller Unternehmungen, welche auf Gebäude u. s. f. Abschreibungen machen.

Die Eisenbahngesellschaften arbeiten in gewisser Beziehung ohne Verlust, ihre Leistungen werden im Personenverkehr im voraus bezahlt, und im Güterverkehr in solchem Maasse sicher gestellt, dass Ausfälle nicht entstehen können. Darin liegt ein grosser Vortheil. Andererseits sind bei den Eisenbahngesellschaften die Ausgaben für Arbeitslöhne, Kohlen u. s. w. so gross, dass ihre Ertragsfähigkeit in hohem Grade von der Höhe der ersteren und der Preise vieler Artikel abhängig ist. In dieser Beziehung nehmen sie nicht allein eine nachtheilige Stellung gegenüber den Banken, sondern auch gegenüber den zinstragenden Papieren ein. Letztere bieten überdies (falls die Sicherheit unzweifelhaft ist) durch die Unwandelbarkeit ihres Ertrages und zum Theil durch die Pari-Amortisation einen Vortheil, der einen verhältnissmässig höheren Cours rechtfertigt. Die Convertirung hat allerdings die Unwandelbarkeit des Zinsfusses, also des Ertrages in Frage gestellt, aber unter der Bedingung der vollen Rückzahlung der Schuld. In den Coursen kam die Gefahr der Convertirung immer zur Geltung: die 5procentigen Papiere standen verhältnissmässig immer niedriger als die weniger Zinsen tragenden Effecten. Die steigende Bewegung musste für erstere auch früher als für letztere zum Abschlusse kommen.

Eisenbahn-Actien haben ein Moment gegen sich, und dieses liegt in der durch die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse entstehenden Nothwendigkeit einer fortdauernden Erweiterung des eigenen Bahnnetzes. Dieselbe entspringt aus dem Streben nach einer Ausdehnung des Verkehrsgebiets und nach einer unabhängigen Stellung von anderen concurrirenden Bahnen; sie entspringt aus der Lösung der Aufgabe, jeder Concurrenz zuvorzukommen, und sie entweder möglichst unschädlich zu machen oder für den möglichen Ausfall anderweiten Ersatz zu schaffen. Diese Motive sind durchaus anerkennenswerth, die Berücksichtigung derselben liegt im Interesse des öffentlichen Verkehrs und der Eisenbahnen, der letzteren oft aber nur insofern, als durch die Erweiterungsbauten der Einfluss eines Uebelstandes abgeschwächt, nicht beseitigt wird.

Die Concurrenz-Verhältnisse beginnen mehr und mehr neue Formen anzunehen, die Gruppenbildung schreitet auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens fort und wird bald bestimmte grosse Unternehmungen von einander abgrenzen. Es liegt nahe, dass die Concurrenz-Fähigkeit dadurch steigt, weil mit der Grösse eines Eisenbahn-Unternehmens die Möglichkeit von Tarif-Zugeständnissen erhöht wird. Noch wichtiger ist die Gruppenbildung für die Verkehrs-Organisation, welche in demselben Grade erleichtert wird, in welchem sich die Zahl der Verwaltungen reducirt. Die Gruppenbildung hat noch eine andere wichtige Seite; zunächst wird durch dieselbe der monopolistische Charakter des Eisenbahnbetriebes gebrochen, natürlich unter der Voraussetzung dass durch dieselbe die Concurrenz verschärft und nicht aufgehoben wird. Weiter ist von Bedeutung, dass die Gruppenbildung die Existenz der kleineren Bahnen in Frage stellt. Die Abhängigkeit von den grösseren Unternehmungen steigert sich in dem Maasse, in welchem sich die Bedeutung der kleineren Bahnen im Verhältniss zu den grossen reducirt. Die kleinen Bahnen müssen sich gewisse Bedingungen dictiren lassen; jede eigene Initiative wird abgeschnitten; sie werden gezwungen sich einer grossen Maschinerie einzufügen und sich durchaus von derselben treiben zu lassen."

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 14. März | *Berlin-Hamburger Eisenb.-Gesellsch. zu Ludwigslust | S. S. 186. |
| 15. „ | *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau. | |
| 18. „ | *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. | S. S. 199. |
| 19. „ | *Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien. | |
| 20. „ | Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. | S. S. 199. |
| 21. „ | Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Chemnitz. Gegenstände der Berathung s. S. 186. | |
| 22. „ | Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Petersburg | |
| 26. „ | Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin. | |
| 27. „ | Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig. | |
| 27. „ | *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Tagesordnung s. S. 254. | |
| 27. „ | Actiengesellschaft für Fabrication v. Eisenbahnbedarf zu Berlin. | |
| 5. April. | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S 277 | |
| 6. „ | *Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. S. Bekanntmachung S. 278. | |
| 22. „ | *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stetin. | |
| 6. Mai | Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien. | |

## Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 14. März | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten auf der Volmethalbahn | — |
| 14. „ | zu Köln Köln-Mindener E. | Materialien zum Locomotivschuppen zu Dortmund | — |
| 14. „ | zu Leobschütz Oberschles. E. | Maurerarbeiten von Brücken und Durchlässen | — |
| 15. „ | zu Zürich Schweiz. Nordostb. | Schienen etc. | 255 |
| 15. „ | zu Magdeburg Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ | zu Cassel Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 15. „ | zu Stettin Berlin-Stettiner E. | Werkstatts-Materialien | — |
| 16. „ | zu Strassburg Elsass-Lothring. E. | Weichen | 255 |
| 16. „ | zu Berlin Niederschl.-Märk. E | Mauersteine zum Erweiterungsbau des Steuerschuppens auf Bahnhof Berlin. | |
| 18. „ | zu Limburg Nassauische E. | Materialien-Verkauf | 279 |
| 18. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E | Barrièren, Warnungstaf. | — |
| 18. „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Isolatoren | 249 |
| 18. „ | zu Stettin Berlin-Stettiner E. | 20 Locomotiven | 263 |
| 20. „ | zu Cassel Main-Weserb. | 2000 eich. Schwellen | — |
| 20. „ | zu München Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 20. „ | zu Berlin Berlin-Hamb. E. | Material-Verkauf* | — |
| 20. „ | zu Breslau Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Lagerplatz-Verpachtung in Freiburg und Lüben | — |
| 20. „ | zu Attendorn Berg.-Märk. E. | Brückenbauten, Finnentrop-Rothemühle. | — |
| 21. „ | zu Köln Köln-Mindener E. | Schienen | 255 |
| 21. „ | zu Stettin Berlin-Stettiner E. | Material-Verkauf | — |
| 22. „ | zu Ratibor Oberschlesische E. | Erdarbeiten Lazisk-Martha-Valesca Grube | — |
| 22. „ | zu Breslau Rechte Oderuferb. | Güterwagen | 278 |
| 25. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Güterschuppen zu Fröndenberg und Menden | — |
| 25. „ | zu Strassburg Elsass-Lothr. E. | Eisenbahnwagen | 278 |
| 25. „ | zu Rotenburg bei Verdun Venlo-Hamburg | Erdarbeiten in 46. Section bei Flecken Rotenburg | — |
| 26. „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Roheisen etc. | 279 |
| 27. „ | zu Harburg Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Materialverkauf | 279 |
| 28. „ | zu Cöln Rheinische E. | Locotiven | 278 |
| 31. „ | zu Altona Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 9. April | zu Hamburg Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 |
| 18. „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

* Das Materialien-Verzeichniss und die Verkaufs-Bedingungen können bei den Werkssätten in Berlin und Hamburg, sowie bei der Redaction dieser Zeitung eingesehen werden.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachdem in den General-Versammlungen vom 28. April und 21. Juni 1871 die Erhöhung des Stamm-Actien-Capitals um drei Millionen Thaler beschlossen worden und diese Actien zur Zeichnung aufgelegt worden sind, werden die Herren Actionaire unserer Gesellschaft zu einer

**ausserordentlichen General-Versammlung auf Freitag, den 5. April 1. J., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal zweiter Classe unseres hiesigen Bahnhofs, Askanischen Platz No. 6,**

eingeladen.

Zweck dieser General-Versammlung ist: auf Grund der vor-

zulegenden Bescheinigungen in Gemässheit des Artikels 209a des Gesetzes vom 11. Juni 1870 durch Beschluss festzustellen, dass das laut Beschluss der General-Versammlungen vom 28. April und 21. Juni 1871 zu emittirende Actien-Capital von 3 Millionen Thalern vollständig gezeichnet und dass mindestens zehn Procent auf jede Actie eingezahlt sind.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Actionaire, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen vom 2. bis 4. April cr., Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr, ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Lit. A. B. & C.) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Casse (am Askanischen Platz No. 6 hierselbst) niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General-Versammlung dient.

Die Vertreter der stimmberechtigten Actionaire, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Casse niederzulegen.

Die deponirten Actien werden vom 6. April cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Geschäfts-Haupt-Casse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 2. März 1872.

**Der Verwaltungsrath.**
V. v. Magnus.

## Oesterreichische Staatsbahn.

**Ausserordentliche General-Versammlung der Staatsbahn.**

Die Staatsbahn ladet die Besitzer der alten und neuen Actien resp. Actien-Interimsscheine zu der am

**6. April 1872, um 9 Uhr Vormittag,**

in Wien im Locale der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse No. 17,

stattfindenden ausserordentlichen General-Versammlung ein.

Die Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Die Bekanntgabe, gemäss der in den Generalversammlungen vom 3. Juni 1869 und 2. Juni 1870 ertheilten Vollmachten:
   a. Des mit der Königl. Ungarischen Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Linie Arad-Temesvar und Temesvar-Orsova.
   b. Des mit der Theissbahn abgeschlossenen Vertrages zum Zwecke der gemeinschaftlichen Concessions-Erwerbung, des Ausbaues und Betriebes der Temesvar-Orsovaer, dann des Mitbesitzes der Arad-Temesvarer Eisenbahn, sowie der Regelung des Verkehres auf der Pest-Czegléder Strecke.
   c. Der Concession der Linie von Gross-Kikinda über Pancsowa bis zum linken Donauufer bei Belgrad, eventuell mit einer Zweigbahn nach Semlin.
2. Genehmigung der Concessions-Erwerbung der Secundärbahn von Woitek nach Bogsan.
3. Beschlussfassung über die Beschaffung der zur Ausführung der oberwähnten Eisenbahnlinien, sowie zu den Vervollständigungsarbeiten des alten Netzes nöthigen Capitalien durch Anleihen.
4. Beschlussfassung über Aenderung der Statuten betreffend die in der General-Versammlung vom 13. Juni 1871 beschlossene Erhöhung des gesellschaftlichen Fondes, sowie über weitere Aenderungen in Folge der Beschlüsse früherer General-Versammlungen.
5. Bestimmungen des Präclusivtermines für die Ausübung des Bezugsrechtes auf die neuen Actien.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Die Deponirung der Actien hat spätestens bis incl. 23. März 1872 zu geschehen.

Die Vollmachten müssen mindestens drei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien vorgewiesen werden.

## Thüringische Eisenbahn,

Die planmässige Ausloosung der in diesem Jahre zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen I., II., III., IV. und V. Emission der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft findet

**am 3. April cr., Vormittags 9 Uhr,**

in dem Sitzungszimmer der Direction in Erfurt statt.

Inhaber dieser Obligationen können der Ausloosung beiwohnen.

Erfurt, den 4. März 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Königliche Ostbahn.

Vom 15. d. M. ab tritt in dem Gange des Personenzuges II zwischen Neufahrwasser und Danzig Lege Thor folgende Aenderung ein:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Neufahrwasser | Abf. | 6 | Uhr | 15 | Min. Abds. Stationszeit. |
| Danzig Hohe Thor | Ank. | 6 | „ | 27 | „ „ |
| „ „ „ | Abf. | 6 | „ | 30 | „ „ |
| „ Lege Thor | Ank. | 6 | „ | 42 | „ „ |
| „ „ „ | Abf. | | | | |
| wie bisher | | 7 | „ | 23 | „ „ |

Bromberg, den 1. März 1872.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

6 Personenwagen II. Classe,
20 combinirten Personenwagen I., II. und III. Classe,
100 Gepäckwagen,
200 Vieh- resp. Coakswagen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Wagen“

bis zu dem am

**Montag, den 25. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**

in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 1. März 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die Lieferung von

80 Stück bedeckten Güterwagen und
40 „ Kalkwagen,

**ausschliesslich der Achsen mit Rädern,**

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Central-Büreau hier, Berlinerstrasse No. 76, auf portofreies Verlangen zu beziehen.

Die Offerten sind in das mit den Lieferungsbedingungen verabfolgte Formular zu inseriren, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Güterwagen“

versehen bis zum Submissions-Termine

**Freitag, den 22. März 1872, Vormittags 11 Uhr,**

an uns einzureichen und erfolgt deren Eröffnung zum gedachten Termine in unserem Central-Büreau in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Breslau, den 1. März 1872.

**Direction.**

## Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Anfertigung und Lieferung von

24 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Locomotiven
und von
10 „ zweifach gekuppelten Tendermaschinen für Personenzüge

im Wege der öffentlichen Submission zu verdingen.

Die bezüglichen Zeichnungen und Bedingungen sind von unserem Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — auf frankirte Anfragen zu beziehen und Offerten mit der äusseren Bezeichnung:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

versiegelt bis zum 28. März c. uns einzureichen.

Cöln, den 6. März 1872.

Die Direction.

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Erdarbeiten.**

Die Ausführung folgender Erdarbeiten auf der Bahnstrecke zwischen Rotenburg und Harburg:

Loos I. von Stat. 178 der Sect. 50 bis Stat. 116 der Sect. 51 pp. 260 000 Cubikmeter (58 000 Schachtrthn. Preuss.)

Loos II. von Stat. 116 bis Stat. 200 der Sect. 51 pp. 413 000 Cubikmeter (93 000 Schachtrthn. Preuss.)

Loos III. von Stat. 139 der Sect. 52 bis Stat. 43 der Sect. 53 pp. 677 000 Cubikmeter (152 000 Schachtrthn. Pr.)

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Arbeitsstrecken liegen 2 bis 3 Meilen von Harburg entfernt.

Die maassgebenden Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen können im Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Neitzke in Harburg, Wallstrasse 13 eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien von dort bezogen werden.

Offerten auf eins oder mehrere Loose sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Erdarbeiten"

versehen bis zum 27 März d. J. an den oben genannten Abtheilungsbaumeister einzusenden.

Die Submittenten bleiben sechs Wochen an ihre Offerte gebunden.

Osnabrück, den 6. März 1872.

Der technische Dirigent.
A. Funk.

---

## Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Werkstätte der Königl. Ostbahn zu Dirschau sollen nachstehend aufgeführte Materialien im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, nämlich:

Loos I. 408 000 Kilogramm Roheisen in Qualität der guten Marken des Schottischen Roheisens von der Handels-No. I,

Loos II. 75 000 Kilogramm wie vor von der Handels-No. IV, beide Sorten Carnbroe, Langloan oder von anderen guten Marken,

Loos III. 15 000 Neuscheffel grosse Original-Coaks.

Der Submissionstermin hierzu ist auf:

**Dienstag, den 26. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**

im Bureau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Roheisen resp. Original-Coaks für die Königliche Ostbahn"

an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungs-Orte „Bromberg", das Wort: „Bahnhof" beizufügen. Die Lieferungsbedingungen sind auf den Börsen der Städte: Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Berlin, sowie bei der Handelskammer in Breslau zur Einsicht ausgelegt und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 5. März 1872.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

---

## Königl. Preussische Ostbahn.

Die auf der Königl. Ostbahn und in deren Werkstätten angesammelten Metall-Abgänge und sonstigen alten Materialien, nämlich:

Schienen, Radreifen, Schmiedeeisen, Eisenblech, Gussstahl, Gusseisen, Messing, Gummi, Manufacte etc.

sollen im Wege der öffentlichen Submission nach Gewicht verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen, nebst specieller Nachweisung sämmtlicher zum Verkauf gestellten alten Materialien nach Eigenschaft und Qualität werden jedem Kauflustigen auf portofreie Requisition unentgeldlich übersandt werden.

Diese Bedingungen sind ferner zur Einsicht ausgelegt in den Büreaus der Ostbahn-Werkstätten zu Berlin, Landsberg a/W., Bromberg, Dirschau und Königsberg i/Pr. und in den Stations-Büreaus der Königl. Ostbahn zu Berlin, Frankfurt a/O., Kreuz, Schneidemühl, Terespol, Warlubien, Dirschau, Danzig-Lege-Thor, Thorn, Insterburg und Gumbinnen.

Der Submissions-Termin ist hierzu auf:

**Mittwoch, den 27. März 1872, Vormittags 11 Uhr,**

in meinem Büreau — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die nach Maassgabe der Submissions-Bedingungen auszufertigenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen"

an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg" noch das Wort „Bahnhof" beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Bromberg, den 4. März 1872.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

---

## Nassauische Eisenbahn.

Die in dem Magazin hier vorhandenen abgängig gewordenen Betriebs- und Werkstätten-Materialien sollen im Wege der öffentlichen Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf von Materialien-Abgängen" versehen, bis zum Submissions-Termine

**Montag, den 18. d. M., Vormittags 10 Uhr,**

an die unterzeichnete Materialien-Verwaltung einzureichen.

In diesem Termine werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der erscheinenden Interessenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Das Materialienverzeichniss, nebst den Verkaufsbedingungen, wird auf portofreie Anträge, gegen Erstattung der Copial-Gebühren, von hier mitgetheilt werden.

Limburg a. d. Lahn, den 5. März 1872.

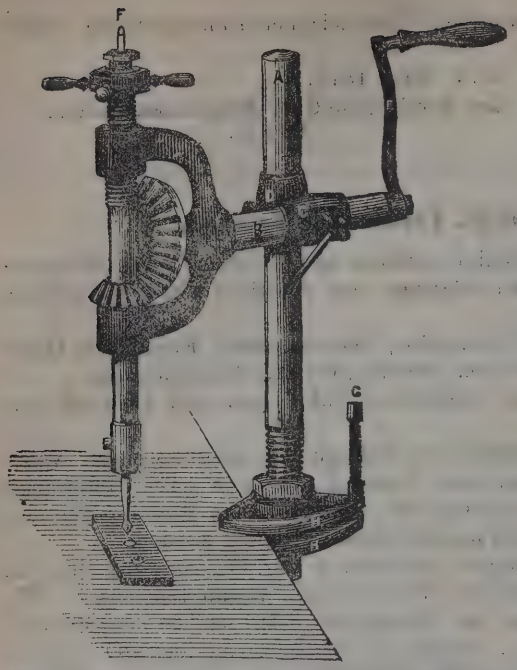
Königliche Materialien-Verwaltung.
gez. Busch.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
in Teplitz.




# Universal-Winkel-Bohrmaschinen

Schaft A ist 38 m/m. im Durchmesser und 610 m/m. lang. — Arm B ist 38 m/m. im Durchmesser und 177¾ m/m. lang, in welchem die Welle im beweglichen Lager C liegt, und gestattet derselben jede beliebige Schwingung von der Richtung des aufrecht stehenden Schaftes A; D bewegt sich um Schaft A, wodurch die Bohrung in einer Circular-Richtung um Schaft A bewirkt werden kann.

Die Theile B C D und F können am Schaft A höher oder niedriger gestellt werden, je nach der Länge der Bohrer oder Stärke des zu bohrenden Materials. — Kurbel E setze man auf Spindel F, die gleichzeitig mit Ratsche versehen ist, wenn grössere Löcher gebohrt werden sollen.

Beim Bohren von kleinen Löchern gebrauche man die Kurbel an der Welle, die durch den Arm B geht, da die Kämmung von gleich 2 zu 1 ist.

Die Klammern H H sind verstellbar und passen zu einer gewöhnlichen Bank oder Säulenstärke.

| | Durchm. | Länge | Gewicht | Bohrt von | Löcher | Preis |
|---|---|---|---|---|---|---|
| No. 1. Aufrecht stehender Schaft. | 31¾ m/m., | 508 m/m., | 12 Kilo, | 16 m/m. | | 36 Thlr. |
| - 2. - | 38 - | 610 - | 21 - | 19 - | | 42 - |
| - 3. - | 50¾ - | 686 - | 43 - | 32 - | | 70 - |
| 4. Grösse wie No. 2, mit versetzten Kammrädern . . . . | | | | 25½ - | | 42 - |

empfehlen

**W. Hanisch & Cie.**

Import- und Export-Geschäft von Maschinen und Werkzeugen, für alle Zweige der Industrie.

Berlin, 22 Philippstrasse.

---

Eine grössere Parthie

**Gebrauchte, wohlerhaltene Eisenbahnschienen**

leichten Calibers,

zu Anschluss- und Arbeits-Geleisen für **Fabriken, Bauunternehmer** und dergleichen, offeriren zu billigen Preisen

**Gebrüder Trier** in **Darmstadt.**

---

# Bekanntmachung.

Es soll die **Ausführung der zu tunnellirenden Strecke des neuen Geest-Stammsieles** per Submission überlassen werden. Diejenigen welche diese Arbeit zu übernehmen geneigt sind, können in dem Vorzimmer der Finanz-Deputation die Bedingungen und Zeichnungen täglich von 10 bis 2 Uhr einsehen, und haben ihr Anerbieten bis zum 9. April d. J., Mittags 12 Uhr, **unter Mitunterschrift ihrer Bürgen**, bei der Finanz-Deputation versiegelt einzureichen. Abdrücke der Bedingungen sollen auf Anhalten der Reflectanten gegen portofreie Einsendung von 1 Thaler denselben zugestellt werden.

Es wird dasjenige Anerbieten, welches für das annehmbarste gehalten werden wird, innerhalb der nächstfolgenden vier Wochen gewählt, wogegen die nicht angenommenen Vorschläge sodann auf Anfordern versiegelt zurückgegeben werden.

Hamburg, den 24. Februar 1872.

**Die Finanz-Deputation.**

---

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

# R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als **Specialitäten:**

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

**Chemische Glühkohlen**

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

# Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

---

**Wasserdichte leinene Plane**

empfiehlt

**A. Baswitz** in Berlin,

Neue Friedrich-Strasse No. 37.

---

**Carl Schleicher & Schüll**

in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

**Ein Techniker,**

welcher seine theoretischen Kenntnisse auf einem Polytechnikum und seine practischen Erfahrungen in einigen Werkstätten und seit langjähriger Dienstzeit als erster Werkmeister und stellvertretender Maschinenmeister an einer Rheinischen Bahn erworben hat, sucht Stellung als Maschinenmeister einer Bahn oder als Locomotivconstructeur. Gefällige Offerten unter Angabe des Gehaltes erbittet derselbe unter Adresse: **No. 1111.** Herrn **Georg Ulsch,** Assistent am K. Polytechnikum in München.

---

Ein theoretisch und practisch geprüfter

**Wagenlackirer,**

welcher in verschiedenen renommirten Wagen- und Maschinenfabriken gearbeitet, seit 10 Jahren die Werkstatt einer der grösseren Eisenbahnen leitet, sucht, um sich zu verbessern, Stellung als Meister, oder zur Uebernahme der Arbeiten einer Eisenbahn-, oder Privat-Fabrik innerhalb Deutschlands. Beste Referenzen stehen zur Seite.

Reflectanten wollen sich gefl. an Kaufmann **F. Günther** in Berlin, Invalidenstrasse 66g wenden.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 30. Leipzig, am 13. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

#### Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

HB No. 877. 1 Ballen Wolle (383 Pfd.) lagert in Berlin seit 22. October 1871.

#### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro Januar 1872.

S # 6495. 1 leeres Fass (35 Pfd.) vom Empfangsboden lagerte in Berlin seit August 71. Eigenthum der Herren Steffens & Schultze in Magdeburg und denselben ausgeliefert.

15) No. 1722 3) 1 Kiste Tafelglas (2 Ctr. 80 Pfd.) vom Empfangsboden lagerte in Berlin seit November 71. Gemäss der Directorial-Verfügung vom 2. Februar 72. — D 491 — dem Haupt-Büreau am 17. Februar überliefert.

K L 6510. 1 Fass (58 Pfd.) vom Friedrichstädter Güterboden lagerte in Magdeburg seit December 71. Den Eigenthümern Kratzenstein & Lühr in Magdeburg ausgehändigt.

296. 1 leeres Fass (1 Ctr. 43 Pfd.) vom Empfangsboden lagerte in Berlin seit December 71. Nach Burg gehörig und dorthin gesandt.

F W 3229. 1 Ballen (1 Ctr. 3 Pfd.) von M. Gladbach lagerte in Berlin seit December 71. Gehört zur Stettiner Bahn und ist dorthin geliefert.

L W 6022. 1 Ballen (14 Pfd.) von M. Gladbach lagerte in Berlin seit December 71. Irrthümlich überzählig gemeldet.

L B 6366. 1 Kiste (63 Pfd.) von M. Gladbach lagerte in Berlin seit December 71. Nach Lübeck gehörig und dorthin gesandt.

J B Cahn in Bernburg a. d. Saale. 1 Plan von M. Gladbach lagerte in Berlin seit December 71. Gehört nach Bernburg und ist dorthin gesandt.

V 18/19. 2 Körbe (4 Ctr. 65 Pfd.) von M. Gladbach lagerten in Berlin seit December 71. Gehörten zu einer directen Karte Hagen-Stettin und war Aufnahme in den Frachtbrief Seitens des Absenders unterlassen. Colli sind der Stettiner Bahn überwiesen.

#### Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Januar 1872.

J & V 121/2. 2 Pack Schaufeln (1 Ctr. 17 Pfd.) von Finnentrop lagern in Berlin seit 3. Januar.

W E 110. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Berlin bei Revision des Versandbodens am 31. December.

S. 1 Sack anscheinend Kleider und Betten (44 Pfd.) lagert in Berlin seit 8. Januar.

S P 7. 1 Kiste (86 Pfd.) lagert in Berlin seit 10. Januar.

H 2130. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 67 Pfd.) lagert in Berlin s. 11. Jan.

A G 102. 1 Ballen (2 Ctr. 67 Pfd.) lagert in Berlin seit 13. Januar.

C B 572. 1 Korb (1 Ctr. 81 Pfd.) von Schwelm lagert in Berlin seit 3. Januar.

B R 901. 1 Sack (1 Ctr. 28 Pfd.) lagert in Berlin seit 16. Januar.

R S 295. 1 Kiste (3 Ctr. 14 Pfd.) von Holzminnden lagert in Berlin seit 17. Januar.

R B 12. H 1 Kiste Feilen (3 Ctr. 57 Pfd.) lagert in Berlin bei Revision des Empfangsbodens am 27. Januar.

R 10. 1 Korb (1 Ctr. 56 Pfd.) lagert in Berlin.

H O 2470, 2474, 2479. 3 Ballen Wolle (8 Ctr 71 Pfd.) von Verviers lagern in Berlin seit 30. Januar.

S W 11/13. 3 Ballen baumw. Garn (11 Ctr. 46 Pfd.) von Bentheim lagern in Berlin seit 29. Januar.

#### Nachweisung

der am 5. Februar 1872 auf den Stationen der **Kaiserlichen Eisenbahnen** in **Elsass-Lothringen** überzähligen Güter.

A Dreher Schweighausen. 13 leere Fässer lagern in Weissenburg s. 1. Mai.

A S 2/10. F G C 4644/8062. 2 Kisten Streichhölzer (268 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 5. December.

A 6043. 1 Sack Reis (184 Pfd.) lagert in Metz.

A 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Metz.

A R 1/2. 2 Kisten (206/242 Pfd.) lagern in Metz.

A G C 2099. 1 Korb Eisenwaaren (135 Pfd.) lagert in Barr seit 24. Oct.

Aubertin Metz. 1 gusseisernes Thürchen (4 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.

A M C 977. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz E. seit 5. Nov.

Mr. Achille. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.

Aulusis. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 8 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.

A B C 61, 62. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 27 u. 102 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. November.

A 1684. 1 Ballen Tapeten (150 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.

A H 1147. 1 Pack Sägen (60 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.

A G 192. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.

A B. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.

A K 12665. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 154 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.

M. Adolph. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.

A K 1. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 158 Pfd.) lagert in Metz seit 16. Dec.

A 3. 1 Korb Dosen lagert in Belfort seit 14. December.

A C 1337. 1 Kiste Tabak lagert in Metz Fr. seit 5. Jan.

A 54. 1 Kiste Eisen (130 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Jan.

A C C 2251. 1 Fass Eisen (356 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] s. 6. Jan.

A C C 2024/25. 2 Fässer Eisen (443 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen]

A C C 1947. 1 Fass Eisen (190 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. s. 6. Januar.

A C C 2319. 1 Fass Eisen (360 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. s. 6. Januar.

A C C 2412/15. 4 Körbe Eisenwaaren (1466 Pfd.) lagern in Metz Zollsch. seit 6. Januar.

A F J 285. 1 Kiste Medicamente (22 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. seit 6. Januar.

A K C 2367. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Niederbronn.

A B 8949. 1 Kiste Cichorien (134 Pfd.) lagert in Schlettstadt.

A F C 1379/80. 2 Körbe bonnetrie lagern in Metz seit 23. December.

A X 54. 1 Korb Eisenwaaren (130 Pfd.) lagert in Metz seit 4. Februar.

A B 1655. 1, 1647/48. 2, 1653. 1 Fässer (Inhalt unbekannt, 545 Pfd., 1165 Pfd., 930 Pfd., 565 Pfd.) lagern in Strassburg F. seit 5. Februar.

Bellard Kriegsgefangener. 1 Pack Kleider (14 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.

B. 22 Tafeln Kupfer (852 Pfd.) lagern in Strassburg.

B B C 11. 1 Kiste Inf.-Seitengewehre (34 Pfd.) lagert in Metz s. 27. März.

B F 559. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Metz s. 23. Juni.

B N 1/5. 5 Pack 25 Kistchen Wagenschmiere (388 Pfd.) lagern in Metz seit 23. Juni.

L. Bournay. 1 Koffer Wäsche (38 Pfd.) lagert in Metz seit 23. Juni.

B L 664. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Metz seit 2. Oct.

B K 18. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Strassburg E.

B L 177. 1 leeres Fass (170 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.

Breier Wwe. 23. 1 Kiste Damencorsetts (15 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.

B 1532. 1 Ballot baumw. Waaren (40 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.

B 12. 1 Ballot baumw. Waaren (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.

Brélat. 1 Pack leere Säcke (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.

B & H 1647. 1 Kistchen lagert in Metz seit 20. October.

B. 1 Sack Weizen (170 Pfd.) lagert in Hundsbach seit 8. October.

B S 1661. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.

Eduard Birkel Ostheim. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.

B 100. 1 Ballot Emballage (20 Pfd.) lagert in Metz seit 7. October.

Baron. 2 Koffer Effecten (70 u. 130 Pfd.) lagern in Avricourt s. 5. Decbr.

Baumann. 1 Kiste Effecten (24 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.

B 1. 1 Ballot Metalltuch lagert in Königshofen seit 5. December.

B 5. 1 Schreibpult-Aufsatz lagert in Königshofen seit 5. December.

B M 3248, 3249/50. 4 eiserne Fensterkreuze lagern in Metz Z. s. 5. Dec.

Adam Boost. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.

Régin. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.

B E F 1716. 1 Ballot Leinen (63 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. December.

Hrn. Gevry Bock. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Burckardt Relion Bennweier. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Oscar Banqua Paris. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Advocat Boulage. 1 Ballot Leinen (27 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
BH Gallot 457. 1 Kiste Leinen (56 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Bitsch Faulquemont. 1 Sack Blechwaaren (62 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 17. December.
B S 4200,4199. 2 Kisten Waschblau (680 Pfd.) lagern in Metz Z. seit 5. Februar.
Burger Bumann & Co. Göttingen. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Weissenburg seit 28. December.
Boeswald Strassburg. 27 leere Bierfässer lagern in Colmar seit 5. Januar.
B E 171.1 leeres Fässchen lagert in Strassburg seit 27. November.
B 1 Collo Kupferblech (138 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 24. Novbr.
B S 4199, 4200. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Diedehofen seit 17. December.
Busch Tuillier. 1 Pack Effecten (11 Pfd.) lagert in Wasselnheim seit 6. Februar.
Brand Bedere. 1 Kiste Bücher, Zeuge und 1 Holzkarren (175 Pfd.) lagert in Mühlhausen [Güter-Expedition].
B 293. 1 Sack lagert in Metz [Güter-Expedition].
Bürger G. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Avricourt.
B F C 1306. 1 Wagenleine lagert in Benfeld.
B R 6050. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar.
Beyer Fils. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert in Strassburg [Güt.-Exped.].
B F 4625. 1 Kiste Liqueur (142 Pfd.) lagert in Strassburg.
Chateau Thierry. 1 Feuerspritze lagert in Weissenburg seit 1. Oct. 71.
Coppelt 160. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Champion. 5 Fässer Bier lagern in Belfort seit 11. August.
C S 8584, 8585. 2 Körbe Schuhwaaren (67 u. 68 Pfd.) lagert in Metz.
C S 108. 1 Kiste Droguen (50 Pfd.) lagert in Metz.
C S 237. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.) lagert in Strassburg E.
C M 914. 1 Kiste Glaswaaren (554 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
C B R & B 1068. 1 Kiste Maschinengut (76 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Michel Closset à Roppel Ringel. 1 schwarzer Koffer mit Kleidern lagert in Hagenau seit August.
Cassal Hagenbach. 1 Fass Wein (212 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
C V V H 69.2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. November.
C T 9780. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Chrétiens à Zinville Niederbronn. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
C F 87. 1 Ballot Tuch (220 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 5. December.
Mde. Classe. 1 Pack (Inh. unbek.) (2 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
C D 366. 1 Kiste Eisenwaaren (74 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. Dec.
C R G 5786. 1 Fass (Inh. unbek.) lagert in St. Louis seit 5. Dec.
C T 190. 1 Kiste Koppelschlösser (120 Pfd.) } lag. in Saargemünd s. 4. Dec.
189. 1 Fass Stiefeleisen (380 Pfd.) }
C 2996. 1 Fass Stiefeleisen (540 Pfd.) lagert in Saargemünd s. 4. Dec.
C H 1306. 1 Fass (Inh. unbek.) (60 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 4. Dec.
C M 3298. 1 Fass Wein (120 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 4. Dec.
C V J, Samuel Lazare Colmar, 6502/05. 4 Kisten Feuerzeug lagern in Steinburg seit 12. Dec.
C B 5262/71. 10 Ballot Packpapier lagern in Gebweiler seit 18. Dec.
C C. 2 Fass (Inh. unbek.) lagern in Diedenh ofen seit 5. Januar.
C E 13. 1 Ballot (Inh. unbek.) (55 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Jan.
C L V 6762. 1 Kiste baumw. Garn (230 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 5. Januar.
C B C 143. 1 Kiste (Inh. unbek.) (132 Pfd.) lagert in Belfort seit 25. Jan.
Collignon, Metz. 1 Pack (Inh. unbek.) (16 Pfd.) lagert in Metz G.-E. seit 23. Jan.
C V J 7572/76. 5 Kisten Zündhölzer (340 Pfd.) lagern in Metz G.-E. seit 29. Januar.
C V J 7578/79. 2 Kisten Zündhölzer (536 Pfd.) lagern in Metz G.-E. seit 29. Januar.
Capitain Coblentz. 1 Privat-Decke lagert in Metz G.-E. seit 29. Jan.
F G Cooke. 1 Koffer Kleider (84 Pfd.) lagert in Metz G.-E. seit 24. Jan.
C R C 2598. 1 Kiste (Inh. unbek.) (48 Pfd.) lagert in St. Louis.
Corhummel # 6 à Thann. 1 Kiste Bilder lagert in Strassburg F.
D Schmidt. 8 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
D W. 25 Bund engl. Stahl (2868 Pfd.) lagern in Metz.
D. 4 Stangen Eisen (240 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
D R. 12 Ballots Caffee (1486 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
D 21. 1 Ballen rohe Baumwolle (468 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
D & C. 5 Colli Eisentheile lagern in Metz seit 19. Oct.
Dollfuss. 1 Säckchen Mehl (8 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Nov.
D V 2506. 1 Kistchen (Inh. unbek.) (36 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Nov.
Dürr, Pfalzburg. 1 Kiste (Inh. unbek., 102 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
D 4032. 1 Ballen (Inh. unbek.) (28 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
D C 3. 1 Kiste Eisen (328 Pfd.) lagert in Metz Z.
Diez. 1 leere Kiste (4 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
D E 3064. 1 Fass (Inh. unbekannt) (224 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Mr. Demange, Schlettstadt. 1 Kiste (Inh. unbek.) (70 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. Dec.
Mr. Deutsch. 1 Ballen (Inh. unbek.) (98 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Dreyfuss. 1 Ballen (Inh. unbek.) (27 Pfd.) lagert in Gebweiler s. 16. Dec.
D R. 1 Kiste Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. Dec.
D N 686, 697. 2 leere Fässer lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Dreyfuss Simon, Strassburg. 1 Sack Gerste (188 Pfd.) lagert in Steinburg eit 4. Januar.
D. 11 Colli Caffeebrenner mit Vorrichtung (980 Pfd.) lagern in Metz Z.
Diemert. 1 leeres Fass (64 Pfd.) lagert in Schlettstadt.
Direction der Taubstummen-Anstalt in Strassburg. 1 Ofen (214 Pfd.) lagert in Strassburg G.-E. seit 11. Januar.
Deloffze Longwy. 2 Stück (12 Theile) Harasse (233 Pfd.) lagern in Hagenau seit 28. December.
D K 5458/59, 5461, 5463, 5462, 5467. 8 Fass Farbe à 120 Pfd. (960 Pfd.) lagern in Strassburg Fr.
E P F 2154. 1 Kiste Manufacturwaaren (128 Pfd.) lagert in Metz s. 5. Dec.
Est. Ser. S. 1124. 1 Wagendecke lagert in Hagenau seit April.
E Z 84. 1 Kiste (Inh. unbek.) (180 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
E 410. 1 Kiste (Inh. unbek.) (134 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
Dr. Elvy. 1 Pack Wäsche (4 Pfd.) lagert in Metz E. seit 4. December.
E G P, Phosphorus 1811/12. 2 Kisten (Inh. unbek.) lagern in Steinburg s. 12. Dec.
E G C 1228. 1 Fass Wein (296 Pfd.) lagert in Belfort seit 30. Dec.
E B 186. 1 Kiste Gummi (146 Pfd.) lagert in Metz Z.
Etienne Buschtuillier Wasselonne. 1 Pack Effecten lagert in Königshofen seit 7. Januar.
Ehrhard frères 8584. 1 leeres Bierfass (80 Pfd.) lagert in Bennweier seit 7. Januar.
E S Carlsruhe 1/2. 2 Sack leere Säcke (124 Pfd.) lagern in Strassburg E. seit 5. Febr.
Frances Carlsruhe. 1 Paquet Kleider (10 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
F C 687. 1 Korb Eisenw. (277 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5 Septembr.
F U 568. 1 Kiste (Inh. unbek.) (144 Pfd.) lagert in Strassburg [Eilg.-E.]
F S J 764. 1 Fass Schnaps (150 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
F V 5191, 5176. 2 Pack Packpapier lagern in St. Louis seit 19. October.
Frick. 1 leeres Fass (216 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
F R 3168. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
F G 1363. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Nov.
F B D J W. 45 Säcke Mehl lagern in Sennheim seit 12. November.
F R 186. 1 Kiste Gummiband (146 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. Dec.
F J 41. 1 Kiste Papier (300 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. December.
Erneste Fellner. 1 Kiste Papier lagert in Metz Fr. seit 5. December.
F L 1. 1 Ballot Camillen (132 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. December.
Faller. 1 Fass Wein lagert in Strassburg seit 5. December.
F 22. 1 Pack leere Säcke 32 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.
F E 990. 1 Kiste Kurzw. (136 Pfd.) lagert in Metz [Zollsch.] s. 6. Jan.
Fleck Strassburg. 5 Stück leere Körbe (44 Pfd.) lagern in Zabern s. 5. Jan.
F. 1 Fass Petroleum (324 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 20. Januar.
F H 599. 1 Kiste Spielwaaren (74 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
Lieutnant Friedrich. 1 Koffer Kleider (34 Pfd.) lagert in Colmar seit 4. Februar.
F 12. 1 Fass Oel lagert in Colmar seit 4. Februar.
F R. 367 1 Kiste (Inh. unbek.) (96 Pfd.) lagert in Strassburg [Eilg.-Exp.] seit 4. Februar.
G F B & B S. } 2 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
G S 4629. 1 Harass (286 Pfd.) lagert in Altkirch seit 18. Mai.
G S 8138. 1 Kiste (Inhalt unbek.) (56 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Dec.
G. 6 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern in Metz.
G T F 713. 1 Ballot Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert in Metz.
G D J. 1 Kiste Kleider (98 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
Gerster, Daniel Lissach (Suisse). 2 Colli Betten und Wäsche (160 Pfd.) lagern in Mühlhausen.
G E 437/8, 445/6, 435, 440. 6 Ballot Wolle (2329 Pfund) lagern in Basel seit 1. Nov.
G V 11421. 1 Fass Oel (438 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Nov.
G F 3083. 1 Fass Absynth (172 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 18. Dec.
G 203. 1 Sack Effecten (70 Pfd.) lagert in Dieuze s. 5. Dec.
Gabol Bonzonville. 1 Kiste Kurzwaaren lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
G E 9. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Erstein seit 4. December.
G P 5997. 1 Kiste 5991/2, 5594/6 5999. } 6 Fässer (Inh. unbek.) (26 Pfd.) (1828 Pfd.) } lagern in Strassburg E. s. 9. December.
G L. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 124 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
G J B 596. 1 Kiste Liqueur (96 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 3. Dec.
G T 2695. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. Dec.

Guillaume Sacho de louage. 1 Bündel leere Säcke lagert in Saarburg seit 10. December.
G H 1. 1 Korbflasche lagert in Steinburg seit 12. Dec.
G 1. 1 Fass Kaffee (450 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 17. Dec.
Guycouat Libraire Lyon. 1 Pack Bücher (4 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
G V W 430. 1 Kiste Feldmesser-Instrumente (136 Pfd.) lagert in Mühlhausen E. seit 5. Januar.
G F T 3. 1 Ballot Bürstenwaaren (34 Pfd.) lagert in Metz (Zollschuppen) seit 6. Januar.
Gray à Aillewilliers. 2 Stück Eisen (50 Pfd.) lagern in Dornach s. 8. Jan.
G R 8799, 8801. 3 Fass Oel (5000 Pfd.) lagern in Saargemünd s. 28. Dec.
G F 753. 1 Fass Oel (409 Pfd.) lagert in Strassburg [F.]
Mr. Giesemann, Fruchthändler Knochenhauerstr. 8, Prov. Hannover. 1 Koffer Kleider (37 Pfd.) lagert in Strassburg.
G W { 916. 917. 918. } { 2 Fass Eisenwaaren 1 Fass Nägel } { 420 Pfd. 420 Pfd. 245 Pfd. } lagern in Strassburg.
G F München 434. 1 Ballot Tapeten (85 Pfd.) lagert in Strassburg.
H 1, 3, 5/19. 17 Ballen wollene Decken (2761 Pfd.) lagern in Metz seit 27. März.
H R 39/40. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 154 und 106 Pfd.) lagern in Metz.
Michael Haby, Uffheim 5. 1 Pack leere Säcke (78 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Hemmerdinger Strassburg. 1 Sack Säcke lagert in Strassburg seit 29. October.
Hauer. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
Charles Hatterer. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. Nov.
H S 5. 1 Stange Stahl (50 Pfd.) lagert in Pagny seit 21. November.
H Z 76 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
H L. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 86 Pfd ) lagert in Avricourt seit 5. Decbr.
Henrichs. 1 Korb Wein lagert in Metz seit 5. December.
Hellnette. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. December.
H H 4089. 1 Kiste Kurzwaaren (30 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
H W 6472. 1 Kiste Kurzwaaren (7 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
H G 427/29. 3 Ballen Strickwolle lagern in Erstein seit 4. December.
H S 221. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 93 Pfd.) lagert in Colmar seit 4. Dec.
H 2. 1 Kiste Militäreffecten (178 Pfd.) lagert in Saargemünd.
H 1. 1 Kiste Militäreffecten (125 Pfd.) lagert in Saargemünd.
H. 4 Stangen Reifeisen (235 Pfd.) lagern in Saargemünd.
H 28. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9 December.
H C 82. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
Oscar Homburg. 1 Packet (Inhalt unbek., 28 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
H L 234. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
H R J 6057. 8 Rollen Gurte (286 Pfd.) lagern in Mühlhausen s. 20. Dec.
H P C 2478. 1 Korb Kleider (130 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Januar.
H 42. 1 Ballot Hopfen (89 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.)
H B 833. 1 Fass Wein (506 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.)
Hübner & Comp. Saargemünd. 2 Kisten Seife (800 Pfd.) lagern in Saargemünd.
H 3520. 1 Fass Droguen (714 Pfd.) lagert in Mühlhausen. [G.-Exp.]
Notar Habulé Stuttgart. 1 Kiste Bücher (115 Pfd.) lagert in Belfort.
H 226. 1 Ballot Seide (109 Pfd.) lagert in Strassburg. [G.-Exp.]
Hoffmann, Quincaillerie Strassburg. 4 Pack Sägen (65 Pfd.) lagern in Strassburg. [E.-Exp.]
H 8. { 1 Tisch mit aufgebundenem Kasten (34 Pfd.) 1 antiker gepolsterter Sessel (28 Pfd.) } lagern in Strassburg.
J K 2. 11 Kistchen Wagenschmiere (26 Pfd.) lagern in Weissenburg seit 1. September.
J R F B 17. 1 Korb (Inh. unbek.) (59 Pfd.) lagert in Altkirch seit 14. Aug.
Mademoiselle Jaquemines à Aubercourt. 1 Kiste Kleider (36 Pfd.) lagert in Remilly seit 28. Juni.
J P 292. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J C 2233. 1 Holzmodell (36 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
J R 4. 1 Holzkoffer (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J B 100. 1 Kiste Liqueur lagert in Pagny seit 25. December.
J A 7. 1 leeres Fass lagert in Mühlhausen seit 5. November.
J S 2561. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Barr seit 24. Novbr.
J G 1324/5, 1328. 3 Kisten (Inh. unbek.) (200 und 120 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
J P. / W. 1 Tonne Häringe (324 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
J L 3054. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November
J M F 1137. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. Novbr.
J G S 652. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. November.
J S / E D 4. 1 Ballen Garn (94 Pfd.) lagert in Mühlhausen Eilg. seit 24. Nov.
J B 173. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 162 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
J S 1765. 1 Kiste Fischblasen (50 Pfd.) lagert in Metz seit 5. December.
Juster, 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
J Q 238. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Erstein seit 5. December.
J 9. 1 Kiste Schuhwaaren (152 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. December.
Inftr.-Regt. No. 17. 6 Zündnadelgewehre lagern in Saargemünd seit 5. December.
J P 6997. 1 Fass Senf lagert in Pagny seit 14. Dec.
HP C 2478. 1 Korb Kleider (130 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 16. Nov.
J R 25827/32. { 4 Kisten 2 Fass } (Inhalt unbek.) lagern in Reichshofen s. 23. Nov.
J F 1962. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Forbach s. 15. Dec.
J 2. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 34 Pfund) lagert in Mühlhausen seit 22. December.
J G 16. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 2. Januar.
J N 23388. 1 Kiste Clavier (600 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
J K 7828. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.) lagert in Hagenau.
J B C. 25 Fässer Schmalz (8667 Pfd.) lagern in Mühlhausen, G.-Exp., seit 12. Januar.
J G 2257. 1 Ballot Tuchwaaren (234 Pfd.) lagert in Metz, Z.
J L R 440. 1 Korb Flaschen (124 Pfd.) lagert in Ruffach.
J B 275. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Colmar.
J P 7. 1 Fass Leder (35 Pfd.) lagert in Strassburg, E.
J 4. 1 Ballot Mehl (37 Pfd.) lagert in Strassburg, G.-E.
J S 44. 1 Ballen baumw. Waaren (85 Pfd.) lagert in Strassburg, G.-E.
K Ammon 243. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
K G 3852. 1 Kistchen Chemicalien (62 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 30. August.
K 23. 500. 1 Sack Kümmel (44 Pfd.) lagert in Strassburg, E., seit Reichshofen. 12. September
K N 2272. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Königshofen seit 15. Oct.
K U. 1 Tafel Blech (120 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
Abraham Kalin. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Kahn Gebrd. Rohrbach. 15 Sack Kleesamen (309 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Karcher & Westermann. 1 Pack eiserne Stangen (60 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Januar.
K T 430. 1 leere Kiste (178 Pfd.) lagert in Schlettstadt s. 5. Januar.
K & G 893. 1 Korb Leim (117 Pfd.) lagert in Strassburg. F.
K N 807. 1 Kiste (Inh.unbek.) (82 Pfd.) lagert in Strassburg. F.
Hoffmann Strassburg K & C } 1 Kiste Cichorien (130 Pfd.) lag. in Strassburg. F
L S 308. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Landgraf 9. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
L B 1184. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.) lagert in Thann seit 5. September.
Lazard. 1 hölzerne Mulde (36 Pfd.) lagert in Metz.
L L 140/44. 5 Ballot Wollabfälle (164, 142, 124, 166 u. 190 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L D C 129. 1 Fass Wein (500 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
Lessage à la Chapelle Paris. 1 Pack leere Säcke (56 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
L C B. 140, 138, 141, 142. 4 Ballen Hopfen (190, 200, 170 und 176 Pfd.) lagern in Mühlhausen.
L D M. 7 Sack Kaffee (800 Pfd.) lagern in Mühlhausen.
L G 1. 1 Kiste (Inh. unbek.) (185 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit fragile 12. November.
L Rossner rue brulée Thionville 131. 1 Pack altes Zeug (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
L D 5687. 1 Fass Oel lagert in Colmar seit 12. Nov.
L C div. 9 Harasse lagern in Avricourt seit 5. Dec.
L V. 110 Kistchen Wagenschmiere (358 Pfd.) lagern in Strassburg seit 3. December.
L T 9596. 1 Kiste Cigarren (36 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
L H 198. 1 Korb Eisenwaaren (116 Pfd.) lagert in Metz F seit 5. Dec.
Lagrande. 1 Koffer (Inh. unbek.) (54 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
Legean. 2 Koffer (Inh. unbek.) (26 Pfd.) lagern in Metz E. seit 5. Dec.
L M 2. 1 Kiste (Inh. unbek.) (32 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
L D 6529/31. 3 Fässer (Inh. unbek.) lagern in Mühlhausen F. seit 5. Dec.
L R, Repräsentant à Bâle 1 Koffer Kleider (68 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. Dec.
Lutterlin. 1 Pack (Inh. unbek.) (2 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.
L D C 1. 1 Korb (Inh. unbek.) (12 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.
M C Louis. 1 Paquet (Inh. unbek ) (6 Pfd.) lagert in Strassburg s. 9. Dec.
L B 8120. 1 Fass Weingeist (1320 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 31. Oct.
L G 394. 1 Kiste (Inh. unbek.) (72 Pfd.) lagert in Strassburg s. 17. Dec.
L S 5673. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) (102 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
L Z 10. 1 Korb Bettzeug (202 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
L S 1765 1. 1 Kiste Leim (49 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
L M 1. 1 Ballot Citronen (86 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
L. 1 Bürde Eisen (110 Pfd.) lagert in Strassburg G.-E. seit 5. Januar.
Louis Christoffel. 1 Korb Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 16. Januar.
L O 4584. 1 Kiste Feuerzeuge (160 Pfd.) lagert in Forbach seit 21. Jan.
Lener, Metz. 1 Ballen (Inh. unbek.) lagert in Pagny seit 21. Januar.

Leopold Lanevy Belfort. 1 Kiste Eisenbeize (98 Pfd.) lagert in Altmünsterol seit 21. Januar.
Limmersheim, Strassburg 113. 1 leeres Bierfass (13 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 21. Januar.
Masson. 1 Kiste Bisquit (126 Pfd.) lagert in Metz seit 29. September.
M H. 3520. 1 Fass Droguen (714 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
M B 39. 1 Kiste Holzwaaren (216 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4 Oct.
M M 498. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in St. Louis seit 14. Oct.
M M 13200/5. 6 Kübel Käse lagern in Colmar seit 10. Nov.
M E C 2258. 1 Kiste Effecten (64 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Nov.
M H 11. 1 Pack (Inh. unbek.) (9 Pfd.) lagert in Markneukirch seit 9. Nov.
Michel, Reichshofen. 1 Koffer (Inh. unbek.) (57 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. Nov.
M T 49. 1 Kiste (Inh. unbek.) (45 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. Dec.
M T 288. 1 Ballen Effecten (52 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. Dec.
Mersch. 1 Kiste (Inh. unbek.) (12 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
Marly. 1 Sack (Inh. unbek.) (22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Dec.
Mende. 1 Ballen (Inh. unbek.) (74 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Dec.
M T 1887. 1 Fass Nägel lagert in Erstein seit 4. Dec.
M A. 1 Colli Drahtgewebe (32 Pfd.) lagert in Belfort seit 4. Dec.
M F L 4281. 1 Ballot (Inh. unbek.) lagert in St. Louis seit 5. Dec.
Ms. Metz en gare à Givet 411. 1 Kiste (Inh. unbek,) (150 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
M L 348. 1 Fass Petroleum (309 Pfd.) lagert in Gebweiler seit 19. Dec.
Monsieur le Curé de Bennweier. { 2 Kisten Fensterglas / 1 Colli gewebter Draht } (34 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Monsieur le Curé à Niederadheim par Selz. { 1 Kiste Gemälde / Colli gewebter Draht } (34 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. December.
M C 2239. 1 Kiste Seife (206 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 2. Januar.
M L C 580. 1 Pack seidene Bänder (40 Pfd.) lagert in Metz E seit 5. Jan.
M T 1173/74. 2 Fässer Eisen (690 Pfd.) lagern in Metz Z. seit 6. Jan.
M T 1227. 1 Fass Eisen (368 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M T 1299. 1 Fass Eisen (240 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M T 1226. 1 Korb Eisenwaaren (312 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M T 1198. 1 Korb Eisenwaaren (140 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M N R 2415. 1 Fass Wein (66 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M S C 540. 549. 2 Kisten (Inh. unbek.) (158 Pfd.) (172 Pfd.) lagern in Strassburg G.-E. s. 6. Januar.
M S C 982. 1 Kiste Blechwaaren (22 Pfd.) lagert in Hagenau seit 26. Jan.
M S 3298. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Pagny seit 27. Januar.
Marlot & Samuel, Moulins de notre Dame à Troyes. 50 Sack Mehl lagern in Forbach seit 16. Januar.
Mornin, Jadard & Lyon. 1 Ballot Bettzeug (58 Pfd.) lagert in Mühlhausen E.
M B 180. 1 Ballen Hopfen (206 Pfd.) lagert in Metz G.-E.
M T. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Novéant.
M S. 1 Bund (10 Kistchen) Schmiere (20 Pfd.) lagert in Strassburg.
F à Macon. 7 leere alte Kisten (700 Pfd,) lagern in Strassburg.
Michael North, Lehrer-Seminar Colmar. 1 Koffer (Inh. unbek., 96 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Nov.
N H, Novéant. 1 Pack (Inh. unbek.) (3 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Nov.
N M 5318. 1 Fass Effecten (130 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
N. M., Levy Domlay. 1 Pack 50 Stück leere Säcke lagert in Saarburg seit 5. December.
N S 8. 1 Liste (Inh. unbek.) lagert in Niederbronn seit 5. Dec.
N F 18. 1 eiserne Schiene, 7½ Meter lang, ⅓ Meter breit, lagert in Forbach seit 22. Januar.
N 68. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Metz G.-E.
N Utzschneider & Co. 259. 1 Harass (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in Strassburg F.
O V V 141. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 430 Pfd.) lagert in Fegersheim.
O W. 13 Colli Guss (88 Pfd.) lagern in Strassburg seit 29. December.
O K 1. 1 Flintenkasten (16 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
Ollinger Courcelles. 1 Körbchen (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 5 Januar.
Θ 312, 50. 1 Fass Oel (328 Pfd.) lagert in Mühlhausen [Güt.-Exped.] L M S seit 26. December.
O N 946. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 136 Pfd.) lagert in Thaan s. 15. Oct.
Opidier Banquier à Paris. 1 Fass Sauerkraut (22 Pfd.) lagert in Strassburg E.
O W Weissenburg. 48 Colli Eisenwaaren (42 Pfd.) lagern in Strassburg F.
4355. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg F. O & S
P N 1. 1 Kiste Metall (54 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 12. September.
P L 60. 1 Harass Porcellan (410 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
P O 5. 1 leeres Fass (166 Pfd.) lagert in Bennweier seit 9. November.
P 7397/98. 2 Kisten Tabak (249 Pfd.) lagern in Metz F. seit 5. December.
P T 637. 1 Korb Wein (126 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
Pantalon. 1 Fass Nägel lagert in Metz Z.
P J. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
P Schlumberger 19. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Polack Levy. 2 Säcke (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagern in Strassburg E. seit 9. December.
P G. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 9. Dec.
Pirns. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 5. Jan.
P T 10944. 1 Fass Absynth (160 Pfd.) lagert in Metz Z.
P M 1119. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Metz Z.
P M 9441/42. 2 Körbe Wein (432 Pfd.) lagern in Metz Z.
P B M 1927. 1 Fass Knöpfe (77 Pfd.) lagert in Metz Z.
P N 561. 1 Ballen Gewebe lagert in Belfort seit 25. Januar.
D Pasteur N. 1 Handkoffer Effecten (20 Pfd.) lagert in Metz Z.
P G 7634. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Forbach.
P B. 1 Kiste Eisentheile (202 Pfd.) lagert in Strassburg E.
Q 9806. 1 Tonne (Inhalt unbekannt) lagert in Metz F. seit 5. December.
R T 3. 1 Kiste Lederwaaren (204 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Octbr.
Reichshofen 705. 1 leeres Fässchen (22 Pfd.) lagert in Niederbronn seit 5. November.
R M 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
Carl Rache in Münnich Kerzenfabrik. 1 Ballot Haarseide (90 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
R 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
R N 2841/49. 1 Korb u. 8 Bund Eisenwaaren u. Eisenstangen (216 Pfd.) lagern in Rappolsweiler seit 30. October.
R 2. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
R. 1 eiserne Achse / 2 do. Büchsen } lagern in Königshofen.
R 1593. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Metz Fr.
Renault. 1 Pack Kurzwaaren (26 Pfd.) lagert in Metz Fr.
Emile Roth. 1 Kiste Mineralwasser lagert in Erstein seit 4. December.
R L N 103. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Colmar s. 4. Dec.
I. Rhein. Inf.-Regim. 25. 1 Sack Militär-Effecten (30 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
Rosenhöfer May 1. 1 Kiste (Inhalt nnbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Rienz Langenberg. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
R C 6027. 1 Kiste Tabak (170 Pfd.) lagert in Ars s/M. seit 18. December.
R C 183. 1 Ballot Wolle (260 Pfd.) lagert in Wasselnheim seit 15. Dec.
R M. Ross Schlettstadt. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
R E 1403. 1 Kiste Pfeifen (104 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
R M 2662. 1 Fass Wein (244 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
R S 5839. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Schlettstadt.
Reiswock. 9 Säcke Samen lagern in Colmar seit 15. Januar. Bekl. Basel.
Rouffach. 1 Kiste 1 Blechkanne (50 Pfd.) lagert in Ruffach.
St. Moritz. 1 Kistchen Flaschen (44 Pfd.) lagert in Mariakirch s. 20. Oct.
Herrn Schneider, Schuhm. in Schwindretzheim, Station Hochfelden. 1 Päckchen Leder (10 Pfd.) lagert in Hochfelden s. 21. August.
S K T 1/586. 1 Sack Mandeln (146 Pfd.) lagert in Altkirch s. 24. August.
Simon Jules Chaumont. 1 Kiste Effecten (180 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
S R 106. 1 Korb Droguen (46 Pfd.) lagert in Metz.
S R 8406. 1 Korb Droguen (58 Pfd.) lagert in Metz.
Schmidt. 1 Packet Kleider (6 Pfd.) lagert in Metz.
S L 1403. 1 Kiste Wäsche (152 Pfd.) lagert in Metz.
Schalber. 1 Pack leere Säcke (64 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Staeblin Jaeggi Brügge. 1 Sack Roggen (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
S W 2170. 1 Ballen Tissus lagert in Basel s. 31. Oct.
S & H 3406. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Strassburg Eilg.-E. seit 5. November.
S 1806. 1 Kiste Material-Waaren (180 Pfd.) lagert in Metz Eilgut-E. seit 5. November.
Constance Schmerber. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 9. November.
S C 2403. 1 Collo Guss (13 Pfd.) / 1 Kochherd (176 Pfd.) } lagern in Strassburg s. 16. November
S S & C. (S) 2 Säcke Weizen (184 u. 167 Pfd.) lagern in Walburg s. 19. Nov.
Salin F. à Dieuze. 1 Wagendecke lagert in Strassburg s. 20. Nov.
S E 1243. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Avricourt s. 12. Dec.
S S 122. 1 Kiste Neusilberwaaren (97 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Schaefer, 1 Kiste Effecten (82 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S E 1875. 1 Kiste (Inhalt unbek.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Stuvel. 1 Packt (Inhalt unbek., 6 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S L 16. 1 Kiste Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Salamon Metz. 1 Kiste Bonnetrie (40 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Salamon Eugen Saarburg. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.) lagert in Saarburg seit 19. December.
S R 12570. 1 Fass Oel (248 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Dec.
S B G Schlumberger 263. 1 Kiste (Inhalt unbek., 22 Pfd.) lagert in Gebweiler s. 16. Dec.

A Mr. Setzer Bischweiler. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 16. Dec.
S K T 33. 1 Fass (Inhalt unbek.) lagert in Mühlhausen s. 12. Dec.
S 194. 1 leeres Fass (140 Pfd.) lagert in Bennweier s. 4. Jan.
Savais Majeures Colmarberg. 1 Packt Lithographien lagert in Diedenhofen seit 5. Januar.
Simon frères 617. 1 Packt Pflanzen (50 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 5. Januar.
(S) 2604. 1 Kübel Käse lagert in Metz Fr. s. 5. Januar.
Somborn. 1 Packet 3 Messingstangen (18 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Jan.
S 489. 1 Ballot Droguen (100 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Jan.
S F 25. 1 Bund leere Säcke lagert in Avricourt seit 12 Januar.
A. Singer, Fabrik de Piences. 1 Packet Fournire (82 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 19. Januar.
S. 5 Colli Ofentheile (30 Pfd.) lagern in Mühlhausen Güterexpedition seit 24. Januar.
S. 1 Kiste Glas (12 Pfd.) lagert in Saargemünd.
S 1965. 1 Ballot Baumwollwaaren (424 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexpedition.
Sommeresgard S J 6384. 1 Weinfass (166 Pfd.) lagert in Burnhaupt.
S C H 591/592. 2 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in Colmar.
Scherb Ww. Hieritz. 1 Bal Heidesaamen (126 Pfd.) lagert in Strassburg E.
Staehling. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 12 Pfd.) lagert in Strassburg E.
S 34 25. / S 34 27. 2 Fass gesp. Baumwolle (738 u. 720 Pfd.) lagern in Strassburg H.
T & B 17283. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.) lagert in Wendenheim seit 5. Sept.
T H 429. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Trainot August. 1 Koffer Kleider (30 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
Thery Strassburg, 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
T S B 1 Fass (Inhalt unbekannt, 103 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Tinet Basel. 1 Packt Documente (2 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 5. Jan.
Thiébau. 1 Ballen / 1 Kiste lagern in Colmar.
(US) 38, 101. 2 leere Fässer lagern in Weissenburg s. 1. Mai.
Utzschneider, Saargemünd. 7 Theile Harasse lagern in Hagenau s. 27. Jan.
V. 1 eisernes Rohr lagert in Eorbach seit 4. October.
V 107. 1 Ballot Bettüberzüge (43 Pfd.) lagert in Strassburg F. s. 6. Febr.
V & F 7065/67. 2 Kisten Korbw. (314 Pfd.) / 1 Korb Korbw. (19 Pfd.) lagern in Mühlhausen.
V C G 8. 1 Fass Oel (324 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
V E W & E div. Nrn. 18 leere Kisten (562 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 5. November.
M Vesque Ateclient Luxemb. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 20 Pfund) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
V H. 1 Ballot Leder (30 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
V S 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 262 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
V L M 569. 1 Kiste Parfümerie (24 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. Dec.
Villinger. 1 Packet (Inhalt unbek., 4 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
V C 210. T 1 Kiste (Inhalt unbek., 12 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Decbr.
Anton Venna. 1 Sack Garn (6 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. Decbr.
Mr. Nic. Verlet à l'Euronville près Commercy. 1 Sack Gemüse (22 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
V G 1119. 1 leeres Fässchen lagert in Metz seit 2. Januar.
V E M 600/1. 2 Ballen L. Garn (200 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
Vraut Buffet à la gare. 1 Pack Leinentuch (22 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
V. 13 Stück Eisenröhren (260 Pfd.) lagern in Saargemünd seit 14 Januar.
V B C 112. 1 Ballen (88 Pfd.) lagert in Belfort seit 25. Januar.
Vogel Joseph. 1 Koffer Kleider (34 Pfd.) lagert in Colmar seit 25. Januar.
V B 1202/3. 1 Fässchen / 1 Kistchen (Inhalt unbekannt) lagern in Königshofen seit 31. Januar.
V H 129. 1 Eässchen (75 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Februar.
W. Plonkowsky. 1 Sack Militair-Effecten (28 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 17. April.
W. Geny 48. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Wesphal. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai
W. 112/114. 3 Ballen Papier (230 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
W 1965. 1 Ballen bedr. Wollwaaren (424 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
W. 1 Bund Eisenstäbe (150 Pfd.) lagert in Hagenau seit 5. November.
W G 839. 1 Tonne Cement (360 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Nov.
W S 898. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. November.
W C 98. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Weil, Buxweiler. 8 Colli Metallwaaren (385 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. November.
W 7631. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
W G 55/56. 2 Harasse Glaswaaren lagern in Metz F. seit 5 December.
Dr. Weber, Lüneburg. 1 Kiste Reitzeug (108 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
Wilhelm. 1 Sack (Inhalt unbek., 35 Pfd.) lagert in Strassburg F. s. 5. Dec.
W H 10. 1 Korb Fleischw. (28 Pfd.) lagert in Colmar.
M. Wahl, Aanneur. 1 Korb Garn (28 Pfd.) lagert in Altkirch seit 4. Oct.
W. 1 Sack leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Strassburg E.
W. 1 Pack leere Säcke (10 Pfd.) lagert in Strassburg F.
Z R C 2598. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in St. Louis seit 5. December.
Z. 2. 1 Ballot Schnüre (138 Pfd.) lagert in Metz seit 6. Januar.
Zimmermann. 15 Sack Saamen lagern in Colmar seit 15. Januar.
Zündel. 1 Sack Saamen lagert in Colmar seit 15. Januar.
Z 1/2. 2 Ballen Hanf (240 Pfd.) lagern in Colmar seit 25. Januar.
Y 506. 1 Kistchen (20 Pfd.) lagert in St. Louis.
6 Colli Verbindungsstücke für Wasser- und Gasleitungen (234 Pfd.) lagern in Weissenburg.
1 Holzverschlag mit einer eisernen Haspel (300 Pfd.) lagert in Weissenburg.
1 Chaise-Pferdegeschirr lagert in Weissenburg.
5 Colli Reifeisen lagern in Weissenburg.
6 Colli Maschinentheile zu einer Feuerspritze lagern in Weissenburg.
Diverse Nr. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
3 Ballots Papierabfall lagern in Kogenheim seit 19. August.
1 Ballen Hanf (20 Pfd.) lagert in Wesserling seit 27. August.
1 kleine grüne Decimalwaage lagert in Herny.
1 Sack Reis (206 Pfd.) lagert in Metz.
1 Ballot Haare (164 Pfd.) lagert in Metz.
2 Blechkannen (10 Pfd.) lagern in Metz seit 22. März.
1 Korb Schuhwaaren (80 Pfd.) lagert in Metz.
8 Stangen Eisen (250 Pfd.) lagern in Lemberg seit 19. September.
1 Bund 4 Tafeln Blech (76 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
1 Parthie Lohholz lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Rosshaut (18 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Kiste Vignette (146 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 Kiste Draht und Galanteriewaaren (18 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
1 gusseisernes Rohr (310 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Octbr.
7 Pack baumw. Gewebe (42 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Octbr.
1 Bündel Effecten (alt) (23 Pfd.) lagert in Basel seit 2. October.
791 Colli lose Eckeisenschienen lagern in Hagenau seit April.
1 Sack Weizen lagert in Hagenau seit September.
1 Stange Stahl (106 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
1 Tragbahre lagert in Mühlhausen seit 5. November.
1 Messing-Drahtseil (2 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
6 Bund leere Säcke (420 Pfd.) lagern in Mühlhausen.
1 Ring Stahlfedern lagert in Mühlhausen.
1 Koffer Kleider (44 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
3 Stück Flacheisen lagern in Königshofen seit 6. November.
10 Colli Eisentheile (1352 Pfd.) lagern in Altkirch seit 23. August.
1 eiserne Bettstelle lagert in Dettweiler seit 23. October.
1 Säckchen Bohnen (2 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Novbr.
6 Stück gusseiserne Geländertheile (130 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
1 Sack Effecten (40 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 12. November.
1 Holzkoffer (60 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
2 Stück Compositionsmetall (20 Pfd.) lagern in Dietenhofen seit 12. Nov.
1 Pack 11 Feilen (18 Pfd.) lagert in Dietenhofen seit 12. November.
1 Sack Hufnägel (30 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
1 Sack leere Säcke (10 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
19 Gasröhren (3515 Pfd.) lagern in Strassburg seit 12. November.
1 vierrädr. 1spännige Equipage lagert in Strassburg seit 12. November.
1 Pack Bücher und Wäsche (32 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. November.
1 Ballen W.-Tuch (28 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. November.
1 eiserne Achse lagert in Metz seit 14. November.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Dammerkirch seit 28. November.
1 gelber Koffer Effecten (128 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
4 leere Fässer (122 Pfd.) lagern in Avricourt seit 5. December.
1 Stück Vorderbracke lagert in Avricourt seit 5. December.
1 Ballot Lederriemen lagert in Senntheim seit 20. November.
1 Pack Fliegenpapier (20 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
1 Pack Tuchwaaren (16 1/5 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
1 Kaffeebrennmaschine (994 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. Dec.
1 Rolle Seidenwaaren (1/2 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. December.
1 Schachtel 3 Damenhüte (3 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
1 Kiste (170 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
1 Etui Tuchmuster (1 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
36 Colli Gusseisentheile lagern in Metz E. seit 5. December.
1 Pack Betten (48 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. December.
1 Sack Weizen (198 Pfd.) lagert in Mühlhausen F. seit 5. December.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Mühlhausen F. seit 1. December.
16 eiserne Achsen lagern in Markirch seit 7. December.
1 Sack Zucker lagert in Metz seit 5. December.
1 Ballen Graupen (44 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
1 Koffer Instrumente (42 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 13. December.
1 leeres Petroleumfass lagert in Fegersheim seit 20. December.
1 Sack Kleie (100 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 24. December.

1 Ballen leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
1 Fass Indigo (62 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Januar.
1 Bund Rundeisen (100 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 4. Januar.
1 Bund Stabeisen (100 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 4. Januar.
4 Paar leere Gypssäcke lagern in Metz [Zollschuppen] seit 4. Januar.
1 Ballen Leder (58 Pfd ) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 4. Januar.
1 Bund Eisenstäbe (150 Pfd.) lagert in Hagenau seit 5. Januar.
1 Sack Feldbett und Kleider eines Französischen Grenzjägers (40 Pfund) lagert in Hagenau seit 4. Januar.
1 Sack Kastanien lagert in Königshofen seit 4. Januar.
9 Stück Photographierahmen (28 Pfd.) lagern in Schlettstadt seit 4. Jan
1 Sack Saamen (150 Pfd.) lagert in Cocheren seit 4. Januar.
1 Sack Hafer (132 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexpedition s. 13. Januar.
1 leeres Bierfass (56 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexp. seit 11. Januar
1 Bund 2 leere Körbe lagert in Saarburg seit 12. Januar.
7 Pack leere Säcke lagern in Strassburg Güterexp. seit 10. Januar.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 12. Januar.
1 Koffer Kleider (129 Pfd.) lagert in Wasselnheim seit 2. Januar.
1 Tau 18½′ lang } lagern in Montigny seit 10. Januar.
1 Kette 40′ lang }
1 Sack Weizen (252 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexp. seit 23. Januar.
1 Schaff ein Korb mit altem Geräth (61 Pfd.) lagert in Ars s/M. s. 10. Jan.
1 Sack Schaafwolle (20 Pfd.) lagert in Metz Z.
1 leerer Koffer (12 Pfd.) Metz E.
1 Bund Bandeisen lagert in Metz E.
21 runde Gussstücke lagern in Saargemünd seit 30. November.
2 Colli Deckel von Guss } (320 Pfd.) lagern in Saargemünd.
1 „ Kessel „ „ }
2 Schleifsteine (76 Pfd.) lagern in Mühlhausen E.
3 leere Fässer (112 Pfd.) lagern in Mühlhausen Güterexpedition.
1 Eckkasten Geschirr (14 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexpedition.
2 Colli Hebebaum lagern in Belfort Güterexpedition
12 Colli Winkeleisen (502 Pfd.) lagern in Metz Güterexpedition.
1 Korbflasche Säure (124 Pfd ) lagert in Metz Güterexpedition.
1 Pack Bettzeug (110 Pfd.) lagert in Avricourt.
1 Ballot Emballage (17 Pfd.) lagert in Strassburg E.
3 leere Körbe (10 Pfd.) lagern in Strassburg E.
1 Kiste (48 Pfd.) lagert in Strassburg E.
10 Pack Sensen (184 Pfd.) lagern in Strassburg E.
1 Korb (12 Pfd.) lagert in Strassburg E.
1 eiserner Winkel lagert in Strassburg E.
1 Koffer (17 Pfd.) lagert in Strassburg E.
1 Ballot Bettzeug (98 Pfd.) lagert in Strassburg E.
1 Bund Rundeisen (100 Pfd.) lagert in Strassburg F.
1 Sack Kleie (100 Pfd.) lagert in Strassburg F.
1 eisernes Gasrohr (190 Pfd.) lagert in Strassburg F.
1 Parthie Maschinenabfälle lagert in Strassburg F.
5 Stück Stahl (38 Pfd.) lagern in Strassburg.
1 eiserner Fussabtreter (30 Pfd.) lagert in Strassburg.
8. A. C. Corps. Feld. Art. 12. 1 Ballen Sohlen (50 Pfd.) lagert in Metz seit 4. October.
31. 1 Kiste Glaswaaren (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
20. 1 Kiste Blechwaaren (138 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Hochfeld-Saargemünd 6836. 1 Fass Eisenvitriol lagert in Hagenau seit 26. September.
1/8. 8 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
2 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
No. 2920/24. 5 leere Fässer lagern in Mühlhausen seit 5. November.
13209/13. } 7 Kisten Käse lagern in Colmar { 5 seit 10. November.
13206/7. { 2 seit 4. December.
454. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hagenau seit 5. November.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
37. 1 leeres Weinfass (56 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. Dec.
7787. 1 Colla Eichelmehl (40 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. Dec.
801/2. 2 Colli Holzgestell (24 Pfd.) lagern in Belfort seit 5. December.
13, 4613, 43. 1 Kiste Säure (150 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. Dec.
617. 1 Ballen Pflanzen (50 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
6. 1 schwarzer Koffer (42 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
22. 1 Wagenleine lagert in Benfeld seit 4. Januar.
5089. 1 Wagendecke lagert in Metz seit 2. Januar.
12/14. 3 Bund Waagebalken (11 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 5. Januar.
2360. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 442 Pfd.) lagert in Schlettstadt.
9. 1 Brückenwaage (180 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 14. Januar.
4881. } 2 Ballen Bäume (256 Pfd.) lagern in Mühlhausen s. 11. Januar.
4882. }
M B
M. Mumm div. Nrn. } 31 Ballot Baumwolle lagern in Münster s. 2. Jan.
Schröder & Co.
10.1 leere Kanne (22 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 26. December.
Adr 1. leeres Fässchen lagert in Lutterbach seit 11. Januar.
1. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Metz E.
N 8.
B 56. 1 Kiste Eisenwaaren (126 Pfd.) lagert in Avricourt.
T 6.
81. 1 Fass Kleider (114 Pfd.) lagert in Avricourt.
6896. 1 Kiste Käse (225 Pfd.) lagert in Strassburg E.

**A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.**

Monat Januar 1872.

W W 323/25. 3 Pack eiserne Verzierungen (29 Pfd.) lagern in Wien seit 27. December.
G L. 1 Korb Gemüse (40 Pfd.) von Oderberg lagert in Wien seit 23. December. In Blechbüchsen.
A M 147. 1 Kiste Leinen (280 Pfd.) von Kolin lagert in Wien seit 27. December.
S W. 1 Pack Säcke (22 Pfd.) von Krakau lagert in Prerau s. 28. Dec.
AH 6059. 1 Kiste leere Flaschen (102 Pfd.) lagert in Krakau seit c 3. December.
B 5. 1 Tisch (17 Pfd.) lagert in Prerau seit 6. Januar.
S B 6204. 1 Fass Chlorkalk (50 Pfd.) lagert in Prerau seit 6. Januar.
K W. 2 leere Kisten von der Magazins-Scontrirung lagert in Bisenz seit 7. Januar.
T M. 1 leere Kiste von der Magazins-Scontrirung lagert in Bisenz seit 9. Januar.
T 2. 1 leere Kiste von der Magazins-Scontrirung lagert in Bisenz seit 9. Januar.
R 2614. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 140 Pfd.) von Wien lagert in c Lundenburg seit 12. Januar.
3 Ballen Flachs (70 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagern in Troppau seit 10. Januar.
1 altes leeres Fass (110 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Göding seit 14. Januar.
C M 4525. 1 Kiste Vitriol von der Magazins-Scontrirung lagert in Sternberg seit 24. Januar.
6 Stück hölzerne Stufen (324 Pfd.) } von der Magazins-Scontrirung la-
5 Fässer Cement (2000 Pfd.) } gern in Troppau seit 13. Januar.
1 Stück Kupferrohr (73 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Troppau seit 17. Januar.
J K 1893. 1 Ballen Tuch (18 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Troppau seit 17. Januar.
B A C 4896. 1 Fass Eisen (366 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Troppau seit 24. Januar.
H J. 1 Sack Wachholderbeeren (104 Pfd.) von Ober-Gerspitz lagert in Brünn seit 26. Januar.
1 Kiste Werkzeug (60 Pfd.) lagert in Troppau seit 30. Januar.
2 Bund Möbelfedern (70 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagern in Troppau seit 4. Januar.
G L P 42. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
V W 6060. 1 leeres Fass (80 Pfd.).
1 Stück Schiene (450 Pfd.) lagert in Schönbrunn seit 4. Februar. Witkowitz 18′ lang.
5 Stück Nägel (14 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagern in Pohl seit 8. Juli.
H A C 1853. 1 Ballen Lederabfälle (26 Pfd.) von Ober Gerspitz lagert in Nrzamyslitz seit 23. November.
F K. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 124 Pfd.) von Prerau lagert in Wien seit 6. December.

## b) Fehlende.

### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat Januar 1872.

G H 1662. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 37 Pfd.) von Mülheim H. fehlte in Berlin seit October 71. Am 25. Nov. nachträglich eingegangen.
N P 341/56. 16 Bürden Sohlleder (34 Ctr.) } von Mülheim H. fehlten in
F N 1/12. 12 Bürden Sohlleder 28 Ctr. 33 Pfd.) } Berlin seit October 71. Am 19. October nachträglich eingegangen.
K N M E 90. 1 Plan von M. Gladbach fehlte in Berlin seit November 1871. Hat nicht gefehlt.
K N M E Finkenheerd 2. 1 Plan. Befindet sich im Bestande der Niederschlesisch-Märkischen Bahn.
B L 768. 1 Ballen Wollgarn (1 Ctr. 2 Pfd.) von Aachen T. fehlte in Berlin seit November 71. Am 4. Februar von der Lehrter Bahn eingegangen und B. G. Bahn überwiesen.
W & C 1773. 1 Kiste Knöpfe (42 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit November 71. Am Bestimmungsorte Danzig eingetroffen.
C S 949. 1 Collo Manufacturwaaren (27 Pfd.) von Vohwinkel fehlte in Berlin seit November 71. Am 13. Januar von Magdeburg eingegangen und der Hamburger Bahn zur Weitersendung überwiesen.
S E 2283. 1 Ballen Manufacturwaaren (62 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit November 71. Nachträglich eingegangen und ausgeliefert resp. weitergesandt.
B & F 5412. 1 Kiste Kurzwaaren (72 Pfd.) von Altena fehlte in Berlin

seit November 71. Nachträglich eingegangen und ausgeliefert resp. weitergesandt.

AF 6842. 1 Ballen gef. Garn (45 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit November 71. Mit directer Karte ab Elberfeld am 25. Januar in Sorau eingetroffen.

Lauban 2. 1 Plan von B. Rittershausen fehlte in Berlin seit November 1871. Am 1. December pr. auf der Empfangsstation Lauban eingetroffen.

AE S 6. 1 Holzkoffer Bücher u. Effecten (35 Pfd.) von Ruhrort B. M. fehlte in Berlin seit November 71. Nachträglich eingegangen.

M H 88. 1 Plan von Duisburg B. M. fehlte in Berlin seit Novemb. 71. Befindet sich im Bestande der Madeb.-Halberstädter Bahn.

I C 1726. 1 Ballen Leinengarn (41 Pfd.) von Dortmund fehlte in Berlin seit Novbr. 71. Von Braunschweig nachträglich eingegangen.

AH 2346. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 15 Pfd.) von Solingen fehlte in Berlin seit December 71. In Leipzig überzählig eingetroffen und dort an Stelle der dort fehlenden, hier überzählig entladenen Kiste AH 2246 ausgeliefert.

R & G 3711. 1 Korb Ketten (1 Ctr. 43 Pfd.) von Lippstadt fehlte in Berlin seit December 71. Nachträglich eingegangen.

F W 3229. 1 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 5 Pfd.) von M. Gladbach fehlte in Berlin seit December 71. Irrthümlich zur Stettiner Bahn gesandt und von dort zurückgekehrt.

S 7779/80. 2 Ballen Wollgarn (2 Ctr. 4 Pfd. u. 1 Ctr. 90 Pfd.) von Aachen M. fehlten in Berlin seit December 71. Den Empfängern bereits am 19. December pr. durch die Allgemeine Transport-Gesellschaft zugegangen.

R & Co. 50. 1 Kiste Hohlglas (3 Ctr. 10 Pfd.) von Köln tr. fehlte in Berlin seit December 71. Nachträglich eingegangen.

1 leerer Blechballon (22 Pfd.) von Basel fehlte in Berlin seit December 71. Nachträglich eingegangen.

R T 4931. 1 Fass Eisenwaaren (3 Ctr. 77 Pfd.) von B. Rittershausen fehlte in Berlin seit December 71. Von Oschersleben nachträglich eingegangen.

JL & S 489. 1 Korb Eisenwaaren (16 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Potsdam seit Decemb. 71. Von Leipzig nachträglich eingegangen.

H B 1334. 1 Kiste abgewebte Hülsen (6 Ctr. 7 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Potsdam seit December 71. Nach hier verschleppt und zurückgesandt.

B 10. 1 Kiste Kleider (43 Pfd.) von Grevenbrück fehlte in Berlin [Eilgut] seit December 71. Als Frachtgut eingegangen und der Eilgut-Expedition am 15. Februar überwiesen.

D A 80. 1 Kiste wollene Hemden (56 Pfd.) von Emden fehlte in Berlin seit December 71. Von Magdeburg nachträglich eingegangen.

C B & S 3815. 1 Ballen baumw. Waaren (2 Ctr. 68 Pfd.) von B. Rittershausen fehlte in Berlin seit December 71. Nachträglich eingegangen.

G J B 720/27. 2 Colli Wein (4 Ctr. 60 Pfd.) von la Chapelle fehlten in Berlin seit December 71. Nachträglich eingegangen.

L B 283. 1 Kiste (1 Ctr. 69 Pfd.) von Paris fehlte in Magdeburg seit December 71. Kiste hat bereits auf der Belgischen Bahn gefehlt; betreffende Position ist gestrichen.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Januar 1872.

R T. 3 Platten Marmor (5 Ctr. 40 Pfd.) von La Buissière fehlen in Berlin seit 2. December.

U 25. 1 Consolspind (50 Pfd.) zur Verladung nach Heidelberg fehlt in Berlin seit 29. December.

S & W 1341. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) von Bünde fehlt in Berlin seit 22. December.

J & V 123/4. 2 Pack Schaufeln (1 Ctr. 10 Pfd.) von Finnentrop fehlen in Berlin.

Ohne No. 1 Pack Eisenwaaren (46 Pfd.) von Lüttringhausen fehlt in Berlin [Eilgut] seit 21. December.

BF 3182, 3183. 2 Ballen Segeltuch (4 Ctr. 30 Pfd.) von Mülheim a/Rhein fehlen in Berlin seit 10. December.

J W Z 3079. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 66 Pfd.) von B. Gladbach fehlt in Berlin seit 8. December.

v. H. & Co. 4124/6. 3 Ballen Wollgarn (10 Ctr. 83 Pfd.) von B. Gladbach fehlen in Berlin seit 7. December.

H 2063. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 34 Pfd.) von Ruhrort B. M. fehlt in Berlin seit 7. December.

R R 3335/6. 2 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 8 Pfd. u. 1 Ctr. 50 Pfd.) von Münster fehlen in Berlin seit 29. December.

E v Q 1/2. 2 Kisten Bücher u. Kleider
„ 26. 1 Kiste Oelbilder
„ 4. 1 Sessel
} (3 Ctr. 10 Pfd.) von Münster fehlen in Berlin seit 30. December.

M T 891. 1 Kiste Regenschirm-Fournituren (1 Ctr. 75 Pfd.) von Paris fehlt in Berlin seit 13. December.

L & C 1664. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 24 Pfd.) von Köln tr. fehlt in Berlin seit 10. Januar.

HK & Co. 2732. 1 Kiste Glas- und Metallwaaren (1 Ctr. 97 Pfd.) von Remscheid fehlt in Berlin seit 8. Januar.

1 Pack Eisendraht (1 Ctr.) von Altena fehlt in Brandenburg s. 4. Jan.

IB 25. 1 Ballen Wollengarn (1 Ctr. 5 Pfd.) von Lennep fehlt in Berlin seit 11. Januar.

S & S 4478. 1 Kiste Stearinlichte (1 Ctr. 50 Pfd.) von Duisburg B. M. fehlt in Berlin seit 11. Januar.

B M 8226. 1 Ballen Leder (2 Ctr. 40 Pfd.) von Köln tr. fehlt in Berlin seit 9. Januar.

A B 128. 1 Korb Tinctur (19 Pfd.) von Köln tr. fehlt in Berlin seit 9. Januar.

C D 100/1. 2 Kisten Kleider (2 Ctr. 68 Pfd.) von Köln tr. fehlen in Berlin seit 9. Januar.

S M 6279/80. 2 Kisten Spiegelglas (8 Ctr. 62 Pfd.) von Köln tr. fehlen in Berlin seit 9. Januar.

F L 6455. 1 Kiste Spiegelglas (1 Ctr. 34 Pfd.) von Stolberg fehlt in Berlin seit 30. December.

6 Colli Eisenstangen (9 Ctr.) von Ars s. Moselle fehlen in Berlin seit 10. Januar.

E M 3186. 1 Kiste Quincaillerie (2 Ctr. 8 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 19. Januar.

6 Stäbe Stahl (3 Ctr. 31 Pfd.) von Limburg fehlen in Berlin s. 18. Jan.

J P. 1 Kiste Gemälde (2 Ctr. 45 K.) von Paris fehlt in Berlin seit 3. Januar.

37 Körbe eis. Bolzen (50 Ctr. 99 K.) von Givet fehlen in Berlin seit 30. Januar.

G E 850. 1 Ballen enth. Wollgarn (36 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 20. Januar.

F V. 1 Kiste (52 Pfd.) von Köln tr. fehlt in Berlin seit 24. Januar.

H 4419. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 40 K.) von Verviers fehlt in Berlin seit 23. Januar.

Anvers 2789. 1 Leine zur Verladung nach Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 30. December.

58 No. 163. 2 Colli Eisen (65 Pfd.) von Ars seit Moselle fehlen in Berlin seit 17. Januar.

No. 169. 7 Stangen Eisen (2 Ctr.) von Ars s. Moselle fehlen in Berlin seit 17. Januar.

F H 12113. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Paris fehlt in Berlin seit 16. Januar.

G H 58/73.
R H 200/2. } 19 Kisten gr. Eisenwaaren (105 Ctr. 95 Pfd.) von Remscheid fehlen in Berlin seit 30. Januar.

### Nachweisung

der am 5. Februar 1872 auf Stationen der Kaiserlichen Eisenbahnen in **Elsass-Lothringen** fehlenden Güter.

A K 44. 1 sckwarzer Koffer von Hagenau fehlt in Weissenburg.

Artillerie-Depot Dresden. 265 leere Pulverkasten von Vitry le français fehlen in Weissenburg seit 30. December 1870.

A B 3. 1 Kiste Montur (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.

A 1. 1 Kiste Armatur von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.

Aron Bloch. 1 Kiste Effecten (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Barr seit 19. September.

A H C 3945. 1 Kiste Maschinentheile (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen E. seit 27. September.

A L 42. 1 Ballen Leder (28 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 18. August.

A 1. 1 Korb Nägel (58 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Günspach seit 30. August.

A C B 1. 1 Collo Effecten (40 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 8. Sept.

A S 10. 1 Kiste Effecten (32 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 4. September.

A 5,6. 2 Pack div. Waaren von Belfort fehlen in Münster seit 23. Sept.

A R 403. 1 Kiste Wichse (86 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Benfeld seit 13. August.

Adler. 1 Kiste Papiermaché (25 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 19. Juli.

A C 312. 1 Kiste Chocolade von Forbach fehlt in Metz seit 27. Sept.

A S T C 425. 1 Kiste (Inhalt unbek.) (270 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 26. September.

A 4. 1 Ballen alte Kleider (112 Pfd.) von Strassburg [Eilgut] fehlt in Saarburg seit 3. August.

Ansen Strassburg. 10 leere Fässer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 19. October.

A J 1269. 1 Ballen Papier (176 Pfd.) von Münster fehlt in Markirch seit 14. October.

A G 647. 1 Kiste Lederwaaren (91 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 21. October.

A L. 1 Sack Kleider (57 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 30. October.

A N B 159/160. 1 Korb Pflanzen (337 Pfd.) und 1 Ballen Pflanzen (116 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Strassburg seit 13. September.

A L F 540. 1 Kiste Seidenwaaren von Metz fehlt in Homburg seit 7. Sept.

A D 111/112. 2 leere Vogelkäfige (490 Pfd.) von Basel fehlen in Belfort seit 25. August.

A R 16. 1 leerer Harass (70 Pfd.)
A W 2. 1 leerer Harass (150 Pfd.)
} von Basel fehlen in Sulz u. W. seit 6. October.

A B 1/4. 4 Colli Effecten von Nürnberg fehlen in Kehl.

Aubert. 1 Kiste Filzhüte (85 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz [Eilgut] seit 31. August.

A E 1. 1 Sack Hefe (6 Pfd.) von Strassburg fehlt in Ostheim seit 9. November.
A W 700. 1 Korbflasche Liqueur (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Mühlhausen seit 26. October.
A G 4. 1 Ballen Wollwaaren (107 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit November.
A 114 1208. 1 Stück Packtuch (59 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 19. Juli.
A L 7. 1 Kiste Glas (810 Pfd.) von Colmar fehlt in Mühlhausen seit 14. November.
A C 4461/62. 2 Kisten Möbel und Kleider (775 Pfd.) von Forbach fehlen in Metz seit 21. November.
A B 4305. 1 Ballen Leinen (57 Pfd.) von Cöln fehlt in Strassburg seit 23. November.
A M F 732, 736. 2 Ballen Wollenwaaren (27 Pfd.) von Brumath fehlen in Avricourt seit 3. November.
A M 52. 1 Collo Glaswaaren (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 9. August.
A 1. 1 Sack Kunstschlösser von Strassburg fehlt in Avricourt seit 6. December.
A F C 1413. 1 Ballen Wollenwaaren (92 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Avricourt seit 3. December.
A S 2. 1 Kiste Wein (262 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit December.
A F 910. 1 Ballen Flanell (43 Pfd.) von Metz fehlt in Mühlhausen [Eilg.-Exp.] seit 8. December.
A C 6. 1 Koffer Wäsche (32 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Colmar seit 3. December.
A K 2365. 1 Kiste Maschinentheile (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in C Weissenburg seit 18. December.
AMB 1. 1 Kiste Glaswaaren von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 27. December.
A R 12. 1 leerer Harass (130 Pfd.) von Remilly fehlt in Sulz u. W. seit 11. November.
A S C H 5. 1 leerer Harass (70 Pfd.) von Avricourt fehlt in Sulz u.W. seit 1. Januar.
(A) 100/1. 2 Ballen Gewebe (1106 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen [Güter-Expedition] seit 5. Januar.

(A) 250. 1 Kiste Leder (122 Pfd.) von Mainz fehlt in Metz [Güter-
F B Expedition] seit 26. December.
A D Toul 1/10, 11. 10 Munitionskasten mit 200 fertigen Leuchtfackeln und 1 Kiste Zündhütchen (487 Pfd.) von Mainz fehlen in Metz [Güter-Exp.] seit 29. December.
A S 5799. 1 Kiste Pomade (76 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz [Güter-Expedition] seit 9. Januar.
A M 438. 1 Collo Klammer (13 Pfd.) von Basel fehlt in Sennheim seit 17. Januar.
A. 7 Colli Gusswaaren von Guntershofen fehlen in Mühlhausen s. 20. Januar.
Bundesfestung Ulm 62. 3 Bündel leere Säcke (150 Pfd.) von Nanzig fehlen in Weissenburg.
B 1. 1 Ballen Waffen (12 Pfd ) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
B M 51. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
Büchsenschütz au Collège à Bouckswiller. 1 Packet Kleider (8 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hochfelden seit 8. August.
Borchmann Berlin. 1 Kiste Effecten von Avricourt fehlt in Strassburg seit 6. Juli.
B B 3338. 1 Ballen Gewebe (260 Pfd.) von Metz fehlt in Longwy seit 21. September.
B K C 1. 1 Ballot Callicots (48 Pfd.) von Wesserling fehlt in Strassburg seit 5. September.
Bernheim Mühlhausen. 8 leere Koffer (184 Pfd.) fehlen in Strassburg.
B 1. 1 Pack Bettzeug (37 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 31. September.
B S III. 1 Koffer Wäsche (50 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.
B & H 24712. 1 Kiste Schwefel (79½ Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 3. September.
B C 1915. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (144 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 19. August.
B 2011. 1 Fass Farberde von Trier fehlt in Metz seit 16. September.
(BB) 27. 1 Sack Federn (20 Pfd.) von Hagenau fehlt in Strassburg seit 19. August.
Bloch David. 1 Kiste Leinen (19 Pfd.) von Sennheim fehlt in Strassburg seit 24. August.
H v. Blouay. 1 Korb Wein (100 Pfd.) von Reichshofen fehlt in Strassburg seit 18. August.
B C 5. 1 Kiste Maschinentheile von Avricourt fehlt in Strassburg seit 26. August.
Belfort-Colmar 460. 2 Ballen Kleider und Bettzeug (198 Pfd.) von Altmünsterol fehlen in Colmar seit 7. October.
B 1/22. 22 Pack Stühle von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 21. Juli.
B F 55367. 1 Kiste Kleider (257 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 21. September.

B. 14 Colli Eisenwaaren (1400 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 14. September.
B B 1. 1 Ballot Kaffee (149 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 13. October.
Bodase Gazollo. 1 Fass gesalzene Gedärme (146 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altmünsterol seit 6. October.
J. Burger 3307. 1 leeres Fass von Avricourt fehlt in Schiltigheim seit 23. October.
B u. Adr. 1/5. 5 Bund leere Säcke (300 Pfd.) von Benfeld fehlen in Kehl seit 26. September.
B S 263. 1 Ballen Bettzeug (214 Pfd.) } von Colmar fehlen in Mühl-
„ 5 Ballen Papier (300 Pfd.) } hausen seit 31. October.
Braunschweig. 1 Bank von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 14. September.
B Z 2481/273. 1 Kiste Streichhölzer (132 Pfd.) von Saargemünd fehlt Falkenberg seit 27. October.
Bourgel Carlingen. 1 Ballen Baumwolle (46 Pfd.) von Strassburg fehlt in Benningen seit 6. October.
B S. 1 Ballot Webervögel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch.
B H Ad Köhler, Landau. 1 Kiste Wein (22 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg.
B T 159. 1 Kiste rohes Wachs (62 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Barr.
B 460. 1 Kiste Trüffeln fehlt in Strassburg seit 12. November.
B & C 2684. 1 Ballen Wollwaaren (59 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Diedenhofen seit 22. October.
Burgund, Scherer Cie. 1 Tonne Sodasalz (1040 Pfd.) von Metz fehlt in Lemberg seit 6. September.
B 1. 1 Ballot leere Säcke (75 Pfd.) von Colmar fehlt in Dieuze seit 7. November.
B L C Adr. Berger-Lenault. 1 Ballot Papier (438 Pfd.) von Münster fehlt in Strassburg seit 11. November.
Bailly, Weingarten bei Durlach. 1 Koffer Effecten (292 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl seit 21. November.
B 6. 1 Korbflasche Petroleum (31 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Niederbronn seit 14. November.
Braunschweig. 1 Ballen Gewebe (36 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 21. November.
B K. 1 Bund Kohlenbleche (105 Pfd.) von Strassburg fehlt in Kestenholz seit 28. November.
B C 7292. 1 Ballen Rahmen (28 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 27. November.
B D. 1 leeres Fass von Basel fehlt in Belfort seit 8. November.
Börsch. 5 Sack Weizen von Belfort fehlen in Strassburg seit 16. November.
Brauer, Rappolsweiler. 1 leeres Fass von Wasselnheim fehlt in Rappolsweiler seit 28. November.
Bollach frères 5. 1 Ballen Säcke (68 Pfd.) von Strassburg fehlt in St. Dizier seit 5. December.
Bayer. 1 Kiste Parfümerie (46 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 26. September.
B P 1071. 1 Fass Eisenwaaren (208 Pfd.) von Wesserling fehlt in Bassel seit 29. November.
B R 3. 1 Collo Pflaumen (180 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 7. December.
B H. 10 Kisten Kitt (220 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Metz seit 15. December.
B 3. 1 Ballot Leder (42 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim seit 23. December.
Joseph Bellmann, Alt. Than. 1 Schachtel mit Photographie (1⅕ Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 8. Januar.
Brand. 1 Fass Wein (182 Pfd.) von Bennweier fehlt in Altkirch seit 12. Januar.
B C. 1 leere Kiste von Colmar fehlt in Sennheim seit 16. Januar.
B M 1308, 1102. 2 Decken von Metz fehlen in Forbach seit 17. Januar.
Bouchotte. 1 Pack leere Säcke (140 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 11. Januar.
B 258. 1 Wagendecke von Weissenburg fehlt in Gebweiler seit 22. Januar.
Baetz. 1 Kiste Kurzwaaren (15 Pfd.) von Sennheim fehlt in Metz seit 5. Januar.
B E 4599. 1 Kiste (Inhalt unkannt, 150 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Mühlhausen seit 26. Januar.
B N 35. 1 Kiste Eisenblechwaaren (122 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 26. Januar.
B S 1890. 1 Kiste Hüte (4 Pfd.) von Pagny fehlt in Farschweiler seit 26. Januar.
B P. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Gebweiler seit 18. Januar.
Burchard. 1 Ballot Segeltuch von Avricourt fehlt in Hochfelden seit October.
Bürcken. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) fehlt in Metz E. seit December.
B H 551. 1 Kiste Bücher (85 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg E. seit 9. Januar.
Baumann & Comp., Gladbach. 1 Ballot Wollenwaaren (70 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 23. December.

Berger & Comp. 1 Pack Zeuge (16 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 5. Februar.
Commandantur Leipzig. 1 Kiste, 3 Koffer und 2 Ballen Effecten (380 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 17. October 1870.
IV. Chevauxlèger Regiment 505, 507. 2 Fässer Montur von Lagny fehlen in Weissenburg seit 5. November.
4. Comp. Landw.-Regt. No. 84 1. 1 Collo Bekleidungs-Gegenstände von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 28. Januar.
C K 2. 1 Ballen Kaffee von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
A C 3603/4. 2 Kisten Baumwollen-Waaren (400, 205 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 14. Mai.
C 3569. 1 Ballot Baumwollen-Tuch (28 Pfd.) von Belfort fehlt in Markirch seit 29. Juli.
C H C D. 6 Sack Weizen (230 Pfd.) von Dammerkirch fehlen in Wesserling seit 19. August.
C M 12. 1 leeres Fass von Zabern fehlt in St. Louis seit 7. September.
C. 26 Stäbe und 5 Bund Eisen (2118 Pfd.) von Reichshofen fehlen in Hagenau seit 22. September.
C V 1. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg s. 3. Sept.
Cayotte. 1 Ballen Leder (14 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz s. 2. Aug.
Claude. 1 Collo Pharmacie (8 Pfd.) von Reims fehlt in Metz s. 21. Juli.
Claude 572. 1 Kiste Droguen (34 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 17. August.
C A G 41. 1 eiserne Stange fehlt in Metz seit 7. Sept.
Collet Eugenie. 1 Packet Effecten (6 Pfd.) von Rosheim fehlt in Strassburg seit 5. August.
Compie. Houillière. 4 Colli Eisen (392 Pfd.) von Ars sur Moselle fehlen in Forbach seit 28. September.
Coblentz frères négt. Saargemünd. 1 Ballot Baumwollen-Waaren (50 Pfd.) von St. Avold fehlt in Benningen seit 29. Juli.
C T W 425. 1 Pack Wachstuch von Weissenburg fehlt in Dornach seit 28. Juni.
C M 1. 1 Kiste Effecten (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl s. 19. Aug.
Coblentz Felix Saargemünd. 8 Ballen Seegras (518 Pfd.) und 1 Sack Caffee von Strassburg fehlen in Hagenau seit 3. August.
Champsaur, Bordeaux. 1 Kiste Hausrath (410 Pfd.) von Colmar fehlt in Belfort seit 18. August.
C W G 884. 1 Ballen Garn (115 Pfd.) von Homburg fehlt in Saargemünd seit 1. November.
Chevalier. 1 Kiste Hüte (38 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 5. November.
Collet in Mettnich. 1 Pack Effecten (14 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 5. November.
C K 4133. 1 Kiste Zwirn (288 Pfd.) von Belfort fehlt in Basel seit 1. Nov.
C L 1224. 1 Sack Caffee (68 Pfd.) von Berlin fehlt in Metz seit 3. Nov.
C J P. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1174 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 28. October.
C. 2 leere Kisten von Obernheim fehlen in Strassburg seit 12. November.
Charlot. 3 Pack leere Säcke (287 Pfd.) von Benfeld fehlen in Avricourt seit 26. September.
Cordé-Gérardin. 1 Kiste Parfümerie (110 Pfd.) fehlt in Metz, Eilg.
Courtois A. 4 leere Fässer (970 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 15. August.
Vict. Camaille, Blamont. 1 Fass Wein von Sulz-Bad fehlt in Avricourt seit 4. December.
C F. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 13. December.
C N 6190. 1 Kiste Steingut (160 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 19. December.
C F 54. 1 Kiste (Inh. unbek.) von Altmünsterol fehlt in Weissenburg s. December.
C F B 6118. 1 Wagen-Leine von Strassburg fehlt in Hettingen seit 14. December.
C F B 166. 1 Wagendecke von Strassburg fehlt in Diedenbofen seit 24. October.
C C 4568/69. 2 Kisten Chocolade (248 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 25. December.
Chantelier. 1 Koffer Effecten (30 Pfd.) von Noveant fehlt in Diedenhofen seit 30. December.
Cahn Dieuze. 1 Kiste Trauben (30 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dieuze seit 23. December.
C R S 8413. 1 Kiste Hohlglas (7 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Niederbronn seit 14. November.
C C 4345. 1 Ballot baumwollene Waaren (370 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Sulz u. W. seit 8. Januar.
C T 1061. 1 Collo Eisenwaaren (47 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 2. Januar.
C G 1487/92. 6 Kisten baumwollene Waaren (2279 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Belfort seit 5. Januar.
C 107/113. 7 Kisten Cigarren (1819 Pfd.) von Forbach fehlen in Diedenhofen seit 27. December.
C M 7. 1 Ballot Fenchel (102 Pfd.) von Leipzig fehlt in Metz seit 29. November.
1254. 1 Kiste
C E 1255. 1 Ballen } Leinen (228 Pfd.) / (74 Pfd.) von Mainz fehlen in Metz
1250. 1 Ballen (304 Pfd.) Güterexped. seit 27. Decbr.
Chatillon. 1 Fass Wein (460 Pfd.) von Herlisheim fehlt in Saargemünd seit 19. Januar.
C H. 1 Hut Zucker von Metz fehlt in Forbach seit 18. Januar.
C S 2. 1 Flasche Terpentin (155 Pfd.) von Strassburg fehlt in Colmar seit 28. Januar.
C F B 6041. 1 Wagendecke von Bettenburg fehlt in Hettingen seit 27. Januar.
C H S1 Ballot Baumwolle (400 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Münster E. seit 2. Januar.
Cyen Madame 443. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen seit 15. September.
Controle Saarbrücken. 1 Collo Drucksachen (17 Pfd.) fehlt in Metz E. seit 2. November.
C C 2455. 1 Ballot Tuch (100 Pfd.) von Markirch fehlt in Metz seit 30. Januar.
C M 4. 2 leere Fässer (36 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Forbach seit 20. Januar.
C W S 1 Harass Eisenwaaren (370 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg E. seit 30. December.
Directeur des Verreries à Valerigsthal. 1 Kiste Droguen (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saarburg seit 1. September.
D M L 90. 1 Kiste Gusseisen (20 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 8. September.
Debré. 2 Koffer Effecten (181 Pfd.) von Avricourt fehlen in Wasselnheim seit 14. August.
Deiminger. 1 Ballen Effecten (20 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.
Dreyfuss Weissenburg. 1 Pack Waaren von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 2. November.
D 160. 1 Ballen Leder von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 21. Juli.
Dettweiler. 1 Koffer Kleider von Altmünsterol fehlt in Wesserling seit 7. September.
D V 4755. 1 Kiste Cichorien von Benfeld fehlt in Diedenhofen s. 8. Oct.
D F 153. 1 Fass Senf (67 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 4. October.
D R 13. 1 Ballen Bücher (97 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit M. 19. October.
D M C 1094. 1 Pack Bücher (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dornach seit 5. November.
Jac. Diemer. 1 Koffer Kleider (96 Pfd.) v. Colmar fehlt in Wasselnheim seit 5. November.
D. 41 Colli Eisen (1868 Pfd.) von Metz fehlen in Lemberg seit 13. Oct.
Degermann. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 4. November.
D L. 4 Sack Mehl (800 Pfd.) v. Belfort fehlen in Mühlhausen s. 10. Nov.
Domball. 1 Pack Kleider (14 Pfd.) von Rappolsweiler fehlt in Avricourt seit 29. August.
Desonbuts. 1 Kiste Carmelitergeist (2 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz seit 7. October.
D E M 5924. 1 Kiste Mineralwasser (15 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen E. seit 1. December.
D. 3 Brod Zucker von Metz fehlen in Saargemünd seit 21. Novbr.
D 60/62. 3 Colli Papierwaaren (98 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 13. November.
D W 7149. 1 Kiste Farbe (29 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 5. December.
D. 1 Collo Maschinentheil (30 Pfd.) von Belfort fehlt in St. Louis seit 19. October.
Dietsch. 1 Packet Eisenwaaren (4 Pfd.) von Belfort fehlt in Leberau seit 29. November.
E. Dreyfuss, Niederbronn. 2 Ballen Säcke (146 Pfd.) fehlen in Niederbronn seit November.
D 65. 1 Fass Terpentin (382 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Colmar seit 15. December.
D 7024. 1 Ballot Manufacturwaaren (24 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Saarburg seit 4. December.
D F 3. 1 Ballot Caffee (160 Pfd.) von Strassburg fehlt in Philippsburg seit 27. November.
Dreyfuss. 2 Sack Gerste (400 Pfd.) von Avricort fehlen in Strassburg seit 2. Januar.
D. 1 Bürde Eisen von Metz fehlt in Strassburg Güterexpedition seit 5. Januar.
D 136. 1 Ballot Manufacturwaaren (125 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Colmar seit 16. Januar.
D. 2 Bund Flacheisen von Metz fehlen in Barr seit 13. Januar.
D M C 1. 1 Kiste baumwollene Waaren (172 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 26. Januar.
Daniel Moritz Pfaffenhoven. 2 Heugabeln (4 Pfd.) von Homburg fehlen in Merzweiler seit 20. Januar.
D H 28432. 1 Kiste Säure von Hannover fehlt in Metz seit 26. Novbr.
Diemer. 1 Kiste Kleider (34 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 7. November.
Etappen-Commando Dresden. 1 Kiste Gewehre (2000 Pfd.) v. Epernay fehlt in Weissenburg seit 23. December 1870.
E B 59 Glogau 1/3, 1/4, E B 1/3. 10 Tonnen Montur (8000 Pfd.) von Epernay fehlen in Weissenburg seit 28. December.
Ersatz-Bat. Inf.-Reg. 31 Strassburg. 1 Kiste Montur und Ausrüstungsgegenstände (83 Pfd.) von Chaumont fehlt in Strassburg s. 9. Febr.
Ers.-Bat. Regt. 46. 1 Sack Monturstücke (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.

Etapp.-Comm. Strassburg. 1 Kiste Effecten (120 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April.
Egly in Mühlbach. 1 Ballen Leder (110 Pfd.) von Sennheim fehlt in Münster seit 8. August.
Ersatz-Bat. Nr. 31 1. 1 Kiste Monturstücke (100 Pfd.) von Goussainville fehlt in Strassburg seit 12. Februar.
E. 56 Stück Gusswaaren (360 Pfd.) von Gundershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
E V 3. 1 Ballen Tapeten von Montigny fehlt in Saargemünd s. 19. Oct.
E P B 1/2. 2 Ballen Baumwolle (420 Pfd.) von Colmar fehlen in Markirch seit 17. October.
E B 180. 1 Fass Talg (360 Pfd.) von Markirch fehlt in Bennweier seit 16. October.
Entz. 1 Pack Fussdecken (60 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen E. seit 9. October.
Eau minérale Sulzbach 1319, 1372. } 2 Kisten leere Flaschen (150 Pfd.) v. Metz fehlen in Weier im Thal seit 2. November.
E B R 18. 1 Pack Monturstücke von Noveant fehlt in Weissenburg seit 9. November.
E B 1042. 1 Kiste Bläue (50 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 2. October.
Eckenstein. 2 Sack Gerste von Colmar fehlen in Basel seit 8. Novbr.
E P. 1 Fass gesalzene Fische (18 Pfd.) von Rotterdam fehlt in Basel seit 1. November.
E 585. 1 Kiste Möbel (336 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort s. Nov.
E F 3329. 1 Sack Leinmehl (101 Pfd.) von Colmar fehlt in Sennheim seit 22. November.
Ebel. 6 Korb Wildprett (278 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 18. September.
E. 1 Crucifix von Bronze (24 Pfd.) von Mühlbausen fehlt in Markirch seit 25. November.
E K 831. 1 Kiste Uhren (28 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau s. 8. Oct.
Est L L 272. 1 Wagendecke von Kehl fehlt in Colmar seit 19. Decbr.
Eau minérale Sulzbach 192. 1 Kiste Mineralwasser von Weier im Thal fehlt in Strassburg seit 25. September.
F. v. G., Blenitz Neustadt a./D. 1 Kiste Wäsche und Militäreffecten (45 Pfd.) von Châlons s./M. fehlt in Weissenburg seit 17. Oct. 1870.
F. v. Heusser, Sprottau (Schlesien). 1 Kiste Wäsche (48 Pfd.) von Châlons s./M. fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.
F 1786. 1 Ballen Wolle (260 Pfd.) von Basel fehlt in Erstein seit 20. October.
F B 6328. 1 Collo Baumwollwaaren von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 1. September.
Fürstenberger 1/4. 4 Colli Möbel (540 Pfd.) von Thann fehlen in Belfort seit 11. August.
F M 428. 1 Kiste Kurzwaaren (75 Pfd.) von Kehl fehlt in Avricourt seit 23. August.
F R 379. 1 Bällchen Speck (67 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Homburg seit 6. September.
F K. 2 Stäbe Eisen (368 Pfd.) von Hagenau fehlen in Bennweier seit 11. August.
F W & C 1414. 1 Kiste Champagner (72 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 30. September.
Fritz Strassburg. 1 Kiste Effecten von Hagenau fehlt in Strassburg seit 3. August.
„ „ „ 1 Kiste Kurzwaaren (104 Pfd.) von Colmar fehlt in Strassburg seit 13. September.
F R. 1 Fass Wagenschmiere von Hagenau fehlt in Metz seit 31. Aug.
Frank & Cie. Schlettstadt. 1 Collo Peignes & Tissages (27 Pfd.) von Basel fehlt in Schlettstadt seit 29. August.
F B 312/21. 10 Sack Weinstein (2320 Pfd.) von Basel fehlen in Mühlhausen seit 9. August.
F C 400. 1 Sack Gemüsesaamen (35 Pfd.) von Metz fehlt in Basel seit 15. Juli.
Feder Felicie. 2 Körbe, 1 Pack u. 1 Kiste Hausgeräth (692 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Belfort seit 28. October.
F. 4 Stangen Eisen (220 Pfd.) von Metz fehlen in Oberehnheim.
F L 1. 1 Korb Werkzeug (104 Pfd.) v. Avricourt fehlt in Barr s. 25. Oct.
F R 42. 1 Kiste Seife (208 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 4. November.
F B 5536. 1 Ballot Leinen (88 Pfd.) v. Dresden fehlt in Metz s. 27. Oct.
F C 7332. 1 Kiste Metalltuch von Schlettstadt fehlt in Kehl s. 15. Nov.
F E 3325. 1 Ballot Baumwollen-Waaren von Basel fehlt in Belfort seit 25. November.
F L 1. 1 Sack Gekrütz (42 Pfd.) von Avric. fehlt in Zabern s. 17. Nov.
Ferrier Bertrand, Metz. 1 Kiste Kurzwaaren (70 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz E. seit 6. December.
F B 1195. 1 Rolle Papier (72 Pfd.) } von Kaiserslautern fehlt in
1196/97. 1 Pack Beutel (118 Pfd.) } Metz seit 13. December.
Fink. 1 Kiste Kleider von Weissenburg fehlt in Sentheim s. 9. Dec.
Fürderer, Jäger & Cie. 1 Kiste Weinhähne von Colmar fehlt in Belfort seit 21. December.
F W 1745. 1 Kiste Weisswaaren (150 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 23. December.
F 635. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 30. December.
F B. 1 Pack Callicot von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 30. Decbr.
Fisill Crassner, Grossblackersdorf. 1 Pack Robinet (8 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 8. Januar.
F R 3051. 1 Fass Schmieroel (388 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Saargemünd seit 5. Januar.
F S. 2 Bund Blech (205 Pfd.) von Strassburg fehlen in Saargemünd seit 15. Januar.
Fernantzer 2. 9. 2 Leinen von Strassburg fehlen in Metz s. 6. Januar.
F V 1. 1 Fass Stärke (210 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 14. Januar.
Fütterlin Debanoff. 1 Collo Stahl von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 27. November.
F H C B 105. 1 Ballot Waaren (210 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen seit 9. Januar.
F D 7. 1 Korb Wild (129 Pfd.) von Strassburg fehlt in Nimes seit 26. December.
F M 3970. 1 Collo Schuhmacherwaaren (20 Pfd.) von Novéant fehlt in Metz E. seit 21. Januar.
Grossherzog v. Sachsen-Weimar 14. 1 Kiste Kleider von Lagny fehlt in Weissenburg seit 22. Januar.
General-Gouvern. Strassburg. 2 Ballen wollene Decken (120 Pfd.) von Blesmes fehlen in Strassburg seit 15. März.
G B F A. 1 Kiste Hufeisen von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
G S 5778. 1 Ballen Leder (39 Pfd.) von Kehl fehlt in Wesserling seit 12. August.
Gouschel Gebr. 1 Ballot Tuchwaaren (70 Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 14. Juli.
Gérard employé à Saarunion. 1 leere weisse Holzkiste von Avricourt fehlt in Saarburg seit 29. September.
G A 13. 1 Pack Teppiche (45 Pfd.) v. Basel fehlt in Belfort s. 17. Sept.
G W 1. 1 Harras Töpferwaaren (500 Pfd.) von Sulz u. W. fehlt in St. Louis seit 28. August.
G 239. 1 Ballen Riemen (78 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 11. August.
G R U 660. 1 Korb Eisenwaaren (226 Pfd.) von Thionville fehlt in Rohrbach seit 31. August.
G R 1055. 1 Ballen Haare (102 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 5. August.
Mr. Guyénot Gray. 1 Pack Bücher (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 27. August.
G F 721. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 2. August.
G R 6. 1 Fass Pumpentheile von Forbach fehlt in St. Avold s. 3. Oct.
GR div. Nrn. 16 leere Fässer (800 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 25. October.
G. 1 Sack Kartoffeln von Hettange fehlt in Pagny seit 31. October.
G G. 4 Brode Zucker (74 Pfd.) v. Metz fehlen in Saargemünd s. 5. Nov.
G F 2689. 1 Kiste Eisenwaaren von Avricourt fehlt in Strassburg seit 13. November.
G R C 16861. 1 Ballen Tuch (120 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 14. November.
G B 366. 1 Kiste Lederwaaren (26 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 27. November.
G S 7826. 1 Ballen Baumwollenwaaren (78 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Bitsch seit 22. November.
G G 4574/75. 2 Kisten Chocolade (245 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 23. November.
G 101. 1 Fass Ketten (440 Pfd.) von Metz fehlt in Diedenhofen seit 2. December.
Ed. Gebhardt. 1 Kiste Nähmaschine (30 Pfd.) von Strassburg fehlt in Schlettstadt seit 2. December.
G W 4. 1 Kiste Saamen (26 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Strassburg seit 11. December.
G J 1. 1 Sack leere Säcke (42 Pfd.) von Basel fehlt in Benfeld seit 14. December.
G D 2642. 1 Ballen Feldsaamen von Quedlinburg fehlt in Metz seit 14. December.
G B 433. 1 Ballen Papier von Colmar fehlt in Dornach seit 30. Dec.
L. Gerst, Färbereibesitzer, Wörth. 1 Fässchen Indigo (61 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Walburg seit 27. December.
G 3065. 1 Kiste (Inh. unbek.) von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 30. December.
G. 6 Stück Gussw. von Guntershofen fehlen in Schlettstadt s. 9. Jan.
G K 66426. 1 Fass Rothwein (520 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Saargemünd seit 5. Januar.
Gebr. Hirschmann. 8 Pack leere Säcke (720 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 10. Januar.
G D 97. 1 Fass Petroleum (312 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Bischweiler seit 19. Januar.
GD 4669. 1 Kiste Umzugsgut (317 Pfd.) von Oschersleben fehlt in Metz seit 31. December.
G M 8278. 1 Korb Eisen (174 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 22. Januar.
G N 7803. 1 Kiste Cigarren (98 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Bitsch seit 20. Jannar.
Gregoire. 1 Schachtel Handschuhe (4 Pfd.) von Belfort fehlt in Forbach seit 13. Januar.

G 89. 10 Colli Sensen (180 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Zabern seit 11. Januar.
G S 549. 1 Kiste Effecten (265 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 28. Januar.
Gawelin. 1 Kiste Mineralwasser (130 Pfd.) von Pagny fehlt in Metz seit 6. October.
Grospu. 1 Koffer (Inh. unbek.) (90 Pfd.) von Farschweiler fehlt in Metz seit 10. Januar.
Germain. 1 Kiste Effecten (22½ Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz seit 7. Januar.
G 51. 1 Pack. Handschuhe von Merzweiler fehlt in Strassburg seit 24. December.
Gröber. 1 Fass Wein (26 Pfd.) von Rappolsweiler fehlt in Strassburg seit 15. December.
Gérard, Gebr. 4 leere Bierfässer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 10. Januar.
Gérard, Gebr. 21 leere Bierfässer von Rappolsweiler fehlen in Strassburg seit 12. Januar.
H v. B. 1 Kiste Porcellan (150 Pfd.) von Chalons s./M. fehlt in Weissenburg seit 13. October 1870.
H B 326. 1 Fass Wein (381 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg.
Hofmarschall-Amt Lauenburg, Jäger-Bataillon No. 9. { 13 Fässer alte Montur, 10 Kisten Porcellan (7500 Pfd.) } v. Lagny fehlen in Weissenburg seit 26. December 1870.
H 28. 1 Ballen Baumwolle von Hagenau fehlt in Weissenburg seit 31. August.
H K 87/88. 2 Cadres leere Flaschen (1200 Pfd.) von Hagenau fehlen in Zabern seit 31. Juli.
H 4594. 1 Fass Farbe (277 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 5. August.
Herzog Emil, Limatshof Baden (Schweiz). 1 Pack Kleider (1½ Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 7. August.
H S 137. 1 Ballen Leinwand (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 13. September.
H 1/2. 2 Körbe Dosen (316 Pfd.) von St. Avold fehlen in Strassburg seit 31. August.
H G 332. { 1 Kiste Wein (185 Pfd.) } von Saargemünd fehlen in Strass-
596. { 1 Fass „ (185 Pfd.) } burg seit 21. September.
Haag brasseur. 1 Sack Korke (64 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg E. seit 11. August.
H A 1. 1 Packet Leinwand von Weissenburg fehlt in Strassburg E. seit 26. August.
H 1551. 1 Ballot Baumwollwaaren (126 Pfd.) von Benfeld fehlt in Hagenau seit 12. October.
H 1552, 1557. 2 Ballen Baumwollenwaaren (à 208 Pfd.) von Benfeld fehlen in Metz seit 12. October.
H B M. 1 Ballot Bücher (97 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.
Wilh. Hatt Strassburg. 2 Pack Holzreifen von Avricourt fehlen in Strassburg seit 10. October.
Himmelspach. 1 Korb Leinenwaaren (50 Pfd.) von Saargemünd fehlt in St. Amarin seit 15. October.
H M 4045/46. 2 Harasse Steingut (1320 Pfd.) von Hagenau fehlen in Wasselnheim seit 31. Juli.
H M F 732, 736. 2 Ballen Wollwaaren (16 u. 11 Pfd.) von Brumath fehlen in Avricourt seit 3. Norember.
H 6896. 1 Kiste Tabak (232 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 28. August.
H F 20832, 20830. 2 Kisten Cichorien von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 23. September.
Hanhart } 66, 324. 2 Fass Wein (600 Pfd.) } von Bennweier fehlen in
Esser Sohn } 9254. 1 leeres Fass } Thann seit 18. August.
H 628. 1 Kiste Baumwollen-Waaren (146 Pfd.) von Hagenau fehlt in Mutzig seit 27. October.
H S 221. 1 Collo Parfümerie von Avricourt fehlt in Zabern s. 7. Oct.
Hickel. 1 Collo Nähtisch von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 27. October.
Hochstetter. 2 Kisten Hausgeräthe von Colmar fehlen in Münster seit 28. September.
Houssel Colligner Metz. 1 Sack Schuhnägel (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 10. October.
H 467. 1 Ballot Wolle (27 Pfd.) von Kehl fehlt in Markirch s. 21. Oct.
H B 1905 1 Ofen (291 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Lemberg seit 10. October.
H F M 95. 1 Ballot Baumwollenwaaren (160 Pfd.) von Münster fehlt in Strassburg seit 14. September.
H M 789. 1 Fass Theer (278 Pfd.) von Thionville fehlt in Carlingen seit 28. October.
H K. 1 Collo Schwinge von Avricourt fehlt in Strassburg seit 7. Nov.
HB 2 Pack leere Säcke von Strassburg fehlen in Avricourt seit 10. November.
HV 1815. 1 Ballot Bücher (150 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau.
H K 6. 1 Kiste Bücher (130 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 24. November.
H V W 1707. 1 Kiste Kurzwaaren (240 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 20. November.
H V W 1707. 1 Kiste Kurzwaaren (64 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 2. December.
H H 1/2. 2 Kisten Kleider (130 Pfd.) von Trier fehlen in Metz E. seit 2. December.
H N 11. 1 Ballen Saamen (100 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 19. November.
Hummel. 1 Pack Bücher (3 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit November.
H F M 264. 1 Ballot Baumwolle (96 Pfd.) von Münster fehlt in Kehl seit 29. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke von Münster fehlt in Strassburg seit 30. November.
H. 1 Fässchen Häringe (70 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 30. November.
H F M 276. 1 Ballot baumw. Waaren (286 Pfd.) von Münster fehlt in Weissenburg seit 7. December.
Heming, Est 1/11. 2 leere zerlegte Lattenkörbe (580 Pfd.) v. Weissenburg fehlen in Hemmingen seit 29. November.
Horot, Strassburg. 1 Packet Journale (6 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 3. December.
H V W 1626. 1 Kiste Kurzwaaren (260 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 27. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke von Avricourt fehlt in Strassburg seit 18. December.
H R C 3/5. 3 Kisten Indigo von Avricourt fehlen in Strassburg seit 6. December.
Haas. 6 Sack Kaffee (1200 Pfd.) von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 9. December.
HL 2581. 1 Ballen Bücher (44 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 20. December.
H W 2799. 1 Kiste Eisenwaaren (188 Pfd.) von Ars s./M. fehlt in Colmar seit 9. December.
Herbst. 1 leeres Fass von Mühlhausen fehlt in Rappoltsweiler seit 20. September.
H R C 2425, 2271, 2457. 3 Kisten Kammgarn (196, 196 und 190 Pfd.) von Erstein fehlen in Strassburg seit 30. December.
H S C 33. 1 Ballot Wollenwaaren (213 Pfd.) von St. Amarin fehlt in Belfort seit 29. December.
H A 3309. F K II. { 2 Kisten Kleider (434 Pfd.) von Strassburg fehlen in Belfort seit 3. Januar.
H L C 460. 1 Kiste Sammet (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg E. seit September.
H K 1/2. 2 Pack Bücher (200 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 2. Januar.
H. 1 Tönnchen Häringe von Strassburg fehlt in Hagenau s. 29. Oct.
H V W 1136. 1 Kiste (Inh. unbek.) (376 Pfd.) fehlt in Mühlhausen G.-E. seit 10. Nov.
H G R 7425. 1 Kiste Kurzwaaren (147 Pfd.) von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 27. Dec.
H L 1/3. 3 Kisten Kleider von Forbach fehlen in Diedenhofen seit 31. December.
H F 1/2. 2 Fässer Bier (432 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 5. Januar.
H B 4246. 1 Kübel Käse (120 Pfd.) von Basel fehlt in Schlettstadt seit 9. Januar.
Hüffel. 1 Kiste Wein fehlt in Hagenau seit 21. Januar.
H B II. 1 Fass Wein von Wasselnheim fehlt in Kehl seit 21. Oct.
Herbin 50. 1 Ballen (Inh. unbek.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 30. November.
J F A 1. 1 Fass Stiefel (429 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 15. März 71.
1. Jäger-Bat. 9. Armee-Corps 25. Div. 1 Kiste alte Montur von Amboise fehlt in Strassburg seit 4. März.
J G 3. 1 Kiste Bleisalz (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 8. October.
J R 7005. 1 Ballen Papier von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 10. September.
Jaquant. 1 Kiste Papier (40 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg s. Aug.
J A C 1647. 1 Packet Handschuhe (4 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 10. September.
Imbach Maréchal. 1 Ballen Garn (106 Pfd.) von Dornach fehlt in Strassburg seit 25. August.
J D 5607. 1 Fass Lampenöl von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 16. September.
J F. 4 Stück Gusswaaren (182 Pfd.) von Gundershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
J B 345. 1 Kiste Kurzwaaren (152 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz seit 16. October.
J R 5846. C FF 5847. { 2 Ballen Wollwaaren (464 Pfd.) von Altmünsterol fehlen in Strassburg seit 11. September.
J S 1250/51, 1267. 3 Kisten Fournituren (251 Pfd.) von Mainz fehlen in Basel seit 27. Juli.
J 432. 1 Ballen Bäume von Bollweiler fehlt in Basel seit 30. October.
J G 1107. 1 Kiste Liqueur (107 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 18. Juli.
Imbach & Maréchal 1/5. 5 Ballen Wollwaaren (580 Pfd.) von Metz fehlen in Dornach seit 8. September.

J Z L 1357. 1 Kiste Strumpfwaaren (184 Pfd.) von Kehl fehlt in Sennheim seit 11. October.
J B M 462. 1 Kiste Tabak (69 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 28. August.
J S. 4 Mistgabeln u. 1 Spaten von Homburg fehlen in Oberehnheim seit 20. September.
J B F E 1647. 1 Ballen Tuch (134 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 5. November.
Jourdon. 1 Ballen Hutwaaren (50 Pfd.) von Novéant fehlt in Metz Eilg. seit 26. October.
J H. 1 Collo Bretter (257 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 9. November.
J F R 8525. 1 Kiste Dochte (116 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Colmar seit 3. November.
Joliat à St. Michel. 1 Pack leere Säcke von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. November.
J B 917/18. 2 Kisten Kurzwaaren (220 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 17. November.
J E 102. 1 Kiste Hemden (286 Pfd.) von Hagenau fehlt in Nürnberg seit 24. October.
J H 601. 1 Kiste Cigarren (78 Pfd.) von Kehl fehlt in Avricourt seit 22. August.
J F. 2 hölzerne Modelle (16 Pfd.) von Guntershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
Israel Rosalie. 1 Ballen Wollenwaaren (44 Pfd.) von Strassburg fehlt in Kestenholz seit 3. December.
J W & C 3585. 1 Kiste Tabak (135 Pfd.) von Landau fehlt in Saargemünd seit 26. November.
J P 216. 1 Kiste Filzhüte (36 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Avricourt seit 3. December.
J R 194. 1 Ballot Wollengarn (113 Pfd.) von Barr fehlt in Lutterbach seit 28. September.
J B. 1 Ballot leere Säcke (52 Pfd.) von Strassburg fehlt in Schlettstadt seit 12. December.
J L F 6. 1 Fass Kaffee (1004 Pfd.) von Basel fehlt in Altkirch s. 4. Dec.
J E 325. 1 Kiste Fensterglas (360 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg E. seit December.
J B 11275. 1 Ballot Papier von Kehl fehlt in Mühlhausen s. 17. Dec.
J R M. 1 Stab Eisen (714 Pfd.) von Bannstein fehlt in Metz s. 12. Dec.
Jung in Schiltigheim. 1 Sack leere Säcke von Metz fehlt in Strassburg seit 29. December.
J C 517. 1 Kiste Hohlglas von Novéant fehlt in Saargemünd s. 23. Oct.
J S 37/40. 4 Kisten Eisenwaaren (582 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Strassburg seit 5. Januar.
J D 763. 1 Fässchen Schnupftabak von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 8. Januar.
J S 13. 1 leeres Fass von Weissenburg fehlt in Rosheim s. 31. Dec.
J M B 2077. 2276. 1113. { 1 leeres Fass / 2 leere Kisten } (170 Pfd.) von Saarburg fehlen in Saargemünd s. 11. Januar.
J P 981. 1 Kiste Uhrmacherwaaren von Novéant fehlt in Pagny seit 24. Januar.
J A 7907. 1 Kiste Parfümerien von Strassburg fehlt in Hagenau seit 30. October.
J B 150. 1 Kiste Schwefelsäure (298 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 25. Novomber.
K 5. 1 Ballen Effecten von Nancy fehlt in Weissenburg s. 25. Nov. 70.
K M 2. 1 Collo Montur von Nogent fehlt in Weissenburg seit 6. Dec. 70.
Königl. Bayer. Fest.-Abtheilung Ingolstadt. 1 Kiste Bekleidungs-Gegenstände (300 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 29. Januar 1871.
K K Z D 1167. 1 Packet Gewehre } von Meaux fehlen in Weissenburg
K M F D 167. 1 Packet Gewehre } seit 15. März.
Kellermann — Strassburg. 1 Kiste Corsetten (24 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
K G 3852. 1 Kiste Farben (59 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Markirch seit 31. Juli.
K. 60 Feuerschippen von Saargemünd fehlen in Bitsch seit 10. Sept.
Kritter. 1 Kiste Kleider (35 Pfd.) von Kehl fehlt in Belfort s. 11. Aug.
K F 4851. 1 Kübel Butter (40 Pfd.) von Colmar fehlt in Lebereau seit 22. September.
Klein. 1 Kiste Zündhütchen von Avricourt fehlt in Saarburg s. 1. Oct.
Krantz. 1 Kiste Mehlfabricate (64 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 5. October.
Kolb frères. 1 Ballot Kautschuk (24 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 31. September.
K S E 18. 1 lederne Decke von Avricourt fehlt in Saarbrücken s. 25. Sept.
Kaufmann. 1 Fass und 1 Kiste Schusterwerkzeug (200 Pfd.) von Metz fehlen in Weissenburg seit 17. October.
K B 708. 1 Kiste Kammgarn von Ludwigshafen fehlt in Zürich seit 27. Juli.
K H 3. 1 Kiste Möbel von Belfort fehlt in Basel seit 21. August.
Königl. Preuss. Nebenzollamt zu Elten I. 1 Kiste Schlösser (45 Pfd.) von St. Louis fehlt in Hagenau seit 21. August.
Kienzy-Griener. 3 leere Harasse (370 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Wesserling seit 13. October.
Kunemann Wolff. 3 Ballen Wollwaaren (84, 26 und 88 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Dammerkirch seit 5. October.
Wilhelmine Kürthen. 1 Koffer Kleidungstücke von Neuwied fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 5. November.
K. 2 Colli Eisenfedern (100 Pfd.) von Strassburg fehlen in Altkirch seit 7. November.
K. 14 Colli Eisenwaaren von Metz fehlen in Colmar seit 11. November.
K & P 4. 1 Kiste Drucksachen (620 Pfd.) von Wesserling fehlt in Mühlhausen seit 16. November.
Jean Klein beim Nebenzollamt Elten. 2 Sack Gemüse (215 Pfd.) von Metz fehlen in Novéant seit 10. November.
Kontrole Saarbrücken. 1 Collo Drucksachen (17 Pfd.) von Metz fehlt in Saarbrücken seit 2. November.
Kolle frères. 1 Fass Wein (260 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 4. December.
Keller & Guérin. 1 leere Cadre (345 Pfd.) von Colmar fehlt in Lüneville seit 15. December.
Klein Pondhomme. 1 Korb Eisenwaaren (8 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 30. December.
Kaiserliches Haupt-Zollamt in St. Louis. 1 Gebund Zolltaschen von Hettingen fehlt in St. Louis seit 5. December.
K 961. 1 Kiste Eisenwaaren (120 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Saarburg seit 16. December.
Köchlin, E. G. 1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 2. Januar.
K 1/10. 10 Stück Commoden und Zubehör (1055 Pfd.) von Ludwigshafen fehlen in Metz seit 7. Januar.
Köchlin, E. J. 2 Sack Weizen (416 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit Januar.
Köchlin, E. J. 3 Sack Weizen (624 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit Januar.
K W. 1 Gussstück (350 Pfd.) von Metz fehlt in Ars a./M. s. 23. Jan.
K 448. 1 Kiste Eisenwaaren (94 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Thann seit 30. Januar.
K H 3970. 1 Harass Steingut (240 Pfd.) von Saargemünd feht in Styringen seit 22. Nov.
K W. { 6 Stab / 2 Bund } Stahl (620 Pfd.) von Reichshofen fehlen in Ars a./M. seit 3. Januar.
K 1. 18 Schlüssel von Ludwighafen fehlen in Metz [G.-E.] seit 7. Januar.
K 101. 1 Ballen Leinen (60 Pfd.) von Pagny fehlt in Metz [G.-E.] seit 29. Januar.
Kremer. 1 Kiste Maschinentheile (454 Pfd.) von Strassburg fehlen in Avricourt seit 10. August.
Max Kahn. 1 Kiste Schuhwaaren von Mühlhausen fehlt in Colmar seit 7. August.
Latouré artiste Bruxelles. 2 Koffer Effecten (50 Pfd.) von Châlons fehlen in Weissenburg seit 14. October 1870.
Landw.-Regt. 71. 2 Fässer wollene Hemden (500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 12. Februar.
L B C S 1. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L B C A. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L P 506. 1 Kiste Garn (78 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Belfort seit 23. August.
L K 712/14. 3 Colli Kleider und Betten (166 Pfd.) von Kehl fehlen in Altkirch seit 16. August.
L W 1. 1 Kiste Garderobestücke (220 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 13. August.
Lambin & Lefevre. 1 Ballen Hanfgurten (11 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Steinburg seit 20. September.
L W 15096. 1 Fass Stärke von Zabern fehlt in Belfort s. 3. Septbr.
L L 1/2. 2 Kisten Streichfeuerzeug (381 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Rohrbach seit 7. August.
L B 4274/5. 4272/3. 4 Kisten Käse (314, 146 u. 992 Pfd.) von Basel fehlen in Metz seit 2. September.
L 1/2. 2 Packete Manuf.-Waaren (110 u. 144 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Saarburg seit 24. August.
L B 20201. 1 Kiste Schiefer (228 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Colmar seit 16. October.
L L 3/4. 2 Pack Betten von Forbach fehlen in Metz seit 23. Oct.
L B 5903. 1 Fass Theer von Sulz u. W. fehlt in Wasselnheim seit 21. August.
Gbr. Loeb. 1 Sack leere Säcke (92 Pfd.) von Brebach fehlt in Falkenberg seit 10. October.
L T 22. 1 Fass leer (170 Pfd.) von Basel fehlt in Bennweier seit 24. October.
Lehmann. 1 Kiste altes Eisen (240 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 18. September.
L'huilier fils. 2 Fass, leer (90 Pfd.) von St. Avold fehlen in Pagny seit 7. October.
L B 150. 1 Kiste Schwefelsäure (298 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 25. November.
L M 4548. 1 Wagendecke von Wasselnheim fehlt in Belfort seit 23. Nov.
L V 110. 1 Fass Wagenschmiere (320 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Ruffach seit 27. November.

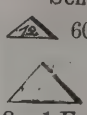
L W O 4212. 1 Fass Spiritus (615 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in St. Avold seit 25. November.
Levy, Nancy. 6 Pack leere Säcke (466 Pfd.) von Carlingen fehlen in Pagny seit 28. November.
L. 8 Colli Eisenreifen (660 Pfd.) von Metz fehlen in Colmar s. 17. Dec.
L F 14/18. 5 Ballot Wollabfall (996 Pfd.) von Belfort fehlen in Wasselnheim seit 15. December.
L S 9/10. 2 leere Fässer (110 Pfd.) von Lützelburg fehlen in Rappoltsweiler seit 3. December.
L 469. 1 Kiste Bronce von Mainz fehlt in Bordeaux seit Dec.
L 1. 1 Fass Caviar von Metz fehlt in Diedenhofen seit 18. Dec.
L E 1. 1 Kiste Glaswaaren (72 Pfd.) von Strassburg fehlt in Lemberg seit 21. September.
L K B 1. 1 leere Harasse (260 Pfd.) von St. Louis fehlt in Sulz u. W. seit 4. November.
L B 2. 1 Fass Theer (233 Pfd.) von Sulz u. W. fehlt Wasselnheim seit 21. August.
L L L 1. 1 Hut Zucker von Saargemünd fehlt in Bliesbrücken seit 6. December.
L K 66424. 1 Fass Rothwein (520 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Saargemünd seit 5. Januar.
Luxemb. 320. 355. 2 Wagendecken von Hagenau fehlen in Saargemünd seit 23. Januar.
L K 634. 1 Korbfl. Wermuth (125 Pfd.) von Strassburg fehlt in Lebweiler seit 25. Januar.
L. 1 Collo Rundeisen von Metz fehlt in Merzweiler seit 16. Dec.
L H M 556. 1 Kiste Nägel (556 Pfd.) von Pagny fehlt in Novéant resp. Metz seit 31. Januar.
Militär-Apotheke Landau. 1 Kiste Medicamente (13 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 1. April.
Moritz H. 1 Korb Mineralwasser (50 Pfd.) von Basel fehlt in Thann seit 14. August.
M 52. 1 Pack Papier von Kehl fehlt in Hagenau seit 17. August.
M 2. 1 Schraubstock (6 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Brumath seit 31. August.
M 7958. 1 Kistchen Colonial-Waaren (43 Pfd) von Landau fehlt in Rohrbach seit 17. Juli.
M S C 911/14, 869. 5 Colli Eisenwaaren (628 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Metz seit 12. September.
E Müller. 1 Fass leer (38 Pfd.) von St. Pilt fehlt in Strassburg seit 14. August.
M F & C 750. 1 Kiste Liqueur (85 Pfd.) von Pagny fehlt in Montigny seit 19. August.
M 50094. 7 Bal. bw. Abfall von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 29. Aug.
M S C 965. 1 Kiste Eisenwaaren (94 Pfd.) von Bollweiler fehlt in St. Avold seit 12. September.
Magdeb. Train Bat. No. 4 Magdeburg. 3 Tonnen Militärgut (600 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 6. Sept.
M D I, II, III, 3 Kisten / IV, V, VI. 3 Tonnen } Militär-Effecten (456 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 15. Juli.
Frau Maillard Paris. 1 Kiste Mineralwasser (60 Pfd.) von Hagenau fehlt in Avricourt seit 31. August.
M B 562/64. 3 Kisten Hohlglas (1146 Pfd) von Hagenau fehlen in St. Louis seit 31. Aug.
M B 16102. 1 Kiste Käse von Basel fehlt in Colmar seit 24 October.
M A B div. Nrn. 6 leere Fässer (226 Pfd.) von Remilly fehlen in Neunkirchen seit 29. September.
M 1. 1 Ballen Betten (48 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Schlettstadt seit 19. October.
M H. 2 Bund Fenstereisen (196 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Markirch seit 30. October.
Muhr. 2 leere Fässer von Saargemünd fehlen in Schlettstadt seit 4. October.
M F 951. 1 Ballen Seide von Ludwigshafen fehlt in Zürich s. 25. Juli.
D. Müller 1012/13, 1144/45. 4 leere Fässer (120 Pfd.) von Schlettstadt fehlen in Wasselnheim seit 16. November.
M. 32 Stück Gusswaaren (180 Pfd.) von Mertzweiler fehlen in Molsheim seit 22. November.
M ✡ 877/78. 3 Ballen Droguen (470 Pfd.) von Hettange fehlen in Metz seit 31. October
M. 13 Platten Eisenblech von Metz fehlen in Farschweiler s. 13. Nov.
M G 952. 1 Kiste Wein (90 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Bennweier seit 25. November.
M W 8. 1 Collo Matratzen (128 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit December.
Martini Holzhändler in Retzwiller. 1 Collo Wagendecke (52 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dammerkirch seit 5. Dec.
M T 1339. 1 Ballot Kaffee (68 Pfd.) von Strassburg fehlt in Diedenhofen seit 24. November.
Moulin de la manntention civile. 1 Bund leere Säcke von Strassburg fehlt in Paris seit 9. December.
Mergler. 1 Korb Blechwaaren (22 Pfd.) von St. Amarin fehlt in Mühlhausen seit 12. December.
M M 11406. 1 Kiste Käse von Colmar fehlt in Belfort seit 10. Dec.
M C 19107. 1 Kiste Conditorwaaren (30 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Zabern seit 13. December.
Mayer l'abbé. 1 Pack Stiefel (2 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 14. October.
M S. 2 Pack grobe Stahlwaaren (120 Pfd.) von Homburg fehlen in Sulz u. W. seit 17. November.
M M 1421. 1 Ballot Leinen (97 Pfd.) von Montigny fehlt in Metz seit 22. November.
M L 8667. 1 Ballot Manufacturwaaren von Avricourt fehlt in Hagenau seit 3. December.
M Adresse. 1 Pack Holzschuhe von Barr fehlt in St. Louis seit 8. Jan.
M J 130. 1 Kiste Tücher (68 Pfd.) von Mühlhausen lagert in Belfort seit 25. Januar.
Muré Curé Fellerlingen Stat. Wesserling. 1 Kiste Kerzen (58 Pfd.) von Colmar fehlt in Wesserling seit 24. Januar.
J B Mayer, Hüningen. 1 Pack Halbstiefel (14 Pfd.) von Barr fehlt in St. Louis seit 8. Januar.
Molard. 1 Sack Saamen (229 Pfd.) von Colmar lagert in Strassburg seit 23. Januar.
N 10. 1 Kiste Montur (300 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 10. Januar 71.
N B C 22. 1 Kiste Wichse (150 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 27. August.
Niclas. 1 Packet Kurzwaaren (13 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 30. August.
N 18. 1 Kiste Kleider (287 Pfd.) / 1 Koffer Kleider (? Pfd.) } von Belfort fehlen in Basel seit 8. September.
N 103. 1 Collo Waffen (22 Pfd.) von Hettange fehlt in Basel seit 9. November.
Nord 551. 1 Decke von Bischweiler fehlt in Avricourt seit 19. Novbr.
N S 2489. 1 Ballen Flaschenhalter (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit November.
N Z A 823. 1 Pack Zollschlösser von Weissenburg fehlt in Avricourt seit 29. November.
N G S 6814. 1 Kiste Tabak von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 30. November.
Nord 3901. 1 Decke von Carlingen fehlt in Pagny seit 29. Nov.
N. 36 Colli Gusswaaren (366 Pfd.) von Mertzweiler fehlt in Falkenberg seit 8. November.
N. 2 Fässer Sardinen von Metz fehlt in Diedenhofen seit 15. Dec.
Nord 3269, 495, 10556. 3 Decken von Bischweiler fehlen in Diedenhofen seit 18. December.
N B 221. 1 Ballen Tapeten (310 Pfd.) von Metz fehlt in Diedenhofen seit 10. Januar.
Orth Philipp Weissenburg. 1 Collo Filz (32 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.
O H 889/90. 2 Kassenschränke (590 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 7. September.
O. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz s. 24. Oct.
O L 1/2. 2 Pack Säcke (317 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Barr seit 25. November.
O. 1 Korb Specerei (16 Pfd.) von Metz fehlt in Lemberg seit 8. Dec.
O E 895. 1 Fass Farbewaaren (278 Pfd.) von Oberehnheim fehlt in Colmar seit December.
Obrecht Jean, Belfort. 1 Kiste Effecten von Gebweiler fehlt in Belfort seit 14. October.
O W. 2 Colli Stifte von Metz fehlen in Weissenburg seit 24. Dec.
3. Pomm. Inf.-R. No. 14. 13 Fässer / 1 Kiste } Montur (2500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 14. Dec. 70.
P 112. 1 Kiste Glaswaaren (15 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 1. September.
P F 63/70. 8 Kisten Eisentheile (1498 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 14. September.
P S 1400/2. 2 Kisten Nadeln von Altmünsterol fehlen in Strassburg seit 8. September.
Pierretz. 1 Kiste Hüte (14 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 21. Juli.
Poisson. 1 Kiste Weisswaaren (12 Pfd.) von Saarburg fehlt in Strassburg E. seit 30. August.
Pierot. 1 Packet Gummiwaaren (54 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Strassburg E. seit 19. August.
P G Adr. Schuster Burkhardt Basel. 1 Kiste Ornamente (102 Pfd.) von Colmar fehlt in Basel seit 3. October.
P B. 1 Kiste Wagentheile von Montigny fehlt in Avricourt s. 27. Oct.
Pagelet. 1 Pack Packtuch (76 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 5. November.
Père et fils. 1 Ballen Tuch (204 Pfd.) von Markirch fehlt in Rosheim seit 5. November.
Potain 68. 1 Kiste Eisenwaaren von Benningen fehlt in Metz seit 30. August.
P R 753. 1 Kiste Uhrengläser (152 Pfd.) von Lemberg fehlt in Hettingen seit 25. October.
P F 612/32. 21 Ballen Baumw.-Abfall von Colmar fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
P I. 1 leeres Fass (28 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mutzig s. 18. Nov.
Paris, Douane. 6 Pack Plombirleinen von Strassburg fehlen in Avricourt seit 14. October.
P 1. 1 Ballen Wolle von Belfort fehlt in Wasselnheim seit Nov.
P B 124, 137. 2 Decken von Colmar fehlen in Weissenburg s. 8. Dec.

P F 31. 1 Kiste Chromath (302 Pfd.) } v. Mühlhausen fehlen in Oberhen-
33. 1 Fass Litharge (414 Pfd.) } heim seit 10. September.
Pfarrer Naegelé. 1 leeres Fass (24 Pfd.) von Fegersheim fehlt in Schlettstadt seit 1. December.
P L M 1613. 1 Wagendecke von Bischweiler fehlt Mühlhausen seit 13. Januar.
Prewel. 2 leere Kisten (165 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Metz seit 30. December.
P F 10, 2303, 2306. 3 Ballen Wolle (478 Pfd.) von Wasselnheim fehlen in Schweighausen seit 19. Januar.
P H 1656. 1 Ballen Gewebe (170 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Bel-
E fort seit 25. Januar.
P P 1. 1 Fass Chemicalien von Senntheim fehlt in Mühlhausen seit 23. Januar.
P L M 9757. 1 Decke von Forbach fehlt in Pagny seit 16. Januar.
P L M 542. 1 Decke von Forbach fehlt in Pagny seit 24. Januar.
P. 2 Stück flaches Eisen von Metz fehlen in St. Avold seit 20. Januar.
F 3603/4. 2 Ballen baum. Waaren (605 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 14. Mai.
R B C 1. 1 Kiste Monturstücke von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
R E 487. 1 Fass Oel (490 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 7. August.
R 24. 1 Kübel Schmalz (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Colmar s. 10. Oct.
Roehl in Cassel. 1 Fass Branntwein (120 Pfd.) von Aricourt fehlt in Kehl seit 2. October.
Renault frères. 1 Ballen Wollenwaaren (38 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz E. seit 19. October.
A. Rihn, Zabern. 1 Kiste (Inhalt unbek.) von Colmar fehlt in Zabern seit 5. November.
R S 1438. 1 Ballot Webvögel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch seit 13. November.
Roesner. 1 Kiste Maschinentheile (454 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. August.
Riehl. 1 Fass Wein (380 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 4. December.
R. 1 Buchbinderpresse (16 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Metz seit 11. December.
R F 5910. 1 Korb Eisenwaaren (460 Pfd.) von Falkenberg fehlt in Saarburg seit 15. December.
R 725. 1 eiserner Keil von Peltre fehlt in Montigny seit 21. Dec.
R 725. 1 messingener Schraubentheil von Peltre fehlt in Montigny seit 21. December.
R G 36. 1 Fass Oel von Belfort fehlt in Colmar seit 6. Februar.
Renard Champigny. 2 Colli Decken von Brumath fehlen in Belfort seit 22. October.
R & C 74. 1 Kiste Kurzwaaren (94 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Metz seit 22. October.
Sanit. Corps III. 1 Kiste Armatur (28 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.
Stockenius Berlin. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg seit 6. December 1870.
Spätholz Wolfsheim. 1 Packet Effecten (1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April 1871.
Sucken Georg in Berlin. 1 Kistchen Musterwaaren (16 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.
Saxel Strassburg. 1 Kiste Effecten (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 6. Juli.
S C 208. 1 eiserne Platte (934 Pfd.) von Bitschweiler-Thann fehlt in Bischweiler seit 23. August.
S T 82. 1 Fass Wein von Rappoltsweiler fehlt in Hochfelden s. 2. Sept.
Scherer & Cie. 1 Packet Bronze (10 Pfd.) von Hagenau fehlt in Belfort seit 16. August.
S F. 3 Fässchen Häringe von Strassburg fehlen in Schlettstadt seit 3. October.
S M 516. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) von Forbach fehlt in Bischweiler seit 2. September.
Schroeder & Schmitten Strassburg. 1 Bund leere Säcke (500 Pfd.) von Sentheim fehlt in Strassburg seit 7. August.
S. 30 Kisten Blech (3000 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 8. September.
Serot. 1 Hacke (12 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 5. Aug.
Stenger. 1 Ballen Manufacturwaaren (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 12. August.
Sée. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 12. September.
S F 402, 404. 2 Ballen Tuch von Mühlhausen fehlen in Metz seit 3. September.
Schwind, Chef de Station à Soulz les Bains. 1 Ballen Betten (4 Pfd.) fehlt in Gebweiler seit 15. August.
S. W. 2630/31. 2 Kisten Bänder (237 Pfd.) von Avricourt fehlen in Gebweiler seit 1. August.
Spies & Sohn. 1 Packet Eisenwaaren (10 Pfd.) von Markirch fehlt in Gebweiler seit 14. August.
Schalsberg. 1 Fass Wein (186 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 4. August.
S. R. 1052. 1 leeres Fass (60 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Gebweiler seit 10. August.

S. F. } 1 Collo Maschinentheile (36 Pfd.) } von Belfort fehlen in Mühl-
1 Bund eiserne Ringe (12 Pfd.) } hausen seit 26. September.
Stoufflet à Boussange. 10 Sack Weizen von Mainz fehlen in Hagendingen.
S. G. 1 Collo Leder von Forbach fehlt in St. Avold seit 27. August.
Siegel Strassburg. 1 Kochofen (90 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 18. September.
S. G. 1270/72. 3 Ballen Papier (348 Pfd.) von Münster fehlen in Markirch seit 14. October.
Schuster Burkhard, Basel. 2 Colli weisse Holzstecken (128 Pfd.) von Metz fehlen in St. Louis seit 17. October.
Schützenberger Strassburg. 1 Partie Holzwaaren und Möbel (500 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. October.
Schneider Saarburg. 1 Pack Effecten (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Sulz u. W. seit 1. October.
Société houilliere. 1 Fass Theer von Diedenhofen fehlt in Carlingen seit 28. October.
Staehling & Cie. 4 Packete Uhrenfournituren (9 Pfd.) fehlen in Strassburg seit 2. Oct.
S. D. 1 Kiste Garn von Mutzig fehlt in Mühlhausen seit 21. April.
S. W. } 6 Tafeln Kupfer } (371 Pfd.) von Avricourt fehlen in Wasseln-
3 Säcke Löthe } heim seit 7. November.
S. G. A 1024, 1028. 2 Kübel Butter (32 u. 32 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 9 November.
Staub. 2 Kisten Kleider (148 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlen in Avricourt seit 2. August.
Schmidt Falkenberg. 1 Packet Peitschen (12 Pfd.) von Pagny fehlt in Falkenberg seit 30. September.
Stöcker. 1 Kiste Holzpfeifen (40 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen E. seit 30. September.
Simonis Epicier Kaysersberg 1/4. 4 Fass Häringe (288 Pfd.) von Strassburg fehlen in Bennweier seit 28. November.
Seiffert. 1 leeres Fass (24 Pfd.) von Hochfelden fehlt in Bennweier seit 28. November.
Schlumberger & Beckel. 1 Collo Guss von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. November.
S M 4178. 1 Kiste Wolle (272 Pfd.) von Kehl fehlt in Markirch seit 2. December.
S F C. 12 leere Kisten von Avricourt fehlen in Strassburg seit 6. Dec.
Schmid. 1 Korb Hühner von Belfort fehlt in Strassburg seit 12. Dec.
S A. 2 Stang. Eisen von Reichshofen fehlen in Altkirch seit 30. Nov.
C. Schaek, Kaiserslautern. 1 leeres Fass retour (44 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 8. December.
S C 8903. 1 Kiste Garnituren (108 Pfd.) von Basel fehlt in Dornach seit 16. December.
S B 1. 1 Bund Stahl (210 Pfd.) von Bannstein fehlt in Thann seit 14. December.
SS 104. 1 Sack Holzwaaren (30 Pfd.) von Kaiserslauten fehlt in Metz [Lilg.-Exp.] seit 19. Dec.
Stoecklin Gerh., Negt. 1 Bund leere Säcke (9 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Mühlhausen seit 23. December.
S 1. 1 Kiste Bücher (88 Pfd.) von Dornach fehlt in Rappoltsweiler seit 13. October.
S P 5839. 1 Kiste Chocolade (30 Pfd.) von Basel fehlt in Markirch seit 5. December.
S C 5054. 1 Kiste Gewebe (484 Pfd.) von Belfort fehlt in Gebweiler seit 18. November.
S. 19 Ofentheile (141 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Bitsch s. 5. Dec.
Seligmann. 3 Koffer Effecten von Metz fehlt in Lüneville s. 27. Dec.
Simon à Chaumont. 1 Kiste Mineralwasser (220 Pfd.) von Hagenau fehlt in Belfort seit 24. Juli.
S F C div Nrn. 26 leere Kisten von Avricourt fehlen in Königshofen seit 12. Januar.
Schiffmann. 1 leeres Fass von B rumath fehlt in Rappoltsweiler seit 11. Januar.
Schmidt, Guttenberg. 1 leeres Fass von Metz fehlt in Saargemünd seit 10. Januar.
Salzmann, Ligolsheim 1. 1 leeres Fass (72 Pfd.) von Altkirch fehlt in Bennweier seit 6. Januar.
Schmidt, rue de la Bibliotheque à la charité Materielle à Metz. 1 Koffer Effecten (30 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz seit 1. Januar.
Station Chaumont 234. 1 Decke von Avricourt fehlt in Philippsburg seit 17. Januar.
S. 1 Stange Eisen (16 Pfd.) von Metz fehlt in Rohrbach seit 20. Jan.
Schraub, Belfort. 1 Kiste Möbel (356 Pfd.) von Günspach fehlt in Belfort seit 30. Januar.
S 388, 905. 2 Decken von Forbach fehlen in Pagny seit 11. Jan.
Schwartz, Gärtner in Niederbronn. 1 Korb Blumen (6 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Niederbronn seit 23. Dec.
Schützenberger, Strassburg. 8 leere Fass (320 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Strassburg seit 8. October.
T St 1/4. 4 Kisten Telegraphengeräthe (1200 Pfd.) von Orleans fehlt in Strassburg seit 1. März.
Tesché Mühlhausen. 1 Kiste Blattmetall (50 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 28. Juli.
Tuliffe. 1 Korb Effecten (140 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz s. 29. Juli.

T 2781. 1 Kiste Stearinlichte von Strassburg fehlt in Metz seit 17. October.
T H 62. 1 Bund Eisenblech (103 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hochfelden seit 23. Nov.
T W 2176. 1 Collo Farbe (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 9. August.
Thirion. 1 Paquet Papetrie von Pagny fehlt in Novéant s. 18. Aug.
Jules Tesché. 10 Pack baumwoll. Waaren (704 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 24. August.
do. 1 Koffer Effecten (68 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit December.
T M 218/219. 2 Ballot Schirmtheile (457 Pfd.) von Harburg fehlen in Metz seit 23. December.
Ullmann. 3 Kisten Hüte (175 Pfd.) von Strassburg fehlen in Altkirch seit 18. August.
Ueber. 2 Colli Bettsäcke (68 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 15. September.
Unger Homburg. 1 leerer Koffer (20 Pfd.) von Lemberg fehlt in Homburg seit 21. October.
Oberförster Uloth. 1 Korb Kleider (64 Pfd.) von Colmar fehlt in Obersulz seit 15. November.
U H. 1 Koffer Bücher (89 Pfd.) von Forbach fehlt in Falkenberg seit 3. August.
Utzschneider. 3 leere Harasse (234 Pfd.) von Metz fehlen in Saargemünd seit 17. Januar.
Ventz Münster. 2 Colli Bettstellentheile von Kehl fehlen in Münster seit 6. August.
V 15. 1 Kiste Gummi (175 Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz seit 12. September.
V B 5, 11, 12. 3 Ballot Seiden-Abfall von Basel fehlen in Mühlhausen seit 2. August.
V. 1 Collo Eisen (8 Pfd.) von Metz fehlt in St. Avold seit 2. October.
V V 1648. 1 Ballot Rosshaare (152 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 20. October.
V V 2556. 1 Kiste u. 2557/59. 3 Körbe } Eisenwaaren von Thionville fehlen in Wasselnheim seit 16. September.
Vatrin. 1 Pack Mercerie (14 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 19. October.
V 1660. 1 Kiste Blechwaaren (180 Pfd.) von Avricourt fehlt in Lemberg seit 5. November.
V P 1. 1 Kiste Glas (70 Pfd.) von Saarburg fehlt in Metz s. 7. Nov.
Eugène Voerth. 1 Collo Mobilien (72 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Avricourt seit 14. November.
Vaudrin. 1 Korb Häringe (42 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz seit 10. November.
Verreries, Valerysthal. 1 Topf Zinn (112 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saarburg seit 1. October.
V D B 133. 1 Kiste Seidenband (71 Pfd.) von Basel fehlt in Diedenhofen seit 1. December.
V K. 1 Ballot Pflaumen (136 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 7. December.
V B 221. 1 Ballot Tapeten (310 Pfd.) von Metz fehlt in Hettingen seit 10. Januar.
V S. 5 eiserne Spaten (12 Pfd.) von Homburg fehlen in Mühlhausen seit December.
Verrerie d'Uckange. 1 leerer Harass (230 Pfd.) von Pagny fehlt in Hückingen seit 2. December.
V L 4841, 4735. 2 Decken von Forbach fehlen in Pagny s. 20. Januar.
W S 4978. 1 Ballot Stuhlwaaren (32 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
W St 1784. 1 Kiste Cigarren (85 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 4. August.
Woog David. 1 Bund leere Säcke (98 Pfd.) von Brumath fehlt in Rappoltsweiler seit 14. August.
D. Woog. 1 Sack Raps von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 13. September.
W 3671. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 16. September.
W F 104. 1 Ballot Wollenwaaren (130 Pfd.) von St. Amarin fehlt in Strassburg seit 11. August.
Weber. 1 Kiste Weisswaaren (15 Pfd.) von Saarburg fehlt in Strassburg seit 30. August.
W E. 5 Colli Gusswaaren (2390 Pfd.) von Mutzig fehlen in Bennweier seit 13. October.
W 20901. 1 Kübel Käse (500 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.
Wolflin Lotz. 1 Ballot Wollentuch (37 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 26. October.
Wolflin Königshofen. 3 Pack Säcke (200 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 5. October.
W. 1 Kiste Blech von Metz fehlt in Strassburg seit 1. November.
W P 529. 1 Korb von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.
W. 1 Kiste Lichte von Weissenburg fehlt in Sentheim seit 9. Nov.
W. 9 Colli Stabeisen (956 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Hagenau seit 11. November.
Christ. Weiser Strassburg. 1 Pack Kupferfedern fehlt in Strassburg seit 22. November.
Dr. Wendler Lüneburg. 1 Kiste Militärsachen (110 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 17. November.
W J 28. 1 Ballot Strumpfwaaren (20 Pfd.) von Barr fehlt in Mühlhausen seit 8. August.
W 1015. 1 Pack Cigarren (169 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Metz seit 27. November.
W C 304. 1 leeres Fass (54 Pfd.) von Thann fehlt in Rappoltsweiler seit 6. December.
Wenzel Grenzaufseher 126. 1 Kiste Kleider (29 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Wesserling seit 7. November.
W 306. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) von Mülhausen fehlt in Sulz u./W. seit 22. December.
W G. 3 Bürden Rohstahl (366 Pfd.) von Homburg fehlen in Colmar seit 23. December.
Werl. 1 Körbchen Esswaaren (18½ Pfd.) von Neunkirchen fehlt in Metz [Eilgut-Expedition] seit 25. December.
W. 2 Bund Eisen (154 Pfd.) von Reichshofen fehlen in Hagenau seit 10. November.
W B 16183. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 30. December.
W. 1 Bund Eisen (90 Pfd.) von Metz fehlt in Sulz u/W. seit 29. Dec.
W 1. 1 Fass Salzwaaren (300 Pfd.) von Senntheim fehlt in Strassburg seit 8. Januar.
Wolff Pierre. 1 Kiste Effecten von Avricourt fehlt in Rosheim seit 26. December.
W 1/6. 6 Ballot baumw. Abfall (1212 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Saargemünd seit 5. Januar.
W E C 1325. 1 Kiste Bücher (57 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 28. Januar.
M. Wahl Aanneur 1. 1 Korb Garn (105 Pfd.) von St. Louis fehlt in Altkirch seit 29. September.
W. 2 Tische von Görlitz fehlen in Metz seit 17. Januar.
W 58. 1 leere Kiste von Benfeld fehlt in Strassburg seit 7. September.
Z G 1. 1 Kistchen Vorstrecker (20 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Nanzig.
Zahlmeister Nische 64. Regiment Prenzlau. 12 Tonnen u. 3 Kisten Montur (3000 Pfd.) von Châlons fehlen in Weissenburg seit 5. Dec. 70.
Zippmann Schneidemühl. 4 Colli Grabkreuze (1084 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Belfort seit 31. Juli.
X C 103. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) von Hagenau fehlt in Zabern seit 31. August.
X 356. 1 Fässchen Bier (69 Pfd.) von Neunkirchen fehlt in St. Avold seit 7. September.
X 48. 1 Ballen Caffee (127 Pfd.) von Hagenau fehlt in Farschweiler seit 27. September.
Z W A. 1 Ballen Baumwolle von Belfort fehlt in Basel s. 30. Novbr.
Z Y 85, 99. 2 Kisten Candis (80 Pfd.) von Anvers Bass fehlen in Basel seit 27. December.
106 Bündel leere Säcke von Nanzig fehlen in Weissenburg.
9 Koffer u. 8 Paquete Militär-Effecten von Ars s/M. fehlen in Weissenburg seit 19. September 1870.
71 Pack wollene Decken von Strassburg fehlen in Bannsteinseit 3. December 1870.
4 Stück Wagendecken von Epinal fehlen in Weissenburg seit 29. März 1871.
2 Colli Haardecken von Avricourt fehlen in Weisenburg.
1 Kiste Ziegelstein-Modelle von Strassburg fehlt in Hagenau seit 16. August.
2 Kummet, 1 Kummetleib } (Pferdegeschirrtheile) } von Hagenau fehlen in Weissenburg seit 21. Juli.
2 Fässer Farbholz (2192 Pfd.) von Oberehnheim fehlen in Wesserling seit 18. August.
2 Kisten Wäsche, Kleider u. Silberzeug von Kehl fehlen in Habsheim seit 9. September.
1 Kiste Maschininentheile (30 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 14. September.
3 leere Fässer von Kestenholz fehlen in Belfort seit 24. August.
2 Sägen, 2 Kisten Kleider } (70 Pfd.) von Mutzig fehlen in Strassburg [Eilg.-Exp.] seit 18. August.
1 leeres Oelfass fehlt in Weissenburg seit 11. August.
1 Puffer Dienstgut von Pagny fehlt in Forbach seit 26. September.
8 Stangen Eisen (492 Pfd.) von Metz fehlen in Lemberg seit 14. Sept.
40. 1 Cadre (312 Pfd.) fehlt in Montigny seit 8. September.
1 Ballen rohe Wolle von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 16. Sept.
1 Kiste Eisen (30 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.
Debac Md. 1 Kiste Confect von Metz fehlt in Mühlhausen seit 27. Sept.
4 Bündel Hanf von Markirch fehlen in Mühlhausen seit 27. Septbr.
4 Bündel Stränge von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 28. Sept.
1 Spaten von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 25. September.
1 Sack Kleie von Benfeld fehlt in Mühlhausen s. 3. October.
6 Kisten Käse von Basel fehlen in Mühlhausen.
17 Pack Calicot (700 Pfd.) von Münster fehlen in Dornach s. 29. Aug.
1 Ballen (Inhalt unbekannt) (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 30. October.
1 Fass Oel, 1 Fass Essig } (480 Pfd.) von Colmar fehlen in Altkirch s. 26. Oct.
1 Bündel leere Säcke von Mertzweiler fehlt in Weissenburg seit 30. October.

30 Körbe } Wein (9720 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit
24 Kisten } 26. October.
18 Ballen Garn (4266 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 26. Oct.
1 Kiste Holzschrauben (81 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saargemünd seit 21. August.
2 Colli leere Säcke von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 1. Nov.
1 Kiste Kerzen von Weissenburg fehlt in Mühlhausen.
1 Sack Weizen (200 Pfd ) von Belfort fehlt in Mühlhausen.
1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern s. 22. Oct.
2 Sack Kleie von Basel fehlen in Sennheim seit 24. Sept.
9 Colli Eisenwaaren (900 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Barr seit 15. September.
1 Kiste Chocolade (55 Pfd.) von Basel fehlt in Strassburg seit 7. Sept.
2 Kübel Käse (757 Pfd.) von Basel fehlen in Strassburg seit 7. Sept.
1 Remington-Gewehr von Hagenau fehlt in Strassburg s. 6. Nov.
1 Rolle Frachtbriefe (3 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Metz s. 4. Oct.
6 Flaschen Schwefelsäure von Dornach fehlen in Basel s. 3. Nov.
1 Sack Mais von Belfort fehlt in Basel s. 7. Nov.
2 Stück neue Ketten (62 Pfd.) von Gr. Hettingen fehlen in Styringen seit 14. October.
15 Sack Weizen von Sennheim fehlen in Mühlhausen seit 14. Novbr.
6 Sack Weizen von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 13. November.
1 neues Fässchen (10 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 4. November.
2 Colli Schleifsteine (40 Pfd.) von Avricourt fehlen in Hagenau seit 16. November.
17 Sack Nitrat (3800 Pfd.) von Avricourt fehlen in Dieuze s. 28. Oct.
1 Gemälde von Mertzweiler fehlt in Thann seit 1. November.
20 Colli Calicot von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
2 Sack Weizen (500 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 20. Sept.
7 Sack Weizen (1400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
4 Sack Weizen (800 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 8. Nov.
4 Sack Weizen (800 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 9. Nov.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Collo Eisen (170 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz seit 16. November.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 14. November.
24 Colli Körbe (446 Pfd.) } von Rixingen fehlen in Mühlhausen seit
9 Bund Weiden (332 Pfd.) } 27. November.
3 Hüte Zucker von Avricourt fehlen in Strassburg seit 28. November.
20 leere Fässer (720 Pfd.) von Saarburg fehlen in Avricourt seit 15. September.
1 Sack Kleider (15 Pfd.) von Dieuze fehlt in Avricourt s. 2. September.
10 leere Fässer (600 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 4. Sept.
11 Käse (299 Pfd.) von St. Louis fehlen in Mühlhausen seit November.
2 Kisten
1 Fass } leer (40 Pfd.) von Avricourt fehlen in Saarburg seit 25. No-
1 Korb } vember.
2 Sack Gerste (400 Pfd.) von Strassburg fehlen in Königshofen seit 3. December.
4 Sack Hafer von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 29. November.
4 Hüte Zucker von Strassburg fehlen in Weissenburg seit 2. Dec.
1 Fass Wein (218 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Reichshofen seit 26. November.
2 Sack Hafer von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 25. November.
4 Stück Schliesser von Colmar fehlen in Weissenburg seit 9. December.
1 Sack Bohnen von Wasselnheim fehlt in Basel seit 2. December.
2 Sack Hafer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 1. December.
19 Sack Caffee von Metz fehlen in Strassburg seit December.
3 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit December.
3 Sack Hafer (345 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 12. Decbr.
27 Colli Eisen von Avricourt fehlen in Strassburg seit 24. Nov.
2 Sack Weizen (400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit Dec.
2 Sack Weizen von Altkirch fehlen in Sennheim seit 15. December.
5 Sack Weizen von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 20. December.
4 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 22. December.
1 Parthie Bindedraht (10 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 16. Dec.
1 Sack Weizen von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 27. December.
1 Sack Gerste von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. December.
10 Sack Hafer (1400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 21. Dec.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 21. Dec.
1 Ballen Säcke von Sennheim fehlt in Belfort seit 3. December.
3 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 25. December.
2 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 25. December.
2 Stück Schaufeln von Lemberg fehlen in Strassburg seit 22. Dec.
1 Kürass von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 31. December.
1 leeres Fass (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 4. Nov.
2 leere Kisten (100 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Hagenau s. 23. Nov.
1 Pack Filzstiefeln (4 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau s. 20. Nov.
1 Sack Roggen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 2. Jan.
1 Sack Gerste von Avricourt fehlt in Strassburg seit 31. December.
14 Sack Hafer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 2. Januar.
1 Pack 500 Plomben } von Mühlhausen fehlen in Avricourt s. 4. Jan.
1 Pack Binden }
1 Fass Oel (204 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit Dec.
5 Pack. Eisenblech } (570 Pfd.) von Hagendingen fehlen in Styringen seit 19. Dec.
75 Sack Hafer (9000 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Colmar s. 20 Dec.
24 Pack. Calicot von Avricourt fehlen in Mühlhausen seit 29. Dec.
16 Bauscher } von Bollweiler fehlen in Weissenburg seit 3. Jan.
16 Schliesser }
2 Ballot rohe Baumwolle von Belfort fehlen in Colmar seit 6. Jan.
2 Sack Gerste (300 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 6. Jan.
1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg s. 6. Jan.
1 Sack Erbsen (200 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 9. Jan.
2 Sack Roggen (400 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Colmar s. 9. Jan.
16 Sack Mehl (4020 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. Januar.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) von Benfeld fehlt Mühlhausen seit 30. Dec.
1 Sack Mehl (250 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen s. 7. Jan.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 4. Jan.
1 Leine von Strassburg fehlt in Wallburg seit 11. Jan.
3 Sack Gerste (600 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 13. Jan.
1 Sack Roggen (220 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 2. Jan.
10 Keile von Hagenau fehlen in Bennweier seit 16. Jan.
6 Sack Weizen (1200) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 18. Jan.
3 Fässer Oel von Strassburg fehlen in Dieuze seit 24. Dec.
4 Colli grobe Holzwaaren von Forbach fehlen in Metz seit 15. Jan.
8 Colli grobe Holzwaaren von Forbach fehlen in Metz seit 15. Jan.
4 Colli grobe Holzwaaren von Forbach fehlen in Metz seit 15. Jan.
1 Fass Oel (168 Pfd.) von Belfort fehlt in Colmar seit 21. Jan.
1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg s. 20. Jan.
2 Kippkarren von Remilly fehlen in Benningen seit 23. Nov.
2 leere Oelfässer von Montigny fehlen in Strassburg seit 8. Jan.
4 Stück Pferdehäute von Basel fehlen in Sennheim seit 22. Jan.
1 Ballot roher Caffee von Metz fehlt in Strassburg seit 19. Jan.
2 Ballot Baumwolle (750 Pfd.) von Hettingen fehlen in Mühlhausen seit 22. Januar.
1 Wagendecke von Belfort fehlt in Mutzig seit 27. Jan.
2 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 28. Januar.
1 Stationsdecke von Kestenholz fehlt in Avricourt seit 16. Januar.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 28. Jan.
1 Pack Emballage (276 Pfd.) von Hettingen fehlt in Pagny s. 25. Jan.
2 Colli Bettsäcke (68 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 15. Spt.
1 Achsbüchse von Avricourt fehlen in Saarbrücken seit 17. Dec.
2 Achsbüchsen von Avricourt fehlt in Diedenhofen seit 17. Dec.
1 Sortirtasche von Avricourt fehlt in Barr seit 21. Nov.
1 Pack Effecten (10 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim s. 15. Jan.
1 Kiste Gläser (14 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim s. 15. Jan.
1 Kiste Filzhüte (46 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim seit 15. Januar.
1 Stück alte Schiene, $0{,}_{24}$ M. lang, von Pagny fehlt in Metz s. 21. Dec.
1 Gussplatte von Pagny fehlt in Farschweiler.
1 Kiste Lampen (100 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt s. 18. Spt.
1 eiserner Ofen (308 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Lemberg s. 10. Oct.
32 Stück Gussw. von Merzweiler fehlen in Molsheim seit 22. Nov.
1 Lagerkasten von Pagny fehlt in Forbach seit 6. Nov.
1 Schachtel Austern (2 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg s. 1. Dec.
2 Spitzstränge von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 15. October.
50 Sack Weizen von Avricourt fehlen in Strassburg seit 3. Dec.
1 Fass Wein (46 Pfd.) von Weilerthal fehlt in Strassburg s. 6. Dec.
1 Colli Gitter (88 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 24. Dec.
2 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 24. Dec.
Adresse. 2 Kisten Stärke (224 Pfd.) von Strassburg fehlen in Lützelburg seit 3. September.
Adr. 1 Korb Cylinder von Weissenburg fehlt in Sierentz.
9. 1 Koffer Effecten von Strassburg fehlt in St. Louis seit 25. Juli.
5. 4 Wagenleinen von Barr fehlen in Sennheim seit 18. August.
Adresse. 1 Ballen Baumwollenzeug (48 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 3. September.



2 leere Fässer von Zabern fehlen in St. Louis seit 7. September.

8. 1 Fass Rüböl (366 Pfd.) von Weissenburg fehlt in St. Louis seit 17. August.

595. 1 Kiste Zündhölzer (148 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 31. August.

3/6. 3 Sack Perlgerste (250 Pfd.) von Benfeld fehlen in Metz seit 12. September.
62988, 6340. 2 Ringe Bleirohr von Kehl fehlen in Mühlhausen seit 18. September.

524. 1 Fass Amonium (222 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 21. September.

Adresse. 1 Fass Wein (730 Pfd.) von Bennweier fehlt in Thann seit 18. August.
Adr. 1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern seit 22. October.
898. 1 kleiner lederner Handkoffer (10 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Strassburg seit 10. September.
Adresse 78. 1 Cadre Flaschen (392 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 21. August.

40. 5 Theile Harasse (312 Pfd.) von Pagny fehlen in Hückingen seit 8. September.
L. 1 Bund Stangeneisen (100 Pfd.) von Benningen fehlt in Mertzweiler seit 22. August.
2155. 1 Kiste Eisenwaaren (170 Pfd.) von Belfort fehlt in Kehl seit 27. October.
div. Nrn. 2 Ballen Bettfedern (136 Pfd.) von Ludwigshafen fehlen in Metz seit 7. November.
40. 1 eiserner Ofen von Diedenhofen fehlt in St. Avold seit 10. Nov.
113. 1 Kiste Kleider (63 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dieuze seit 20. August.
284, 292, 330, 404. 4 Kisten leere Flaschen von Benningen fehlen in Ruffach seit 27. August.
6. 1 Ballen Effecten von Hettingen fehlt in Pagny seit 21. November.
19, 20, 60. 3 leere Harasse (720 Pfd.) von Pagny fehlen in Hagendingen seit 4. December.
499, 1280. 2 Fässer Petrole (330 Pfd.) Naffta (280 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Mühlhausen seit 23. November.
307. 1 Ballen Leder (34 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 18 December.
18. 7 Stück grobe Holzwaaren von Bingerbrück fehlen in Metz seit 29. December.
4234. 4998. 2 Wagendecken von Benfeld fehlen in Weissenburg s. 27. Dec.
3928. 3998. 2 Wagenleinen von Benfeld fehlen in Weissenburg s. 27. Dec.
143. 1 Ballot Hopfen von Dieuze fehlt in Bischweiler seit 5. Jan.
10. 2 Stück grobe Holzwaaren von Forbach fehlt in Metz seit 3. Jan.
o 7674. 1 Kiste Tabak (129 Pfd.) von Creuznach fehlt in Metz o 3 o seit 21. Jan.
Adr. 1 Kiste Effecten (6 Pfd.) von Pagny fehlt in St. Avold s. 8. Sept.
878. 1 Ballen Droguen (70 Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz seit 31. Oct.

## A. p. Kaiser Ferdinands-und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat Januar 1872.

S 4822. 1 Ballen Baumwollgarn (470 Pfd.) fehlt in Wien seit 12. December.
AT 401. 1 Ballen Manufacte (40 Pfd.) für Wien fehlt in Lundenburg seit 2. December.
AP S C 4. 1 Ballen Wollwaare (204 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 19. December.
J P F 36. 1 Ballen Leder (43 Pfd.) fehlt in Wien seit 13. Januar.
D 154. 1 Kiste Feigen-Caffee (30 Pfd.) von Floridsdorf fehlt in Hullein seit 30. December
D W 751. 1 Kiste Leinenwaare (275 Pfd.) von Hohenstadt fehlt in Wien seit 21. December.
1 Streichbaum u. 1 Handlaterne von Troppau fehlen in Wien seit 28. December.
A S. 1 leeres Fass (200 Pfd.) von Troppau fehlt in Wien seit 22. December. Für Ungarn.
875. 1 leeres Fass (130 Pfd.) von Troppau fehlt in Brünn seit 3. Januar. Für Znaim.
2 leere Fässer (100 Pfd.) von Olmütz fehlen in Dzieditz s. 20. Januar.
6 Stück Futterkrippen u. 12 Stück Streichbäume (300 Pfd.) von G. Wardein fehlen in Hradisch seit 19. September.
1 leeres Fass (29 Pfd.) von Trzebinia fehlt in Petrowitz s. 21. October.
1 leere Kiste (47 Pfd.) von Krakau fehlt in Prerau seit 3. November. Für Gerspitz.
2 leere Fässer (52 Pfd.) von Olmütz fehlen in Oderberg seit 17. October. Für Teschen.
K. 2 Stück Pflugbleche (25 Pfd.) von Carlshütte fehlen in Pruchna seit 29. October.
2 leere Fässer (70 Pfd.) von Petrowitz fehlen in Prerau seit 24. November. Für Branowitz.
2 Colli Rauchröhren (4 Pfd.) von Troppau fehlen in Weisskirchen seit 1. December.

# Nachtrag.

## a) Ueberzählige.

Verzeichniss
der bei der **Oberschlesische Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter. Februar 1872.

N. 2 Colli Mascinentheile (8 Pfd.)
1 Colli roth-weiss. Fusstock Visirstange (3 Pfd.)
1 Sack Säcke (65 Pfd.)
18. 3 Colli rohes Garn (60 Pfd.)
1 leeres Fass 118 Pfd.
T 8 1 leeres Fass 48 „
G E 1 leeres Fass 48 „
1 leeres Fass 8 „
L S J C 256. 1 leere Kiste 55 „
F 5. 1 leere Kiste 23 „
L 2. 1 leere Kiste 22 „
F F 10908. 1 leere Kiste 22 „
5 1320. 10111. 2 Korb-Glasballon 70 „

## b) Fehlende.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** fehlenden Güter.

FG 1651. 1 leeres Fass (159 Pfd.) von Berlin fehlt auf Station Nordhausen seit 5. März.

Verzeichniss
der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** fehlenden Güter pro Monat Februar 1872.

H N 113. 1 Beutel Caffee (25 Pfd.).
L D 1502. 1 Kiste Schuhwichse (1 Ctr. 52 Pfd.).
B L 3811. 1 Pack Düten (50 Pfd.).
P 84. 1 Sack Rosshaare (29 Pfd.).
S M C 819. 1 Ballen woll. Waare (71 Pfd.).
M L S 773. 1 Collo halbw. Waare.
C A S 4505/6. 2 Säcke Caffee.
J L 128. 1 leere Kiste.
H C 3641. 1 leere Kruke (40 Pfd.).
A M P 326. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.).
H S 2376. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 21 Pfd.).
F H. 1 leerer Kübel.
O 1718. 1 Fass mar. Fische.
H K 2011. 1 Fass (Inhalt unbekannt).
G H 165. 1 Kiste Cigarrenkistenbretter.
# 576. 1½ Rollen Tabak.
J
R P 216. 1 Sack Caffee.
B C 12628. 1 Kiste Kerzen.
J P 4158. 1 Ballen baumwollene Waare (2 Ctr. 60 Pfd.).
C H 11. 1 Ballen leere Säcke (95 Pfd.).
F S 721. 1 Fass Gurken.
H 40. 1 eis. Ofentheil (16 Pfd.).
J E C 1/2. 2 kupferne Gefässe (48 Pfd.).
K 2. 1 Ballen Betten (65 Pfd.).
F 4. 1 Ballen Leder (29 Pfd.).
J P S. 1 leere Tonne (70 Pfd.).
G D 1. 1 Ballen Kaninchenfelle (1 Ctr. 31 Pfd.).
J F 859. 1 Kiste Gänselebern (34 Pfd.).
L B 7402, 16293, 14404, 16539, 6878, 9573. 6 leere Fässer (1 Ctr. 60 Pfd.).
R D O M S 3. 1 Ballen Mehl (1 Ctr. 70 Pfd.).
W G Tamsel. 1 Kiste Butter (9 Pfd.).
14, 15, 18, 24. 4 Colli Grapen (84 Pfd.).
JCS 626. 1 Ballen Tuch (34 Pfd.).
J L 6592. 1 Kiste Stahlwaaren (92 Pfd.).

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

15. März *Neisse-Brieger Eisenbahn zu Breslau.
18. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
19. „ *Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199.
21. „ Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Chemnitz. Gegenstände der Berathung s. S. 186.
21. „ Constituirende General-Versammlung der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn (Gera-Greiz-Plauen) zu Greiz.
22. „ Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Petersburg.
26. März Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin.
27. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
27. „ *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Tagesordnung s. S. 254.
27. „ Actiengesellschaft für Fabrication v. Eisenbahnbedarf zu Berlin.
5. April. *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S 277
6. „ *Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. S. Bekanntmachung S. 278.
9. „ Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. S. S. 298.
22. „ *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stetin.
6. Mai Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.

### Einzahlungen.

**Sächsisch-Thüringische Eisenbahn (Gera-Creiz-Plauen).** Die erste Einzahlung von 20% des gezeichneten Betrages ist bis 18. März c. zu leisten.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 15. März | zu Zürich | Schweiz. Nordostb. | Schienen etc. | 255 |
| 15. „ | zu Magdeburg | Magdeb.-Halbstdt. E. | Bahnh.-Rest. Wernigerode | — |
| 15. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Drehscheibe | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Werkstatts-Materialien | — |
| 16. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothring. E. | Weichen | 255 |
| 16. „ | zu Berlin | Niederschl.-Märk. E | Mauersteine zum Erweiterungsbau des Steuerschuppens auf Bahnhof Berlin. | |
| 17. „ | zu Berlin | Bekleidungs-Commiss. des Eisenb.-Bataillons | Ausrüstungsgegenstände | — |
| 18. „ | zu Limburg | Nassauische E. | Materialien-Verkauf | 299 |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Barrièren, Warnungstaf. | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Isolatoren | 249 |
| 18. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 20 Locomotiven | 263 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | 2000 eich. Schwellen | — |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 20. „ | zu Berlin | Berlin-Hamb. E. | Material-Verkauf* | — |
| 20. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Lagerplatz-Verpachtung in Freiburg und Lüben | — |
| 20. „ | zu Attendorn | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten, Finnentrop-Rothemühle. | — |
| 21. März | zu Köln | Köln-Mindener E. | Schienen | 255 |
| 21. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Material-Verkauf | — |
| 22. „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Erdarbeiten Lazisk-Martha-Valesca-Grube | — |
| 22. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Güterwagen | 278 |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Güterschuppen zu Fröndenberg und Menden | — |
| 25. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Eisenbahnwagen | 298 |
| 25. „ | zu Rotenburg bei Verdun | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten in 46. Section bei Flecken Rotenburg | — |
| 25. „ | zu Oreuznach | Rhein-Naheb. | Verkauf alter Schienen | — |
| 26. „ | zu Hannover u. Bremen | Hannoversche E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 298 |
| 26. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Roheisen etc. | 279 |
| 27. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Materialverkauf | 279 |
| 28. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Locotiven | 278 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 3. April | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Güter-An- und Abfuhr | 299 |
| 6. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schreibmaterialien | — |
| 9. „ | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 |
| 15. „ | zu Brannschweig | Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

* Das Materialien-Verzeichniss und die Verkaufs-Bedingungen können bei den Werkssätten in Berlin und Hamburg, sowie bei der Redaction dieser Zeitung eingesehen werden.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die Tit. Herren Actionäre werden hiemit zur ordentlichen

**Generalversammlung,**

auf Dienstag, den 9. April, Vormittags 10 Uhr, im grossen Saale des Stadt Cassino in Basel, eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom 18. März bis 8. April gegen Deposition der Actien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom 18. März bis 3. April

bei den Herren Marcuard-André & Cie. in Paris,
„ „ „ Marcuard & Cie. in Bern,
„ „ „ S. Crivelli & Cie. in Luzern,
„ „ „ Franz Brunner, Sohn in Solothurn,
„ der Tit. Aargauischen Bank in Aarau,

bezogen werden, allwo auch vom 18. März an die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 9. März 1872.

Der Präsident des Verwaltungsrathes:
A. Staehelin-Brunner.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Mit Ausreichung der neuen (IV.) Serie Dividendenscheinbogen zu den Stamm-Actien Lit. A., B. u. C. unserer Gesellschaft nebst Talons wird am

8. April cr.

begonnen und an jedem Tage mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, Vormittags von 9—12 Uhr, bis einschliesslich den 31. Mai cr. bei unserer Hauptcasse am Askanischen Platz fortgefahren werden.

Die Inhaber dieser Stamm-Actien werden ersucht, nur den Talon zu den Dividendenscheinen der III. Serie mit nach laufender Nummer geordneten und nach den verschiedenen Kathegorien (Lit. A., B. u. C.) event. getrennten Verzeichnissen einzureichen, worüber sie eine Interimsquittung der Hauptcasse erhalten, gegen deren Rückgabe nach 3 Tagen die neuen Dividendenscheinbogen ausgehändigt werden.

Die Formulare zu den Verzeichnissen sind bei unserer Hauptcasse in Bereitschaft.

Berlin, den 8. März 1872.

Die Direction.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei unserer hiesigen Gütercasse werden vom Jahre 1869 noch verschiedene von den Absendern nicht abgehobene Nachnahme-Beträge asservirt. — Wir fordern die berechtigten Empfänger hierdurch auf, diese Beträge gegen Rückgabe der ihnen ertheilten Bescheinigungen bis spätestens zum

1. Mai 1872

abzuheben.

Berlin, den 8. März 1872.

Die Direction.

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von
6 Personenwagen II. Classe,
20 combinirten Personenwagen I., II. und III. Classe,
100 Gepäckwagen,
200 Vieh- resp. Coakswagen
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Wagen“ bis zu dem am

**Montag, den 25. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**

in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 1. März 1872.

Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung und Lieferung des eisernen Ueberbaues zweier Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn, in Ersatz der vorhandenen Holz-Construction, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, und zwar:

1. der Flage-Brücke bei Peine in Station No. 4,51 + 60 der Hannover-Braunschweiger Bahnstrecke mit 2 Oeff-

nungen von je 14 558 m. (49′ 10$^1/_8$″ h.) Lichtweite für beide Gleise mit einem Gesammtgewicht an:

Schmiedeeisen von ca. 63 400 Kilogramm
Gusseisen „ „ 2050 „

2. der Brücke in Meile 4,47 + 13 der Wunstorf-Bremer Bahnstrecke mit 1 Oeffnung von 5,84 m. (20′ h.) Lichtweite für 1 Gleis mit einem Gesammtgewicht an:

Schmiedeeisen von ca. 3375 Kilogramm
Gusseisen „ „ 240 „

Die Offerten sind bis zum

**Dienstag, den 26. März 1872, Vorm. 11 Uhr,**

portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn“

versehen für die Brücke sub 1 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover I, für die Brücke sub 2 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Bremen einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei den bezeichneten Dienststellen zur Einsicht offen und können auch von jeder derselben für beide Brücken gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 2. März 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

## Königl. Preussische Ostbahn.

Die An- und Abfuhr der mit der Eisenbahn zu versendenden, sowie der mit derselben ankommenden Frachtgüter auf Bahnhof Briesen in Westpreussen soll im Wege der Submission dem Mindestfordernden nach Maassgabe der auf portofreies Ansuchen von mir zu requirirenden Bedingungen vergeben werden und ist hierzu Termin auf

**Mittwoch, den 3. April d. J., Vormittags 11 Uhr,**

im Bureau der unterzeichneten Ober-Güter-Verwaltung auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Uebernahme der Güter-An- und Abfuhr in Briessen in Westpr.“

bis zum bezeichneten Termine an die Unterzeichnete einzusenden.

Bromberg, den 8. März 1872.

**Die Ober-Güter-Verwaltung der Königl. Ostbahn.**
I. V.: Wendt.

## Braunschweigische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Bahnhofs-Restauration zu Helmstedt auf die nächsten sechs Jahre vom 1. Juli d. J. an gerechnet zu verpachten und fordern die Reflectanten auf, sich zur Abgabe ihrer Gebote am

**Montag, den 15. April d. J., Vorm. 11 Uhr,**

in unserem Directionsgebäude einzufinden.

Die Pachtbedingungen können während der Geschäftsstunden in unserer Registratur eingesehen werden.

Braunschweig, den 8. März 1872.

**Die Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Ahronheim.

## Nassauische Eisenbahn.

Die in dem Magazin hier vorhandenen abgängig gewordenen Betriebs- und Werkstätten-Materialien sollen im Wege der öffentlichen Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: ‚Offerte auf den Ankauf von Materialien-Abgängen“ versehen, bis zum Submissions-Termine

**Montag, den 18. d. M., Vormittags 10 Uhr,**

an die unterzeichnete Materialien-Verwaltung einzureichen.

In diesem Termine werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der erscheinenden Interessenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Das Materialienverzeichniss, nebst den Verkaufsbedingungen, wird auf portofreie Anträge, gegen Erstattung der Copial-Gebühren, von hier mitgetheilt werden.

Limburg a. d. Lahn, den 5. März 1872.

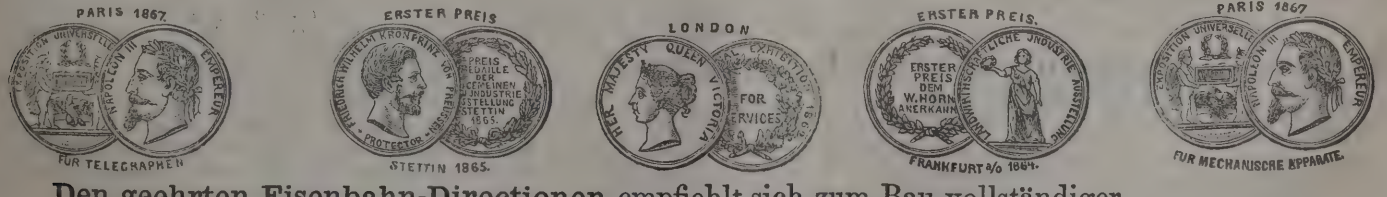
**Königliche Materialien-Verwaltung.**
gez. Busch.


**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

Da alle Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Postanstalten Bestellungen auf die Zeitung annehmen, so bitte ich, **bei mir nur dann zu bestellen, wenn Kreuzbandsendung gewünscht wird.** Das **Kreuzbandporto** beträgt ausser dem Abonnementspreis von 1 Thlr. vierteljährlich: für **Deutschland** und **Oesterreich-Ungarn** 15 Ngr., für **Belgien, Italien, Russland** und die **Schweiz** 22$^1/_2$ Ngr., für **Dänemark, Frankreich, Grossbritannien** und die **Niederlande** 1 Thlr., für **Schweden, Norwegen** und die **Vereinigten Staaten von Nordamerica** 1$^1/_2$ Thlr. vierteljährlich.

Leipzig. **Adolph Refelshöfer.**




Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

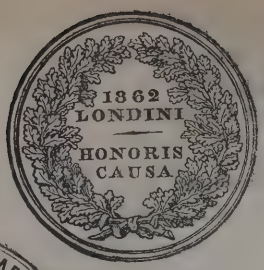
# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).




Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.

Erster Preis Chemnitz 1867.

Die

# Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

(früher: Johann Zimmermann)

zu

# Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung von

## Werkzeug-Maschinen

und

## Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.

Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Ritterkreuz des Albrechtsordens.

---

Eine grössere Parthie
**Gebrauchte, wohlerhaltene Eisenbahnschienen**
leichten Calibers,
zu Anschluss- und Arbeits-Geleisen für **Fabriken, Bauunternehmer** und dergleichen, offeriren zu billigen Preisen
**Gebrüder Trier** in **Darmstadt.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

**Chemische Glühkohlen**
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Ein
**Maschinen-Ingenieur**
von langjähriger Erfahrung als **Constructeur** und **Dirigent**, hat sich in Berlin als **Civilingenieur** niedergelassen, und ist bereit, unterstützt durch seine vielfachen Verbindungenmit Eisenbahn-Verwaltungen und Fabrikanten der verschiedensten Branchen; die Vertretung leistungsfähiger, dem Maschinenbau und den verwandten Fächern angehörigen Weike zu übernehmen, und für dieselben **Contractabshlüsse** zu bewerkstelligen. Prima Referenzen stehen zur Verfügung. Gefl. Franco - Offerten befördert sub **Z. 1732** die Annoncen - Expedition von **Rudolf Mosse** in Berlin.

---

Ein theoretisch und practisch geprüfter
**Wagenlackirer,**
welcher in verschiedenen renommirten Wagen- und Maschinenfabriken gearbeitet, seit 10 Jahren die Werkstatt einer der grösseren Eisenbahnen leitet, sucht, um sich zu verbessern, Stellung als Meister, oder zur Uebernahme der Arbeiten einer Eisenbahn-, oder Privat-Fabrik innerhalb Deutschlands. Beste Referenzen stehen zur Seite.

Reflectanten wollen sich gefl. an Kaufmann **F. Günther** in Berlin., Invalidenstrasse 66g wenden.

---

**Die Englische Schieferhandlung**
**J. Wilfert** in Köln
liefert aus ihren regelmässig nach Rotterdam, Hamburg und Stettin gehenden Schiffsladungen zu billigsten Wagenpreisen nach allen Deutschen Bahnstationen
**blaue „Palmerston" Dachschiefer,**
**rothe „Penrhyn" Dachschiefer**
wie auch Schieferplatten aller Grössen zu baulichen und technischen Zwecken, als Flurbelagen, Sockelsteinen, Fensterbänken, Pissoiranlagen, Wäsche- und Badeanstalten. Billardplatten etc.

---

**Ein Techniker,**
welcher seine theoretischen Kenntnisse auf einem Polytechnikum und seine practischen Erfahrungen in einigen Werkstätten und seit langjähriger Dienstzeit als erster Werkmeister und stellvertretender Maschinenmeister an einer Rheinischen Bahn erworben hat, sucht Stellung als Maschinenmeister einer Bahn oder als Locomotivconstructeur. Gefällige Offerten unter Angabe des Gehaltes erbittet derselbe unter Adresse: **No. 1111.** Herrn **Georg Ulsch**, Assistent am K. Polytechnikum in München.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin,
Artilleriestrasse 22.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

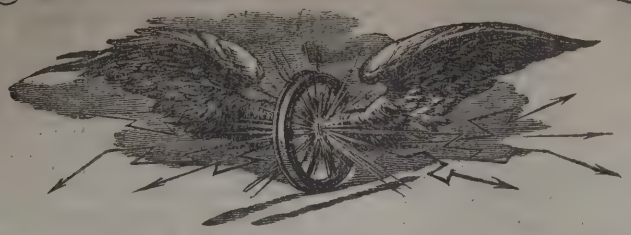
N°. 31.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

1872.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.



# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 15. März 1872. (Schluss der Nummer: 14. März, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Die projectirten secundären Eisenbahnen der Provinz Bari in Süd-Italien. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: Der Handelsminister und die Berlin-Frankfurter Bahn; Bahnhof der Berlin-Dresdner Bahn; Hamburg-Kopenhagen und die Dänische Kammer; Stade-Cuxhafen und Hafenbau; Luxemburgische Eisenbahnangelenheit; Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft; Eisenbahn-Depeschen; Berlin-Charlottenburg; Berlin-Spandau; die Harburger Handelskammer und Lüneburg-Geestemünde; Dividende der Berlin-Hamburger Bahn; Generalversammlung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft; Berliner Nordbahn; Kgl. Direction der Ostbahn; Projecte der Breslau-Freiburger und Berlin-Stettiner Eisenbahn; Generalversammlung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn; Luckenwalde-Dresden; Muldenbahn; Sächsisch-Thüringische Bahn; 5proc. Prioritäts-Obligationen der Crefeld-Kreis-Kempner Industrie-Eisenbahn. Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Eröffnung der Strecke Arenshausen-Münden. Kronprinz Rudolph-Bahn-Bauten. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Schwache Börse; Linie Tarnow-Landesgrenze und Rottenmann-Wels; Interpellationen im Oesterreichischen Reichsrathe; Ausweis über Schalengussräder; das Bahnwesen auf der Weltausstellung; Reclamationsbureau, Schiedsgericht und Wagenleihanstalten; Schmalspurige und unterirdische Bahnen; Bahnfragen im Volkswirthschafts-Verein; die Oesterreichische Süd-, Elisabeth-, Kaiser Ferdinand Nord-, Oesterreichische Nordwest-, Böhmische West- und Albrechtsbahn; Böhmische schmalspurige Bahnen. — Eisenbahn-Kalender. Officielle- und Privat-Anzeigen.

## Die projectirten secundären Eisenbahnen der Provinz Bari in Süd-Italien.

Vom Ingenieur und Professor Loria in Mailand.

—*K*— In der Provinz Bari, an der Ostküste Süditaliens, werden voraussichtlich die ersten secundären Bahnen in Italien zur Ausführung kommen. Diese Provinz ist eine der fruchtbarsten in Süditalien und hat ein ganz vorzügliches Strassennetz; sie liegt indess an der äussersten Grenze, wo Eisenbahnen keinen Durchgangsverkehr zu erwarten haben und rein auf den Localverkehr angewiesen sind.

Bereits im Jahre 1868 hat der Ingenieur Mich. Lofoco den Bewohnern der Provinz Bari den Bau secundärer Eisenbahnen besonders für die Linie Bari-Putignano in einer besondern Druckschrift empfohlen; und um diesen Bau recht billig, ohne grosse Opfer der Provinz einzurichten, empfahl er die Schienen in 1 Meter Spurweite, wo es immerhin möglich sei, auf die Landstrasse zu legen, da diese hier meist die bedeutende Breite von 9—11 Meter haben. Die Strasse zwischen Bari und Putignano hat mit den Seitengräben über 10 Meter Breite, nur die Nebenstrasse Butigliano-Turi hat blos 6 Meter Breite. Nach seiner Ansicht können die Erdarbeiten so auf ein Minimum reducirt werden; die Maximalsteigung würde 20 per mille (1:40) und die ganze Länge der Linie 40 Kilometer betragen.

Nach der von Lofoco aufgestellten Rentabilitätsrechnung sollten die Anlagekosten per Kilometer 29446,$_{76}$ Francs und die jährliche Einnahme (nach dem Tarif von 0,$_{055}$ Francs per Passagier-Kilometer und 0,$_{08}$ Francs per Tonnen-Kilometer) voraussichtlich 4018,$_{90}$ Francs per Kilometer betragen, was einen ziemlich bedeutenden jährlichen Reingewinn ergeben würde, da die Betriebskosten nicht über 2010,$_{06}$ Francs per Kilometer angenommen wurden.

Wegen der etwas oberflächlich angenommenen Betriebskosten fand dieses Project anfangs wenig Anklang, wurde aber durch die bald darauf erschienene empfehlenswerthe Schrift des Ingenieurs Biglia: „Ueber die secundären Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern Europa's" von Neuem angeregt, obwohl Letzterer für ein solches rentabeles Unternehmen mindestens eine Jahreseinnahme von 7200 Francs pro Kilometer voraussetzte. Erst nach 2 Jahren gelang es dem Ingenieur Lofoco, dass das Provinzial-Collegium eine Commission ernannte, um sein Project zu prüfen.

Zu derselben Zeit, Mitte 1870, veröffentlichte der Ingenieur De Vincentiis ein anderes Project von secundären Bahnen zwischen Grumo, Altamura und Barletta, welches er mit grosser Sorgfalt bearbeitet hatte. De Vincentiis hatte dabei vor Allem die commerciellen Beziehungen der Provinz und die durch die Bahnlinie zu erwartende Verkehrs-Vermehrung im Auge. Das Studium des Verkehrs wurde von verschiedenen Gesichtspuncten aus betrachtet, ohne jedoch bestimmte Resultate zu liefern, weil die nöthigen genauen statistischen Angaben fehlten. Schliesslich wendete er noch analoge Schlüsse nach der Methode des Ingenieurs Michel an. Indem er für die localen Verhältnisse besondere Coefficienten, sowie in Bezug auf die Bewegung der Bevölkerung und Güter nächst der Bahnlinie nach beiden Richtungen hin verschiedene Reductionen annimmt, berechnet er nach dem Tarif von 0,$_{05}$ Francs per Passagier-Kilometer und 0,$_{08}$ Francs per Tonnen-Kilometer eine jährliche Brutto-Einnahme von 3859,$_{77}$ Francs per Kilometer.

Das Project des Ingenieurs De Vincentiis weicht von dem des Ingenieurs Lofoco nicht nur in der Spurweite (welche Letzterer zu 1 Meter angenommen, während De Vincentiis die normale Spur beibehält), sondern auch im Betriebs-System ab. De Vincentiis will nämlich, um eine Ersparniss im Betriebe zu erzielen, das Locomotiv-System Cottrau * anwenden; dasselbe gestattet nämlich die Geschwindigkeit zu Gunsten der Zuglast zu vermindern. Die mittlere Geschwindigkeit soll hierbei 15 bis 20 Kilometer in der Stunde betragen und würden 2 Züge täglich in der Richtung für den zu erwartenden Verkehr hinreichen.

Das Locomotivsystem Cottrau bietet ausserdem noch den wesentlichen Vortheil, dass man das Gewicht der Schienen soweit vermindern kann, dass sie nur die Last der einzelnen Wagen zu tragen vermögen. In diesem Falle sollen Schienen von 15 Kilogramm per laufenden Meter vollkommen ausreichend sein, während bei dem vom Ingenieur Lofoco vorgeschlagenen Systeme es zweifelhaft erscheint, mit 16 Kilogramm Schienengewicht per Meter auszureichen.

Die projectirte Bahnlinie Grumo-Barletta zweigt an der Station Grumo an der Südbahn ab, verfolgt die Landstrasse, welche nach Altamura führt, indem sie von derselben eine Breite von 3 Meter in Anspruch nimmt, während noch 7 Meter für den Verkehr der Strassenfuhrwerke frei bleiben.

Zur Vermeidung einer grösseren Steigung verlässt die Linie einige Kilometer von Altamura die Landstrasse, um auf einem besondern Bahnkörper die Station Altamura zu erreichen, welche 500 Meter von der Stadt entfernt liegt. Hier gelangt sie wieder auf die Provinzial-Landstrasse, die sie bis Canosa verfolgt, von wo sie auf eine Communal-Landstrasse, welche nach Andria und Barletta führt übergeht. Die ganze Länge der Linie beträgt 145 Kilometer.

Die Gesammtanlagekosten berechnet De Vincentiis ziemlich generell zu 4 872 845,$_{35}$ Francs, oder per Kilometer 33 605,$_{83}$ Francs. Die

* Dieses System ist von dem Italienischen Ingenieur Cottrau angegeben und besteht ähnlich dem System Larmanjat darin, dass die Triebräder auf der chaussirten Landstrasse laufen, während die Laufräder der Locomotive, ebenso wie die Wagenräder, von den Bahnschienen unterstützt werden.

Betriebskosten sind mit 2 164 Francs per Kilometer offenbar zu gering angenommen und müssen wir diese, wie auch die Unterhaltungskosten der Bahnlinie beanstanden, letztere besonders deshalb, weil für die Bahnschwellen eine Dauer von 20 Jahren angenommen wurde, während auf den Ober-Italienischen Bahnen die besten Eichen-Schwellen höchstens 12 Jahre dauern. Ebenso sind die Ausgaben für Brennmaterialien, Schmiere etc. nur zu $^2/_3$ derjenigen von den Ober-Italienischen Bahnen veranschlagt.

Dessen ungeachtet halten wir die Anlage der Bahnlinie Grumo-Barletta auch als Handels-Speculation für sehr vortheilhaft und bezweifeln nicht, dass wenn es gelingt, die dazu erforderlichen Capitalien im Lande zu finden, die Actionäre dieses Unternehmens wohl eine Dividende von 5% beziehen können.

In der Zeit als der Ingenieur De Vincentiis sein eigenes Project studirte und veröffentlichte, fanden verschiedene Sitzungen der von dem Provinzial-Collegium zur Prüfung des Projects Lofoco ernannten Commission statt. Nachdem man in der Sitzung am 27. December 1869 sich über die Tagesordnung geneigt hatte:

1) ob ein Theil der Landstrassen abgetreten werden sollte,
2) von welcher Breite dieselbe bleiben sollten,
3) unter welchen Bedingungen die Concessionen für secundäre Bahnen ertheilt werden sollten,

übergab die Commission in der Sitzung vom 20. Mai 1870 die Ergebnisse ihrer Studien. Diese Resultate, veröffentlicht von Herrn A. S. Positano, gehören zu den wichtigsten Publicationen über secundäre Bahnen.

In dem ersten Theil der Commissionsarbeit wird die Möglichkeit nachgewiesen, dass man schon mit einer bedeutend kleinern Summe als 75 000 Francs per Kilometer, welche der Ingenieur Biglia angenommen hatte, solche Bahnen in der Provinz Bari bauen könne, wenn man anstatt eines Minimal-Curven-Radius von 300 Meter, wie ihn Biglia verlangte, solchen nach Flachat, Molinos und Pronier, Tatti etc. auf 100 Meter annähme und wenn statt der von Biglia angenommenen Kronenbreite von 5 Meter, dieselbe auf 3 Meter vermindert würde. Nach solchen Reductionen könnte die vom Ingenieur Lofoco für die Linie Bari-Putignano per Kilometer veranschlagte Summe von 27 000 Francs wohl genügen.

Dagegen wurde der vom Ingenieur Lofoco für diese Linie veranschlagte Verkehr als zu hoch angesehen, und da die statischen Ermittelungen zu unvollständig seien, glaubte man sicherer zu gehen, wenn man analoge Schlüsse nach den Ober-Italienischen Bahnen mit schwächsten Verkehr machte. Nach diesen Verfahren und die Annahme eines Tarifes von $0{,}_{05}$ respective $0{,}_{08}$ Francs pro Passagier- und Tonnen-Kilometer, vermindert sich die Betriebseinnahme der Linie Bari-Putignano auf $2\,810{,}_{43}$ Francs pro Kilometer statt 4 000 Francs, wie der Anschlag von Lofoco lautete.

Hierauf stellte die Commission die wichtige Frage, ob eine Bahn mit nur 2 800 Francs Einnahme per Kilometer noch rentabel sei und glaubte diese Fragen bejahen zu können, wenn beim Betriebe das Locomotivsystem Cottrau angenommen werde und die Bahn die normale Spurweite von $1{,}_{50}$ m. erhalte. Werden von den 7 200 Francs Einnahme per Kilometer, welche nach Ingenieur Biglia für eine secundäre Bahn erforderlich sind, folgende Posten in Abzug gebracht:

1) die Zinsen und Amortisation des Capitals, welches zum Ankauf von 60—100 Are Land für jeden Kilometer Bahn erforderlich sind;
2) die Zinsen und Amortisation des für die Erdarbeiten nöthigen Capitals;
3) die Zinsen und Amortisation des Capitals, welches beim Benutzen der Landstrassen als Bahnkörper, wegen der nicht erforderlichen Nacharbeiten beim Setzen der Dämme und Befestigung der Böschungen erspart wird;
4) die Zinsen und Amortisation des ersparten Capitals im Ankauf von Schienen, wegen des geringeren Schienengewichts bei Verwendung des Locomotivsystems Cottrau;
5) die Ersparniss an Heizmaterial bei Anwendung dieses Locomotivsystems und
6) die Ersparniss an Umladungskosten, welche mindestens $0{,}_{25}$ Francs pro Tonne betragen,

so glaubt die Commission, dass eine Einnahme von 2 000 Francs pro Kilometer, welche Cottrau als genügend befunden, zur Bestreitung der Betriebskosten und der Verzinsung des Anlagecapitals ausreichen werden. Hiernach muss man den Bau der secundären Bahnen selbst vom finanziellen Gesichtspuncte aus zu fördern suchen. Ausserdem hat die Commission noch folgende zwei Fragen:

a) die öffentliche Sicherheit beim Betriebe der secundären Bahnen und
b) die Sicherung der Anlagen an der Bahn für die Grundbesitzer etc. näher erörtert.

In Betreff der ersten Frage, so können bei der geringen Geschwindigkeit nach den Erfahrungen der ersten Ingenieure die Einzäunungen und Schutz-Barrieren längs der Bahnlinie fast ganz entbehrt werden. Hinsichtlich der zweiten Frage so nahm man an, dass die Besitzer der an die Bahn grenzenden Grundstücke die Unterhaltungskosten der Zugangswege und Barrieren selbst zu tragen haben; auch sollen an den Uebergängen von Landstrassen ständige Bahnwärter angestellt werden, welche Vorschrift uns etwas strenge erscheint, wenn man bedenkt, dass es sich hier um Bahnen mit einer Geschwindigkeit nur bis zu 15 Kilometer pro Stunde handelt und da sie nur am Tage betrieben werden, so können ganz gut an den Wegübergängen die Barrieren und Bahnwärter entbehrt werden. Zum Schutz der Schienen an den Hauptstrassen-Uebergängen sind die Schienen in das Niveau der Strasse zu verlegen und die Spurkranzrille durch eine gepflasterte Rinne oder Schutzbohle offen zu erhalten. Bei Vicinal- und Feldweg-Uebergängen können die Schienen ganz frei liegen bleiben, die Abnutzung der Schienen durch die Stösse der Räder wird nur unbedeutend sein und ebenso werden auch die Strassenfuhrwerke nur wenig darunter leiden.

Dieses sind die wesentlichen Resultate der Commissions-Beschlüsse und das Provinzial-Collegium ertheilte dem Ingenieur Lofoco hiernach die Concession zum Bau der projectirten secundären Bahn unter Benutzung der bestehenden Landstrassen unter folgenden Bedingungen:

Die Landstrassen müssen 7 Meter breit bleiben zwischen dem Bettungskörper der Bahn und dem inneren Abstand der Gräben; auch für die Kunstbauten im Strassenkörper müssen die 7 Meter beibehalten werden. Die Grenzlinie dieser 7 Meter ist als First eines Satteldaches zu behandeln, damit das Wasser auf der entgegengesetzten Seite der Bahn mit einem Gefälle von 2—3% abfliessen kann.

Jedem Grundbesitzer muss der Zugang zu seinem Grundstücke durch besondere Wegübergänge ermöglicht werden, deren Unterhaltungskosten sie selbst zu tragen haben. Sollten wegen des Profils ein oder zwei Grundbesitzer keine Planübergänge erhalten können, so haben diese auf eigene Kosten einen Paralelweg herzustellen.

Innerhalb eines Jahres hat der Concessionär die Bildung einer Actiengesellschaft mit dem nöthigen Capital zum Bau von mindestens 3 grossen internen Linien nachzuweisen, und in technischer und finanzieller Beziehung genaue Pläne und Berechnungen beizufügen. Die Steigungen dürfen im Maximum 80 per Mille und der Radius der Curven im Minimum 80 Meter nicht überschreiten. Die Kronenbreite wird zu 3 Meter angenommen. Die Hochbauten können in einfachster Weise, auch in Fachwerk ausgeführt und bestehende Privatgebäude dazu benutzt werden.

In dem genannten Project sind vergleichende Berechnungen über eine Bahn mit normaler und $1{,}_{10}$ m. Spurweite, sowie von verschiedenen Oberbau-Systemen aufzunehmen. Der Betrieb soll mit dem Locomotivsystem Cottrau oder einem ähnlichen Systeme eingerichtet werden.

Bei dem Wagensystem soll die todte Last so viel als möglich vermindert werden und wird als Muster das System Leprevost-Gueroult* empfohlen. Die Concession wird für jede Linie auf 99 Jahre ertheilt; nach dieser Zeit werden die Bahnen, ohne weitere Entschädigung Eigenthum der Provinz.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass das Provinzial-Collegium in einer späteren Sitzung beschlossen hat, dass bei den Landstrassen, auf welche secundäre Bahnen gelegt werden, die für den Strassenverkehr freibleibende Breite in Minimum auf $6{,}_{50}$ m. vermindert werden kann.

Ingenieur De Vincentiis glaubt, dass diese Breite ohne Nachtheil für das Publicum selbst auf 6 Meter reducirt werden könne, wenn auf Kosten des Bahnunternehmers auf jeden Hectometer Entfernung ein Platz für Kies oder Bettungsmaterial eingerichtet würde; ausserdem schlägt er vor, dass die Bahnunternehmer für je zwei Grundbesitzer einen gemeinschaftlichen Zugang zu ihren Grundstücken herzustellen haben.

(Nach dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens).

---

* Das Wagensystem Leprevost besteht aus einem 4räderigen Wagen mit 3 Coupees und Thüren an beiden Längsseiten. Zugleich ist aber auch, wie bei dem Americanischen Wagensystem, ein mittlerer Durchgang mit Thüren an den schmalen Seiten, die nach Platformen an den beiden Enden führen, angebracht. In den Scheidewänden der einzelnen Coupees sind keine Thüren vorhanden; die vordere Platform ist an der einen Seite mit einer Retirade, an der andern Seite mit einer Treppe ausgestattet, so dass sie auch von Aussen zugänglich ist; auf der hintern auch an den beiden Seiten mit Schutzgeländern versehenen Platform sind 3—4 Sitze im Freien angebracht. Es ist daher während der Fahrt eine Communication zwischen den einzelnen Coupees und nach den Plattformen hin möglich. Da jedes Coupee 8 Plätze enthält, so ist der Raum für die einzelnen Sitze sehr beschränkt.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Berliner Briefe.

Berlin, 10. März. (Der Handelsminister und die Berlin-Frankfurter Bahn. Bahnhof der Berlin-Dresdner Bahn. Hamburg-Kopenhagen und die Dänische Kammer. Stade-Cuxhafen und Hafenbau. Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit. Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft. Eisenbahn-Depeschen. Berlin-Charlottenburg. Berlin-Spandau. Die Harburger Handelskamer und Lüneburg-Geestemünde. Dividende der Berlin-Hamburger Bahn. Generalversammlung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. Berliner Nordbahn. Kgl. Direction der Ostbahn. Projecte der Breslau-Freiburger und Berlin-Stettiner Eisenbahn. Generalversammlung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Luckenwalde-Dresden. Muldenbahn. Sächsisch-Thüringische Bahn. 5proc. Prioritäts-Obligationen der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn.)

In der gestrigen Sitzung des Abgeordnetenhauses wurde der Handelsminister interpellirt, ob es in der Absicht der Staatsregierung liege, den Bau einer directen Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt a. M. in die Hände einer Privatgesellschaft übergehen zu lassen. Als ein Ereigniss der Woche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind die Abmachungen bezüglich dieser Bahn zu betrachten, welche am 5. d. zu Mühlhausen i. Th. (bekanntlich Sitz des Gründungscomités) zwischen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, vertreten durch Herrn Regierungsrath Krönig, der Hessischen Ludwigsbahn, vertreten durch Herrn Bankdirector Dr. Parcus, und zwischen dem Gründungsverein jener projectirten Bahn zu Stande gekommen sind. Der Handelsminister hatte nämlich eine Vereinbarung mit dem qu. Gründungsverein jenen beiden Bahnverwaltungen zur Bedingung gemacht, bevor von einer Concessionsertheilung die Rede sein könne. Auf Grund dieser Vereinbarung nun werden die Resultate der gänzlich fertig gestellten Vermessungen Seitens des Gründungsvereins in die Hände der erwähnten beiden Bahndirectorien niedergelegt, deren Vorsitzende als Mitglieder in den geschäftsführenden Ausschuss des Gründungsvereins eintreten. Die Direction der neuen Bahn wird ihren Sitz in Berlin haben, dagegen wird Mühlhausen insofern Hauptbetriebsstation, als daselbst eine Hauptbetriebswerkstätte und eine Hauptbetriebs-Inspection organisirt werden sollen. Die Bahn soll in vier Jahren und zwar von vornherein zweigeleisig fertiggestellt werden und werden wesentliche Aenderungen an der ursprünglichen Trace, wie solche aus der so wohl orientirenden Abhandlung in Nr. 27 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" ersichtlich ist, nicht vorgenommen werden. Was jene Interpellation an den Grafen Itzenplitz betrifft, so hat derselbe die Beantwortung in acht Tagen zugesagt und glaube ich annehmen zu dürfen, dass aus Billigkeitsgründen und in Uebereinstimmung mit der bisherigen Haltung des Ministeriums in dieser Angelegenheit die Ausführung des Projects durch eine Privatgesellschaft unbeanstandet sein wird.

Bei der Zusammenkunft der Vertreter der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft mit dem Gründungsverein der Berlin-Frankfurter Bahn machte übrigens — wie ich dem Sitzungsprotocolle entnehme, — der Abgeordnete Commerzienrath Braun-Hersfeld die Mittheilung, dass er von dem Vorsitzenden des bestehenden Comités für das Eisenbahn-Project Berlin-Dresden den Auftrag habe, dem Gründungsverein der Berlin-Frankfurter Bahn die Herstellung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes in Berlin und ein Zusammenwirken zu diesem Zwecke vorzuschlagen. Es wurde von dieser Mittheilung Act genommen und soll dieselbe nach Ablauf der Prüfungsfrist für die Vorarbeiten den Vertretern der beiden Eisenbahngesellschaften, welche sich um die Ausführung der neuen Linie Berlin-Frankfurt a. M. bewerben, zur Kenntniss gebracht werden. — Dass dem Wunsche des Berlin-Dresdener Comité's entsprochen werden wird, lässt sich nicht annehmen, denn wenn davon abgesehen werden sollte — was ich meiner Information nach nicht glauben kann — dass der Berlin-Frankfurter Bahnhof sich auf dem Areal des Berlin-Potsdamer Bahnhofes befinde, bez. mit demselben identisch sei, so würde man jedenfalls für die Berlin-Frankfurter Bahn einen durchaus eigenen Bahnhof herstellen.

Die Hamburg-Kopenhagener Bahn hat, was Dänemark betrifft, nicht sobald Aussicht zur Vollendung zu gelangen, als dies nach Deutschlands Entgegenkommen in dieser Angelegenheit zu erwarten war. Die dritte Lesung des betr. Gesetzentwurfes im Dänischen Volksthing hat nämlich eine ziemlich unerwartete Wendung genommen. Bei derselben wurde der Minister des Innern aufgefordert, dafür zu sorgen, dass die Verwaltung der Bahn den Händen Dänischer Staatsbürger anvertraut werde. Der Minister konnte nur aussprechen, dass fremde Elemente keineswegs die überwiegende Mehrheit der Verwaltung bilden würden. Der Abgeordnete Berg beantragte nach dieser unentschiedenen Erklärung, die Angelegenheit einem Ausschuss von fünf Mitgliedern zu überweisen, und obgleich der Minister die erregten Gemüther möglichst zu beruhigen suchte, so glaubten doch einige andere Redner in lebhaften Farben die Gefahren schildern zu müssen, welche entstehen würden, wenn eine in strategischer Beziehung so wichtige Bahn von einer Deutschen Verwaltungsbehörde geleitet würde. Wie sehr man sich auch durch eine solche imaginäre Gefahr beherrschen liess, bewies die Abstimmung, bei der 46 gegen 12 Stimmen für die Ueberweisung der Angelegenheit an einen Ausschuss stimmten. Die Folge dieses Beschlusses wird sein, dass der Entwurf schwerlich in dieser Session des Dänischen Reichstages erledigt und das Zustandekommen der für den Deutsch-Dänischen Vekehr so bedeutsamen Bahn auf unbestimmte Zeit vertagt wird. Eine bemerkenswerthe Illustration zu diesem Beschlusse ist es übrigens dass s. Z. für dieselbe Bahnstrecke einem Englischen Ingenieur die Concession sofort ertheilt wurde, ohne dass auch nur von einer Seite Einspruch erhoben worden wäre.

Das in Berlin zusammengetretene Comité für den Bau einer Bahn von Stade nach Cuxhafen und für den Ausbau des Hafens daselbst, ein Unternehmen, welches das grösste Interesse in Anspruch zu nehmen geeignet ist, hat seine Pläne und Vorschläge dieser Tage dem Hamburger Senate eingereicht. In hiesigen Reichstags- und Abgeordneten-Kreisen namentlich widmet man dem Hafenbau-Projecte eine lebhafte Aufmerksamkeit.

Der Text der ausführlichen — von mir schon erwähnten — Interpellation des Luxemburger Abgeordneten von Blochhausen in Betreff der Luxemburgischen Eisenbahnfrage liegt jetzt vor. Die Rede entwickelt zuerst die Grundsätze der Neutralität und ohne Autonomie nach verschiedenen Staatsrechtslehrern, erinnert auch an die Vorgänge bei dem Belgischen Eisenbahnstreit. Gelegentlich wird erwähnt, die Luxemburgische Regierung habe nichts davon gewusst, dass das Französische Gouvernement der Ostbahngesellschaft die Zahlung der Pachtsumme an die Gesellschaft Wilhelm-Luxemburg garantirt habe. Es sei das ohne ihr Wissen geschehen. Das ist allerdings um so eigenthümlicher, als das Verhältniss für Niemanden sonst ein Geheimniss war, und nicht bekannt ist, dass Luxemburg jemals dagegen protestirt hätte. Weiterhin wird nachzuweisen gesucht, dass Deutschland dem Grossherzogthum die Ausbeutung der Eisenbahnen durch die Elsasser Betriebscommission nicht auferlegen könne, Luxemburg als neutraler Staat dies zu bewilligen auch gar nicht berechtigt sei. Der Redner kommt zu dem Schluss, die Luxemburgische Regierung müsse die Verwaltung einer Gesellschaft übertragen, die, obgleich in Luxemburg unter der Herrschaft der Landesgesetze constituirt, aus Elementen zusammengesetzt sei, welche Deutschland alle wünschenswerthen Garantien darbieten. Die Betheiligung von Elementen einer Deutschen Gesellschaft solle deswegen nicht ausgeschlossen werden, wenn dieselbe sich als Luxemburgische Gesellschaft constituire und den Gesetzen, den Reglements, der Controle und der Garantie des Staates unterworfen sei. Schlimmsten Falles, wenn alle diese Combinationen sich als unmöglich erweisen sollten, will Herr v. Blochhausen sich auch in eine ganz fremde, d. h. Deutsche Gesellschaft fügen, will aber dafür bestimmte Bedingungen aufstellen und — was ganz neu ist — die Zustimmung der Mitglieder der Londoner Conferenz einholen! — Soweit jene Interpellation. Sollte die Luxemburgische Regierung wirklich, wie der ministerielle Abgeordnete dies andeutet, die Zustimmung der Grossmächte für Zulassung einer Deutschen Gesellschaft einholen wollen, so würde der Reichskanzler wahrscheinlich die Erklärung der Deutschen Depesche vom 17. v. M. über die Neutralitätsgarantie zur Kenntniss jener Mächte bringen. Jene Erklärung schliesst bekanntlich die Verwendung der Eisenbahnen für Kriegszwecke aus, so lange die Neutralität in derselben Weise von andrer Seite gewahrt bleibt.

In der Rumänischen Eisenbahnangelegenheit fand dieser Tage eine gemeinschaftliche Sitzung des Aufsichtsrathes und Ausschusses der hiesigen Actiengesellschaft statt, in welcher der Vertrag mit der Oesterreichischen Staatsbahn wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der Rumänischen Bahnen durch die letztere Gesellschaft zur Vorlage gelangte. Es entspann sich nur über einen Punkt dieses Vertrages eine lebhaftere Debatte und zwar über die Frage der Dauer der Betriebsübernahme, welche schliesslich auf 20 Jahre angenommen wurde. Vorgestern ist denn auch die definitive Unterschrift Seitens des Bevollmächtigten der Oesterreichischen Staatsbahn erfolgt. Die Actien, durch welche die alten, jetzt bereits aus der Welt geschafften Obligationen ersetzt werden sollen, sind im Druck. Der erste in denselben befindliche Coupon ist pro 1. Januar 1872. Der 1871er Juli-Coupon gelangt bei Ausreichung der neuen Actien zur Einlösung. Der Generalbevollmächtigte der Rumänischen Actiengesellschaft, welcher nach Bukarest entsendet war, Herr Regierungsrath Dr. Reinhard wird, nachdem seine Geschäfte daselbst erledigt sind, dieser Tage hier zurückerwartet. Laut telegraphischer Nachricht ist er am 8. d. von dort abgereist.

Den Eisenbahn-Verwaltungen ist die Befugniss eingeräumt worden, für die Folge alle bei ihnen von Eisenbahn-Reisenden aufgegebenen Depeschen auf ihren Telegraphenleitungen zu befördern, wenn sie sich auf die Reisen der Aufgeber beziehen. Diese Befugniss ist eine ausschliessliche, sobald die Adressstation innerhalb der ersten Zone liegt.

Der Staats-Anzeiger veröffentlicht die der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ertheilte landesherrliche Concession

für den Bau einer Zweigbahn der Berlin-Lehrter Linie zwischen Berlin und Spandau nach Charlottenburg unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechtes. Der Berlin-Lehrter Bahn wird sich durch diesen Bau eine gute Einnahme Quelle erschliessen und den Interessen Berlins und des von demselben bevorzugten Sommeraufenthalts Charlottenburg wird dadurch in erfreulicher Weise gedient.

Die Strecke Berlin-Spandau erfreut sich seit dem 1. d. auf der Berlin-Hamburger Bahn wie auch auf der Lehrter Bahn einer ziemlich gleich grossen Frequenz, da seit dieser Zeit die Berlin-Hamburger Direction dieselben Tarif-Vergünstigungen hat eintreten lassen wie die Lehrter Bahn.

An die Direction der Berlin-Hamburger Bahn hat die Harburger Handelskammer in Veranlassung eines Antrags des Buxtehuder Handelsvereins, ein Gesuch gerichtet, die Lüneburg-Geestemünder Bahn in Verbindung oder aber im Anschluss an die Harburg-Stader Bahn über Altekloster bei Buxtehude zu legen, oder aber eventuell dieselbe über Harsefeld mit einer Abzweigung an die Harburg-Stade Bahn zu führen.

Aus officiöser Quelle verlautet dass die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft für das verflossene Betriebsjahr die Vertheilung einer Dividende von 10⅜ pCt. für die Actien Lit. A. bei dem Ausschusse der Gesellschaft und den betheiligten Regierungen in Vorschlag bringen wird.

Nachdem in den Generalversammlungen vom 28. April und 21. Juni 1871 die Erhöhung des Stamm-Actien-Capitals der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn um 3 Millionen beschlossen worden ist, soll am 5. April eine ausserordentliche Generalversammlung abgehalten werden, in der festgestellt werden soll, dass das zu emittirende Actiencapital vollständig gezeichnet und dass mindestens 10 pCt. auf jede Actie eingezahlt sind.

Die Angelegenheiten der Berliner Nord-Eisenbahn sind in ein Stadium getreten, in welchem die Ausführung des Baues in allernächster Zeit in Angriff genommen werden wird. — Die Trace der Bahn ist überall festgestellt, nur ein Punct ist noch in der Schwebe gelassen, ob nämlich die Bahn von Oranienburg nach Fürstenberg über Zehdenick oder Gransee geführt werden soll. Die Interessenten der einen wie der anderen Linie suchen für ihre Ansichten und Wünsche Propaganda zu machen. Sehr bedauert wird es, dass das mit vieler Freude begrüsste Project der Errichtung einer Haltestelle bei dem Dorfe Tegel (ein wegen des Humpoldt'schen Parkes und Schlosses beliebter Excursionsort der Berliner) leider auf Hindernisse gestossen ist, da der Umweg ein zu erheblicher werden würde.

Die Kgl. Direction der Ostbahn, deren Verlegung nach Berlin, wie ich s. Z. meldete, schon seit längerer Zeit projectirt ist, verbleibt vorläufig noch in Bromberg, da über die Verlegung vom Staatsministerium noch nicht Beschluss gefasst ist, auch in Berlin die nöthigen baulichen Räumlichkeiten fehlen.

Es steht jetzt die Ertheilung der Bau-Consession an die Breslau-Freiburger Eisenbahngesellschaft, nachdem nunmehr alle Schwierigkeiten gehoben sind, Seitens des Handelsministers in den nächsten Tagen bevor und soll demnächst sofort mit dem Bau der Swinemünder Bahn etc. vorgegangen werden. Daneben liegen jetzt die Beschlüsse des Verwaltungsraths der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft mit den bezüglichen Bauplänen den Minister zur Genehmigung vor, die, wie schon erwähnt, in einer ausserordentlichen Generalversammlung am 22. April den Actionären zur Bestätigung unterbreitet werden sollen und zu deren Ausführung im Ganzen eine Bausumme von 16½ Millionen Thalern erforderlich wird. Es kommen hier zunächst die 4 Millionen in Betracht, welche für den Bau eines zweiten Geleises von Angermünde bis Stargard sowie zum Neubau eines Empfangsgebäudes auf dem Berliner Bahnhofe veranschlagt sind, während die übrigen 12½ Millionen zum Bau jener Zweigbahnen Verwendung finden werden.

Ueber die am 7. d. M. in Magdeburg abgehaltene Generalversammlung der Actionäre der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn wird hierher berichtet, dass dieselbe wie es bei der Wichtigkeit des zur Beschlussfassung vorliegenden Antrages nicht anders sein konnte, äusserst zahlreich besucht war. Herr Neubauer, Vorsitzender der Verwaltung, eröffnete die Generalversammlung, welche auch von einem Vertreter des Eisenbahncommissariats besucht war, mit einem Hinweise auf die statutenmässige Berufung und ernannte die Scrutatoren und diejenigen Actionäre, welche vorschriftsmässig das Protocoll zu vollziehen haben. Hierauf wies er auf die vom Directorium verfasste Denkschrift hin, welche ich in meinem vorigen Briefe auszugsweise wiedergegeben habe, und stellte den Antrag des Gesellschaftsausschusses und des Directoriums zur Discussion. Derselbe lautet: „Die Generalversammlung wolle unter der Voraussetzung, dass der zwischen den beiden Directorien der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossene, von den Ausschüssen beider Gesellschaften bereits genehmigte Vertrag vom 24. Januar 1872 die noch anderweitig erforderliche Genehmigung erhält, beschliessen: die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft wird unter den Voraussetzungen und nach Maassgabe der Bestimmungen des § 6 des Vertrages vom 24. Januar aufgelöst." Der Antrag wurde ohne jede Debatte mit der erforderlichen Zweidrittel-Majorität angenommen. In der zweiten, am Nachmittage desselben Tages stattgehabten Generalversammlung wurde der abgeschlossene Vertrag einstimmig genehmigt, ebenso der 7. Nachtrag zum Statute der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft mit der Maassgabe, dass das Directorium und der Ausschuss die etwa in Folge des Vertrages vom 24. Januar, welcher der staatlichen Genehmigung bedarf, sich ergebenden Abänderungen festsetzen darf. Ferner beschloss die Versammlung die Aufnahme einer Prioritätsanleihe im Betrage von 2 Millionen Thlrn. und ermächtigte den Gesellschaftsvorstand, die auf dem Magdeburg-Leipziger Stamm-Unternehmen ruhenden Prioritäts-Anleihen, resp. die nach dem heutigen Beschlusse noch aufzunehmende Anleihe zu kündigen und neue Anleihen auf das Stamm-Unternehmen an Stelle der getilgten aufzunehen. Die hiesige Börse begrüsste die Annahme dieser Beschlüsse mit einer Hause der Magdeburg-Leipziger Actien von 5 Procent.

Die Börse glaubt nach wie vor an den Bau einer Linie Luckenwalde-Dresden und meint die Berlin-Anhaltische Bahn sei Angesichts der Concurrenzpläne bereits zu einem dahin zielenden Entschlusse gelangt.

Im Anschluss daran folgende der „Neuen Börsenzeitung" entnommene Zuschrift: „Nachdem sich eine Actien-Gesellschft für den Bau der Muldenbahn (Glauchau-Wurzen) constituirt hat, dürfte es zweckmässig sein, die Fortsetzung dieser Bahn nach Preussen in's Auge zu fassen; sicherlich liegt es im Interesse der Berlin-Anhalter Bahn, den Bau der Strecke Wittenberg-Wurzen und möglichst auch Eilenburg-Leipzig, welche umworben, aber noch frei ist, sich zu sichern. Sie wird sich dadurch nicht nur vor einer möglichen Concurrenzbahn Leipzig-Wittenberg-Potsdam-Berlin (welche hier allen Ernstes ventilirt wird) schützen, sondern auch eine rentable Strecke bauen, welche der Stammbahn grosse Gütermengen zuführen wird, da die Muldenbahn an ihrem Endpuncte Glauchau das Zwickauer und Oelsnitzer Steinkohlenbecken erreicht und solche auf geradem Wege mit Berlin verbindet."

Die constituirende Generalversammlung der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn (Gera-Greiz-Plauen) ist auf den 21. März cr. nach Greiz einberufen. Die erste Einzahlung von 20 % des gezeichneten Betrages ist bis zum 18. März cr. in Berlin bei dem Berliner Bankverein zu leisten.

Uebermorgen wird die Direction der Discontogesellschaft die zur ersten Stelle ausgegebenen 5 %igen Prioritäts-Obligationen der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahngesellschaft an der hiesigen Börse begeben. Die Emission dieser Prioritätsobligationen im Betrage von 250000 Thlr. erfolgte auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 28. August 1871. Für die Einlösung der halbjährlichen Zinscoupons am 1. Februar und 1. August jeden Jahres sind ausser in Crefeld bei der Gesellschaftscasse Zahlstellen in Berlin bei der Direction des Discontogesellschaft und A. Paderstein, in Frankfurt a. M. bei M. A. von Rothschild und Söhne und in andern Orten errichtet worden. Die Prioritätsobligationen unterliegen der Amortisation, wozu alljährlich aus dem Reinertrage eine Summe bis zu 1250 Thlr. und die ersparten Zinsen der amortisirten Obligationen verwendet werden. Diese Amortisation soll vom Jahre 1876 ab durch Ausloosung bewirkt werden. Der Gesellschaft bleibt das Recht vorbehalten, mit Genehmigung des Staats den Amortisationsfonds zu verstärken, auch alle durch die vorbezeichnete im Jahre 1876 beginnende Ausloosung nicht betroffenen Obligationen mit sechsmonatlicher Frist zur Rückzahlung zu kündigen.

* Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn. Am 13. März d. Js. wird der Personen- und Güter-Verkehr auf der Strecke Arenshausen-Münden der Halle-Casseler Zweigbahn mit den Stationen Witzenhausen, Hedemünden und Münden eröffnet und hierdurch der directe Anschluss nach Cassel erreicht, an welchem Tage der unterm 16. v. Mts. publicirte Fahrplan in Kraft tritt.

* Kronprinz Rudolph-Bahn. Die Nachricht, dass die beiden neuen Linien der Kronprinz Rudolph-Bahn: Liezen-Klein-Reifling und Amstetten-Klein-Reifling noch im Laufe dieses Monats dem allgemeinen Personen- und Frachtenverkehr übergeben werden würden, ist, wie uns aus bester Quelle mitgetheilt wird, unrichtig. Die Linie Weyer-Rottenmann (welche die Linie Liezen-Kleinreifling in sich schliesst) dürfte Mitte dieses Jahres, die Linie Kleinreifling-Amstetten im September l. J. eröffnet werden.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 9. März 1872. (Schwache Börse. Linie Tarnow-Landesgrenze u. Rottenmann-Wels. Interpellationen im Oesterreischen Reichsrathe. Ausweis über Schalengussräder. Das Bahnwesen auf der Weltausstellung. Reclamationsbureau, Schiedsgericht und Wagenleihanstalten. Schmalspurige u. unterirdische Bahnen. Bahnfragen im Volkswirthschafts-Verein. Die Oesterreichische Süd-, Elisabeth-, Kaiser Ferdinand Nord-, Oesterreichische Nordwest-, Böhmische West- u. Albrechtsbahn. Böhmische schmalspurige Bahnen.)

Der Eisenbahnmarkt litt in der abgelaufenen Woche an der Geschäftsunlust, welche sich der ganzen Börse bemächtigte. Dieselbe wurde durch verschiedene Anlässe hervorgerufen, vor Allem die Ueberbürdung mit den verschiedenartigsten Werthen; dann die

künstlich erzeugte Geldknappheit; endlich die Ungewissheit rücksichtlich der Beibehaltnng der bisherigen Börsenzeit, welche nun mit der gänzlichen Auflassung des Abend- und Sonntag-Geschäftes geregelt wurde. Es ist auch kein grösserer Abschluss in Bahn-Effecten bekannt worden. Von Prioritäten notirten nur Lemberg-Czernowitzer und Ungarische Ost mit 88 u. 86; dagegen Elisabeth-West-, Nord-, Franz-Josef-, Nordwest- u. Staatsbahn über 100; die anderen Bahnen variirten zwischen 90 und 99. Die Nationalbank will 50% aller (ihr allein gehörigen) Theissbahn-Prioritäten zu 15 Millionen veräussern. Von Actien sind gegen die vorletzte Woche nur wenige gestiegen und zwar die in Berlin eingeführten Pardubitzer auf 189, Lemberg-Czernowitz 174 und Siebenbürger 192, um 3, 9, 11 Fl.; dann Franz-Josef 211, Ungarische Nordost 172, Ungarische Ost 152, um je 1 Gld. Dagegen sind gefallen: Nord auf 2530, Elisabeth-West 250, Fünfkirchen-Barcs 198 (somit um 10, 9, 6 Fl.) ferner Staats auf 393, Theiss 290, Nordwest 218 mit je 2 Fl., endlich Süd 210, Rudolf 180, Alföld 187 mit je 1 Fl.; gleich blieben Carl Ludwig 261, Böhmische West 268, Ungarisch-Galizische 172, Graz-Raab 183 und Kaschau-Oderberg 193 Fl.

Der Oesterreichische Reichsrath wurde von Eisenbahn-Angelegenheiten stark in Anspruch genommen. Vorerst wurde der Gesetzentwurf für die Eisenbahnlinie Tarnow-Ungarische Landesgrenze eingebracht. Derselbe ermächtigt die Regierung zur Concessionirung einer Bahn von Tarnow im Anschluss an die Karl-Ludwigbahn über Chrybow und Neu-Sandec an die Ungarische Landesgrenze bei Leluchow zur Verbindung mit dem Ungarischen Eisenbahnnetz in der Richtung gegen Eperies nebst einer Zweigbahn von Chrybow über Gorlice, Zmigrod und Sanok nach Zagorz zum Anschluss an die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Für diese Linien kann die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 48 000 fl. in Silber per Meile zugesichert werden. Die Garantie hat mit dem Tage der Betriebseröffnung, bezüglich früher eröffneter Theilstrecken aber sobald in Wirksamkeit zu treten, als durch die Eröffnung derselben eine ununterbrochene Verbindung von Tarnow über Chrybow mit dem Ungarischen Netze oder der Galizischen Strecke der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn hergestellt ist. Der Concessionär kann auch zum Bau einer Zweigbahn von Neu-Sandec an die Nordbahn in der Richtung Bielitz-Dzieditz verhalten werden. — Für die auszugebenden Efiecten wird der Minimal-Emissionscours von 80 festgesetzt. — Eventuell ist die Regierung ermächtigt, den Bau auf Staatskosten in Angriff zu nehmen, zu welchem Zwecke für das Jahr 1872 eine Baudotation von 3 Millionen Gulden bewilligt war. Die Oberösterreichischen Abgeordneten plaidirten für die baldige Erbauung der Eisenbahnlinie Rottenmann-Wels; der Bürgermeister letzterer Stadt trat gegen die Missbräuche bei der Geldbeschaffung auf und verlangt die Ausgabe von Partial-Obligationen durch die Regierung, somit den Staatsbau, wodurch Millionen an jeder Bahn erspart würden. Bahnen ferner, deren Regie kaum gedeckt ist, geben den Directoren 20—25 000 fl. Man habe weiters gelesen, dass im Jahre 1870 auf Oesterreichischen Bahnen 561 Bahnunfälle vorgekommen seien, davon wurden 375 im Disciplinarwege behandelt und nur bei 7 Fällen trat eine gerichtliche Verfolgung der Schuldtragenden ein. Dem Gesetze, welches anordnet, dass von jedem Eisenbahnunfalle nicht allein der General-Inspection, sondern auch der betreffenden Gerichtsbehörde die Anzeige erstattet werde, geschehe daher nicht Genüge. Der Minister sagt hierüber die Gesetzesvorlage für Rottenmann-Wels zu, sobald die zum 3. Male eingeleiteten Erhebungen darthun werden, dass diese Linie überhaupt möglich sei; er verspricht die baldige Reorganisation der General-Inspection sowie die strengste Controle bezüglich der Unglücksfälle, deren Anzahl in Oesterreich relativ gering sei.

An Regierungs-Erlassen ist nur Einer der Ungarischen Inspection bekannt worden, dass zur Beurtheilung der Festigkeit der Schalengussräder jährlich ein Ausweis zu verfassen ist und zwar darüber 1) wie viel solche Räder, aus welchen Fabriken und auf welchen Linien verwendet werden, 2) welche Perzent die einzelnen Räderbrüche nach den betreffenden Fabriken und durchlaufenen Meilen betragen.

Im Eisenbahnclub wurde von Dr. Sochor die Vertretung des gesammten Eisenbahnwesens auf der Wiener Weltausstellung angeregt. Dasselbe sollte wie früher in Paris nach Maschinen und Baulichkeiten getrennt, auch die anderen Bahnobjecte nicht weiter berücksichtigt werden. Mit Recht hob der Antragsteller hervor, wie wenig instructiv und der Würde des die Ausstellungen allein ermöglichenden Bahnwesens es wäre, wenn z. B. Locomotiven unter Nähmaschinen oder Drehscheiben unter verschiedenem Eisengerümpel hervorgesucht werden müssten. Zudem bieten die fast gleichen Bahneinrichtungen der civilisirten Welt den unschätzbaren Vortheil, dass bei einer Zusammenstellung und Gruppirung des Gleichartigen, doch die fein nüancirten Unterschiede in den Verbesserungen der einzelnen Länder besser hervortreten. Es möge daher das gesammte Bahnwesen eine eigene Abtheilung der Weltausstellung bilden und die Gruppirung der einzelnen Gegenstände nach den technischen Vereinbarungen des Deutschen Eisenbahnvereins geschehen. Die Lieferanten werden sich nun drängen, ihre Fabrikerzeugnisse unter der Aegide der einzelen Bahnverwaltungen auszustellen, wodurch deren Kosten bedeutend vermindert werden. Ueber diesen, die Ausstellung für den Eisenbahnkundigen eigentlich erst zu einer instructiven gestaltenden Antrag wurde sofort ein Comité aus fünf unserer ausgezeichnetsten Techniker und dem Antragsteller gewählt, welches das Erforderliche zur würdigen Repräsentation des gesammten Bahnwesens auch bei den fremden, insbesondere Deutschen Bahnverwaltungen einleiten wird. Inzwischen wurde auch von den Oesterreichisch-Ungarischen Directionen der Beschluss gefasst, dass Ausstellungsgüter wie früher mit 0,8 kr. für Fracht, 3 kr. für Eilgut und 0,5 kr. für auf eigenen Rädern laufende Fuhrwerke per Ctr. und Meile in Silber zu berechnen sind.

Von anderen gemeinsamen Angelegenheiten ist zu erwähnen: Ueber den in diesen Blättern auch besprochenen Entwurf für ein Central-Reclamations-Bureau hat die Direction der Oesterreichischen Staatsbahn für den 15. März eine Conferenz ad hoc ausgeschrieben und sämmtliche Vertreter der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen dazu eingeladen.

In der zu Pest abgehaltenen Schlusssitzung des von der Transport-Enquête eingesetzten Comités zur Ausarbeitung eines Statuts für commercielle Schiedsgerichte wurde nach einer sehr animirten und gründlichen Debatte das Statut mit theilweiser Modification in jenen Puncten, wobei die Ungarische Gesetzgebung der Einführung desselben ohne Aenderung hinderlich gewesen wäre, angenommen. Von den Aenderungen in merito ist die wichtigste die, dass die Honorirung der Schiedsrichter ausgesprochen wurde.

Die constituirende Versammlung der ersten Eisenbahnwagen-Leihanstalt findet am 16. d. M. statt und schon hat eine concurrirende Unternehmung als „Fahrpark-Leihgesellschaft“ die Concession erhalten. — Es wird eine Vorliebe für schmalspurige Bahnen bemerkbar; in der „Presse“ und „Politik“ sind lesenswerthe Artikel über solche Bahnen in Norwegen und die diesfällige Selbsthülfe der Gemeinden; in einer Broschüre nimmt Wielestorf dieses System für die Bahn von Triest nach Pola in Anspruch. — Auch für unterirdische Bahnen ist schon die Concession angesucht worden und zwar in Wien für die Strecke Prater-Hiezing und Südbahnhof-Döbling.

Noch ist des in Ungarn constituirten volkswirthschaftlichen Vereins zu gedenken, welcher für den ersten Congress in Pest folgende Eisenbahnfragen ins Programm aufgenommen hat: 1) wo sind Normal- und wo secundäre Bahnen anzulegen, 2) soll der Staat den Ungarischen Eisenbahnbetrieb oder nur den Bau in die Hand nehmen, 3) sind gleiche Tarifsätze u. Waarenclassen auf allen Bahnen absolut unmöglich, 4) wie ist die Steuerlast der Wegarbeiten abzulösen?

Die Oesterreichische Südbahn beabsichtigt die auf ihrer Linie Wien-Triest allein noch eingleisige Strecke Graz-Frohnleiten jetzt auch mit einem zweiten Geleise zu versehen und ist deshalb um die nöthige Bewilligung eingeschritten.

Die heute abgehaltene Generalversammlung der Kaiserin Elisabethbahn wurde durch die 3 Tage früher abgehaltene Wolfsegg-Trauntbaler Kohlenwerksgesellschaft gegenstandlos, welche Letztere um 2 662 108 fl. also um 241 057 fl. mehr als die Westbahn geboten hatte, an ein Consortium Wörndl-Springer übergeht. Auch der beabsichtigte Umtausch und die Vermehrung von Actien für Betriebsmittel konnte nicht berathen werden, da nicht der $^1/_5$ Theil des Actiencapitals vertreten war. — Die Westbahn entsendet eine Abtheilung Techniker nach Gmunden zum Traciren der Strecke Gmunden-Ebensee. Diese soll so angelegt werden, dass ohne grosse Mehrausgabe die Bahn in eine breitspurige umgewandelt werden kann.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist beim Handelsministerium eingeschritten, um eine Umlegung der Bahn zwischen Petrowitz und Pruchna beim Seibersdorfer Viaduct vornehmen zu dürfen, da das dortige Terrain für den Bau sehr ungünstig war und fortwährend Reparaturen erforderte, weshalb der grosse Viaduct ganz umgangen werden muss.

Die Betriebsdirection der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, die Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen, die Berlin-Görlitzer und Berlin-Stettiner Bahn, sowie die Centralverwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn haben einen Verein unter dem Namen „Norddeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband“ gegründet, welcher mit 15. d. M. in Wirksamkeit tritt und von welchem eine Reihe von directen Gütertarifen in Aussicht genommen ist. Bis auf Weiteres wurde ein directer Gütertarif zwischen Berlin einerseits und Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits via Reichenberg und Liebau — giltig vom 15. d. M. — creirt, wodurch gleichzeitig der seit 15. Januar 1871 bestandene directe Tarif mit Berlin via Liebau ausser Kraft tritt. Die Aufstellung von weiteren directen Gütertarifen innerhalb dieses Eisenbahnverbandes dürfte in Bälde erfolgen.

Die Oesterreichische Nordwestbahn hat für die Flügelbahn von Lissa nach Prag folgende Stationen beantragt: Lissa, Celakovic, Mstetic, Chvala-Počernic, Vysočan und Prag. Die Anlage des mit der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn in deren Neratovic-Prager Flügel gemeinsamen Bahnhofes in Vysočan ist vom Handelsministerium nach den zwischen den beiden Bahnverwaltungen vereinbarten Bestimmungen bereits genehmigt worden. Rücksichtlich der Stationsanlagen von Vysočan bis Lissa wurde die übliche commissionelle Erhebung im Wege der Böhm. Statthalterei angeordnet.

Auf der Böhmischen Westbahn wurde in Anbetracht des günstigen Resultates, welches die technisch-polizeiliche Revision der Flügelbahn vom Stationsplatze Zdic der genannten Bahn zur Zucker-

fabrik der Firma Macháček und Urbánek lieferte, über Ermächtigung des Handelsministeriums von der Prüfungscommission die Eröffnung des Betriebes auf der bezeichneten Schleppbahn bewilligt. —

Die Prager Handelskammer wurde von der Regierung um schleunige Abgabe ihres Gutachtens über die Zweckmässigkeit und Wichtigkeit einer schmalspurigen Locomotiveisenbahn von Mutiowitz über Srbec, Pozden und Kwilie nach Schlan und von da über Jemnik nach Kralup, und über die Flügelbahnen a) von Jemnik oder Knobis nach Kladno und b) von Kwilic oder Pozden über Jungferteinitz nach Vrbno oder einem andern Anschlusspunkte der Prag-Duxer Eisenbahn aufgefordert, um deren Concession zu den technischen Vorarbeiten Dr. Constantin Bergmann in Wien im Vereine mit der Industrie-, Forst- und Montan-Gesellschaft in Wien eingeschritten ist.

Zwischen der Regierung und den Concessionären der Albrechtbahn hat in letzterer Zeit eine, bereits einer gedeihlichen Lösung zugeführte Verhandlung geschwebt, welche die Sicherheit der auszugebenden Titel nur erhöhen kann. Damit allbekannte schädliche Vorgänge unmöglich seien, hat die Regierung verlangt, dass die Concessionäre in den Besitz des gesammten Anlagecapitals nur in dem Maasse des Fortschrittes auf der zu bauenden Strecke gelangen, und zwar in der Weise, dass nicht etwa die rentablen und leicht zu bauenden Strecken vollendet, dagegen die sterilen Strecken liegen gelassen und so durch die Schaffung einer Zwangslage neue Beneficien von Seite des Staates in Anspruch genommen werden. Ein Modus der Lösung dieser Schwierigkeit soll bereits gefunden sein und der Finanzirung der Albrechtbahn nunmehr kein weiteres Hinderniss im Wege stehen, und sollen nächstens die Actien zum Course von 170 auf den Markt gebracht werden.

Sämmtliche Bukowinaer Reichsraths-Abgeordnete fanden sich jüngst bei dem Handelsminister ein und trugen ihm die Wünsche des Landes in Betreff des Anschlusses der Russischen Eisenbahnlinie an das Lemberg-Czernowitzer Bahnnetz bei Nowosielica und des Baues des Bahnflügels Czernowitz-Nowosielica, ferner die Nothwendigkeit der Verbindungsbahn von Suczawa durch die südliche Bukowina nach Szigeth, die Concessionirung zur Fortsetzung der Bahnlinie von Lemberg nach Netreba (Tomaszow) in einer den Bukowinaer Bahn- und Handelsverkehr nicht beeinträchtigenden Weise vor. — Der Handelsminister versprach bezüglich des ersten Punktes die sofortige Einleitung der Verhandlungen mit der Russischen Regierung, bezüglich des zweiten Gegenstandes die Inangriffnahme desselben sogleich nach Durchführung der gegenwärtig im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen drei anderer Verbindungsbahnen zwischen Ungarn und Galizien, bezüglich des dritten Gegenstandes die eingehende Prüfung der eingelaufenen Offerten und der vorjährigen Regierungsvorlage, betreffend die Fortsetzung der Bahnlinie von Lemberg nach Tomaszow.

### * Betriebs-Uebersicht der Königl. Sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen im Jahre 1871.

| Benennung der Bahnen. | Betriebs-Länge. Mln. | Befördert wurden Personen. | Befördert wurden Güter. Ctr. | Die Einnahmen betrugen für Pers. Thlr. | Die Einnahmen betrugen für Güter. Thlr. | Die Einnahmen betrugen in Summa Thlr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Staatseisenbahnen. | 118,1 | 7775890 | 112528501 | 3444537 | 7922198 | 11366735 |
| Privateisenbahnen. | 9,8 | 552266 | 8481617 | 106573 | 263568 | 370141 |
| Summa | 127,9 | 8328156 | 121010118 | 3551110 | 8185766 | 11736876 |
| Im Jahre 1870 | 123,7 | 7082028 | 105731102 | 2729361 | 6852795 | 9582156 |
| 1871 mehr | 4,2 | 1246128 | 15279016 | 821749 | 1332971 | 2154720 |

(Incl. Militärtransporte.)

## Literatur.

**Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.** Veröffentlicht durch Bekanntmachung des Bundeskanzlers vom 3. Juni 1870, resp. durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 29. December 1871, ist soeben im Verlage der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) in kl. 8. zu dem Preise von 3 Sgr. erschienen. Dasselbe ist mit dem 1. Januar 1872 in Kraft getreten und enthält: I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn. II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel. III. Einrichtungen und Maassregeln für die Handhabung des Betriebes. IV. Bestimmungen für das Publicum. V. Bahnpolizei-Beamte. VI. Beaufsichtigung. VII. Schlussbestimmung.

**Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung, März 1872, 1. Abthl.,** enthaltend die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, Verlag der Königlichen Geh. Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist so eben ausgegeben. Preis 7½ Sgr. Ferner Abtheilung II. für März-April, enthaltend: Die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reise- und Bade-Touren, Tabellen der Extrapost, Zahlungssätze aus den verschiedenen Geldsorten und Längenmaasse, sowie die Zusammenstellung der Bestimmungen der Telegraphenlinien, nebst Gebührentarif. Mit einer kleinen Karte der Schweiz und einer neuen grossen Karte von Europa, auf welcher bei jeder einzelnen Bahnstrecke die correspondirende Seitenzahl beider Abtheilungen des Coursbuches in rother Farbe beigedruckt ist. Preis 7½ Sgr. Dieselben enthalten in der bekannten Ausstattung alle bis zu diesem Zeitpunkte eingetretenen Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

18. März *Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 199.
19. „ *Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.
20. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199.
21. „ Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Chemnitz. Gegenstände der Berathung s. S. 186.
21. „ Constituirende General-Versammlung der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn (Gera-Greiz-Plauen) zu Greiz.
22. „ Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Petersburg.
26. „ Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin.
27. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
27. „ *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Tagesordnung s. S. 254.
27. „ Actiengesellschaft für Fabrication v. Eisenbahnbedarf zu Berlin.
5. April. *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S 277
6. „ *Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. S. Bekanntmachung S. 278.
9. „ Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. S. S. 298.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Tagesordnung: Beschlussfassung wegen Beschaffung der zur Vervollständigung der Bahn und Vermehrung der Betriebsmittel erforderlichen Fonds, durch Ausgabe von Actien und Obligationen.
22. „ *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stetin.
6. Mai Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.

## Einzahlungen.

**Sächsisch-Thüringische Eisenbahn (Gera-Creiz-Plauen).** Die erste Einzahlung von 20% des gezeichneten Betrages ist bis 18. März c. zu leisten.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 17. März | zu Berlin | Bekleidungs-Commiss. des Eisenb.-Bataillons | Ausrüstungsgegenstände | — |
| 18. „ | zu Limburg | Nassauische E. | Materialien-Verkauf | 299 |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Barrièren, Warnungstaf. | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Isolatoren | 249 |
| 18. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 20 Locomotiven | 263 |
| 20. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | 2000 eich. Schwellen | — |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 20. „ | zu Berlin | Berlin-Hamb. E. | Material-Verkauf* | — |
| 20. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Lagerplatz-Verpachtung in Freiburg und Lüben | — |
| 20. „ | zu Attendorn | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten, Finnentrop-Rothemühle. | — |
| 20. „ | zu Halberstadt | Magdeb.-Halberst. E. | Erdarbeiten Vienenburg-Grauhof | — |
| 21. „ | zu Breslau | Bresl.-Schweidn.-Freib. E. | Pelzkleidungsstücke | — |
| 21. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Material-Verkauf | — |
| 22. „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Erdarbeiten Lazisk-Martha-Valesca-Grube | — |
| 22. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Güterwagen | 278 |
| 23. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Bahnhofs-Restaur. Mergentheim | — |
| 25. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Pflaster- und Bordsteine | — |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Güterschuppen zu Fröndenberg und Menden | — |
| 25. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Eisenbahnwagen | 307 |
| 25. „ | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten in 46. Section bei Flecken Rotenburg | — |
| 25. „ | zu Creuznach | Rhein-Naheb. | Verkauf alter Schienen | — |
| 26. „ | zu Hannover u. Bremen | Hannoversche E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 307 |
| 26. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Roheisen etc. | 279 |
| 27. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Materialverkauf | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Achsen und Räder | 307 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Lagerplatz-Verpachtung zu Strehlen | — |
| 28. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Locotiven | 278 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 2. April | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Düren | — |

* Das Materialien-Verzeichniss und die Verkaufs-Bedingungen können bei den Werkssätten in Berlin und Hamburg, sowie bei der Redaction dieser Zeitung eingesehen werden.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3. April | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Güter-An- und Abfuhr | 299 |
| 6. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schreibmaterialien | — |
| 8. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Restauration in Mülheim | — |
| 9. April | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 |
| 15. „ | zu Brannschweig | Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. April cr. ab wird in unserem Local-Verkehr und in den directen Verkehren mit den Nachbarbahnen Salz, und zwar bei Sendungen von

100 Ctrn. zu $1_{,5}$ Pf. pro Ctr. und Meile unter Zuschlag von 1 Thlr. pro 100 Ctr. Expeditionsgebühr, und

200 Ctrn. zu $1_{,25}$ Pf. pro Ctr. und Meile unter Zuschlag von 2 Thlr. pro 200 Ctr. Expeditionsgebühr

befördert.

Berlin, den 15. Februar 1872.

**Die Direction.**

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

6 Personenwagen II. Classe,
20 combinirten Personenwagen I., II. und III. Classe,
100 Gepäckwagen,
200 Vieh- resp. Coakswagen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Wagen“

bis zu dem am

**Montag, den 25. März d. J., Vormittags 11 Uhr,**

in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 1. März 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung und Lieferung des eisernen Ueberbaues zweier Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn, in Ersatz der vorhandenen Holz-Construction, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, und zwar:

1. der Flage-Brücke bei Peine in Station No. 4,51 + 60 der Hannover-Braunschweiger Bahnstrecke mit 2 Oeffnungen von je 14 558 m. (49′ $10^1/_8$″ h.) Lichtweite für beide Gleise mit einem Gesammtgewicht an:
   Schmiedeeisen von ca. 63 400 Kilogramm
   Gusseisen „ „ 2050 „
2. der Brücke in Meile 4,47 + 13 der Wunstorf-Bremer Bahnstrecke mit 1 Oeffnung von 5,84 m. (20′ h.) Lichtweite für 1 Gleis mit einem Gesammtgewicht an:
   Schmiedeeisen von ca. 3375 Kilogramm
   Gusseisen „ „ 240 „

Die Offerten sind bis zum

**Dienstag, den 26. März 1872, Vorm. 11 Uhr,**

portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn“

versehen für die Brücke sub 1 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover I, für die Brücke sub 2 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Bremen einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei den bezeichneten Dienststellen zur Einsicht offen und können auch von jeder derselben für beide Brücken gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 2. März 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

## Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

691 Stück 130 M.-M. starken Gussstahl-Achsen mit Speichenrädern,
669 Stück 130 M.-M. starken Gussstahl-Achsen mit Gussstahl-Scheibenrädern und
3914 Stück diversen Tragfedern

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen und Federn für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem auf

**Mittwoch, den 27. März 1872, Vorm. 11 Uhr,**

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Obermaschinenmeisters Graef hierselbst aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt. Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 8. März 1872.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

## Amsterdam-Rotterdam Eisenbahn.

Die Lieferung von 40 000 Centner Vignolschienen mit kleinem Eisenzeug und 1000 Centner Schienennägeln soll von Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungstermine sind vom 1. August bis zum 1. November 1872.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen sind zu beziehen von Herrn Adolph Refelshöfer in Leipzig.

Die Offerten müssen spätestens

**am 24. März 1872**

frei an die Direction in Amsterdam eingesandt werden, mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Schienen und Schienennägel.“

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Deutschland | 16. März | nach | Newyork | D. Baltimore | 10. April | nach | Baltimore |
| D. Newyork | 20. März | „ | Newyork | D. Weser | 13. April | „ | Newyork |
| D. Donau | 23. März | „ | Newyork | D. America | 17. April | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 27. März | „ | Baltimore | D. Rhein | 20. April | „ | Newyork |
| D. Hansa | 30. März | „ | Newyork | D. Ohio | 24. April | „ | Baltimore |
| D. Bremen | 3. April | „ | Newyork | D. Main | 27. April | „ | Newyork |
| D. Hermann | 6. April | „ | Newyork | | | | |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**
D. Köln 20. April; D. Hannover 11. Mai.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**
Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. April; D. Bismarck 7. Mai.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
## Hamburg und Newyork
Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cimbria | Mittwoch | 20. März. | Morgens. | Holsatia | Mittwoch | 10. April. | Morgens. |
| Silesia | do. | 27. März. | | Thuringia | do. | 17. April. | |
| Westphalia | do. | 3. April. | | Allemannia, | Sonnabend, | 20. April. | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.
zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff Borussia, Capt. Kühlewein, am 23. März.
„ Bavaria, „ Keyn, „ 23. April.
zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
Havre und Santander anlaufend,

| | Von Hamburg: | Von Havre: | Von Santander: | Von New-Orleans: |
|---|---|---|---|---|
| Germania, | 9. März | 12. März. | 15. März. | 17. April. |
| Saxonia, | 6. April | 9. April. | 12. April. | 15. Mai. |

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

## Dampf-Oelfarben
feinst abgerieben, sowohl zum Häuseranstrich wie zu allen gewerblichen oder industriellen Zwecken halte ich in allen nur denkbaren Nüancen stets frisch vorräthig und notire dieselben billigst. Mustersortiment steht gern zu Diensten.
**F. A. Beschke,**
Fabrik chemisch-technischer Produkte in Dresden.

## Chemische Glühkohlen
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Wasserdichte Wagenpläne
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Schlosser- und Dreher-Arbeiten
(leichtere Gegenstände)
für Eisenbahn-Werkstätten, Waggon-Fabriken etc., nach Muster oder Zeichnung, werden von einer Werkstätte in Hessen, exact und prompt geliefert. Fr. Anfragen sub **E. B. 20.** an die Expedition d. Ztg.

## Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
**C. Otto Gehrckens,**
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Ein
## Maschinen-Ingenieur
von langjähriger Erfahrung als Constructeur und Dirigent, hat sich in Berlin als **Civil-Ingenieur** niedergelassen, und ist bereit, unterstützt durch seine vielfachen Verbindungen mit Eisenbahn-Verwaltungen und Fabrikanten der verschiedensten Branchen; die Vertretung leistungsfähiger, dem Maschinenbau und den verwandten Fächern angehörigen Werke zu übernehmen, und für dieselben Contractabschlüsse zu bewerkstelligen. Prima-Referenzen stehen zur Verfügung. Gefl. Franco-Offerten befördert sub **Z. 1732** die Annoncen-Expedition von Rudolf Mosse in Berlin.

## J. Whatman's
englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von
**Carl Schleicher & Schüll,**
in Düren, Rhein-Preussen.
Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

## Für Bau-Unternehmer
empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

Ein theoretisch und practisch geprüfter
## Wagenlackirer,
welcher in verschiedenen renommirten Wagen- und Maschinenfabriken gearbeitet, seit 10 Jahren die Werkstatt einer der grösseren Eisenbahnen leitet, sucht, um sich zu verbessern, Stellung als Meister, oder zur Uebernahme der Arbeiten einer Eisenbahn-, oder Privat-Fabrik innerhalb Deutschlands. Beste Referenzen stehen zur Seite.
Reflectanten wollen sich gefl. an Kaufmann **F. Günther** in Berlin, Invalidenstrasse 66 g wenden.

## Ein Techniker,
welcher seine theoretischen Kenntnisse auf einem Polytechnikum und seine practischen Erfahrungen in einigen Werkstätten und seit langjähriger Dienstzeit als erster Werkmeister und stellvertretender Maschinenmeister an einer Rheinischen Bahn erworben hat, sucht Stellung als Maschinenmeister einer Bahn oder als Locomotivconstructeur. Gefällige Offerten unter Angabe des Gehaltes erbittet derselbe unter Adresse: **No. 1111.** Herrn Georg Ulsch, Assistent am K. Polytechnikum in München.

## Stahlguss-Bremsklötze
in bewährter Qualität,
empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.
Eisenhüttenwerk Tschirndorf, bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

## Leim
verkauft billigst die Leim-Fabrik von
**W. Stalling** in Pieschen bei Dresden.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 32. Leipzig, am 18. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Arenshausen-Münden eröffnet. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf der Taunusbahn, Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal etc. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn: Aus der Denkschrift des Directoriums, betreffend die Stellung der Actionäre der Halle-Casseler Zweigbahn zu dem mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage. Vertrag, betreffend die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebs der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn mit ihren Zweig- und Nebenbahnen an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Oberschlesische Eisenbahn. — Personalnachrichten. — Ausland: Italien, Cremona-Mantua; Tunnel unter der Stadt Genua. Die Italienische Eisenbahnen im Jahre 1871. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft ist der letzte Theil der Halle-Casseler Flügelbahn, nämlich die $3_{,54}$ Meilen lange Strecke **Arenshausen-Münden** mit den Stationen ab Arenshausen:

Witzenhausen, Hedemünden und Münden (Anschluss an die Linie Kreiensen-Cassel der Hannoverschen Staats-Eisenbahn)

**am 13. März d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 14. März 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

**Preussen.** Der Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf der Taunusbahn, Zahlung eines Beitrags zu den Baukosten einer Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal, sowie Herstellung des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken von Bremen bis Geestemünde, von Hannover bis Kreiensen und von Schneidemühl über Konitz nach Dirschau lautet:

§ 1. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wird ermächtigt:

1) für Rechnung des Staats von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft die Taunus-Eisenbahn incl. Zweig- und Seitenbahnen, mit dem gesammten Betriebsmaterial und allem sonstigen Zubehör zum Preise von 5 010 000 Gulden Süddeutscher Währung nebst 5 Procent Zinsen vom 1. Januar 1872 bis zum Tage der Zahlung nach näherer Maassgabe des beigedruckten Vertrages vom 26./29. Januar 1872 käuflich zu übernehmen, gemäss § 8 dieses Vertrages die auf der Westseite der Stadt Frankfurt a. M. gelegenen Bahnhöfe umzubauen und daselbst mit der Hessischen Ludwigs Eisenbahn-Gesellschaft eine gemeinschaftliche Personenstation herzustellen;

2) der Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahn-Gesellschaft eine Subvention à fonds perdu im Betrage von 500 000 Thlrn. zum Bau einer Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal nach näherer Maassgabe des beigedruckten Vertrages vom 28. Februar 1872 zu zahlen;

3) zur Herstellung des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken von Geestemünde nach Bremen und von Hannover nach Kreiensen neben dem von der Stadt Bremen für die erstere Strecke zu leistenden Zuschusse und den für den Zweck disponibelen etatsmässigen Mitteln die Summe von 935 200 Thalern zu verausgaben;

4) von den durch das Gesetz vom 9. März 1867 bewilligten Geldmitteln die Summe von 2 825 000 Thalern, statt zum Ausbau des zweiten Geleises auf der Strecke von Schneidemühl über Bromberg nach Dirschau, zur Anlage des zweiten Geleises auf der Abkürzungsstrecke der Ostbahn von Schneidemühl über Konitz nach Dirschau zu verwenden.

§ 2. Der zu dem Kaufe der Taunus-Eisenbahn, zur Subventionirung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft und zur Anlage des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken Bremen-Geestemünde und Hannover-Kreiensen erforderliche Geldbedarf ist in Höhe von einer Million Thaler aus den Fonds der Seehandlung zu entnehmen und im Uebrigen durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzubringen.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen bis zur Erfüllung der erforderlichen Gesammtsumme, zu welchem Zinssatz, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanz-Minister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 in Anwendung.

Zur Deckung der auf Preussen entfallenden, zur Zeit noch nicht zu übersehenden Kosten des Umbaues der Frankfurter Bahnhöfe resp. der Errichtung einer gemeinschaftlichen Personenstation soll zunächst die von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nach § 8 des Vertrages vom 26./29. Januar 1872 zu zahlenden Grundentschädigungssumme, sowie der Erlös aus dem Verkauf der etwa entbehrlichen Eisenbahn-Dispositionsländereien in Frankfurt a. M. verwendet werden.

§ 3. Jede Verfügung der Staatsregierung über die Taunus-Eisenbahn durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.

§ 4. Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Finanz-Minister übertragen.

I.

Vertrag, betreffend den Ankauf der Taunusbahn durch den Preussischen Staat und die Erweiterung des Unternehmens der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft innerhalb Preussens.

Zwischen dem Ministerial-Director Theodor Weishaupt, als Commissarius des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten einerseits und dem Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch den Präsidenten Dr. Parcus, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen und der Genehmigung der General-Versammlung der Actionäre der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1. Zwischen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft und der Taunus-Eisenbahngesellschaft ist unterm 14. November 1871 ein Vertrag verabredet worden, Inhalts dessen die Taunus-Eisenbahngesellschaft als besondere Gesellschaft zu bestehen aufhört und deren Concessionen, Activen und Passiven auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft übergehen, beziehungsweise von dieser übernommen werden sollen.

Sobald dieser Vertrag perfect geworden, ist der Preussische Staat berechtigt und verpflichtet, die Taunusbahn in demselben Umfange, wie die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft dieselbe erworben hat, inclusive Zweig- und Seitenbahnen mit ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, den Reserve- und Erneuerungsfonds, überhaupt mit allen, dem Unternehmen der Taunusbahn anklebenden Rechten und Verpflichtungen von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft käuflich zu übernehmen.

§ 2. Das Kaufobject wird sogleich nach Perfection des gegenwärtigen Vertrags an die Königlich Preussische Regierung übergeben. Eingeschlossen in die Uebergabe werden alle seit dem 1. Januar 1872 aufgekommenen Intraden des Kaufobjects, wogegen die seit diesem Zeitpunkte für dasselbe gemachten Ausgaben Preussen zur Last fallen.

Der Reinertrag der Taunusbahn pro 1871 verbleibt insoweit, als derselbe sich nach dem bisherigen Statute der Taunusbahn als Dividende der bisherigen Actionäre charakterisirt, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft und wird nach Anhörung des Verwaltungsraths derselben von der Preussischen Regierung nach den bisherigen Normen festgesetzt.

§ 3. Binnen 4 Wochen nach der im § 2 bezeichneten Uebergabe des Kaufobjects zahlt Preussen als Kaufpreis die Summe von 5 010 000 geschrieben
Fünf Millionen und Zehntausend Gulden
Süddeutscher Währung nebst 5 Procent Zinsen vom 1. Januar 1872.

Ausserdem übernimmt Preussen als Selbstschuldner die Passiva der Taunus-Eisenbahngesellschaft, insoweit solche auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nach Maassgabe des im § 1 bezeichneten Vertrags übergangen sind, insbesondere die gesammte jetzt noch bestehende Prioritäts-Obligationen-Schuld der Taunusbahn. Die bisher fälligen, noch nicht

bezahlten Zinsbeträge dieser Schuld, werden, insoweit dieselben noch nicht verjährt sind, der Preussischen Regierung bei Uebergabe des Kaufobjects mit überliefert.

§ 4. Die mit dem Beamten- und Dienstpersonal der Taunusbahn abgeschlossenen Verträge, welche am 14. November 1871 Gültigkeit hatten, sind von Preussen zu erfüllen.

Die für die Beamten der Taunusbahn bestehende Pensions- Wittwen- und Waisencasse bleibt nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der Casse mit der entsprechenden Casse derjenigen Bahn zu Stande kommt, mit welcher die Taunusbahn vereinigt werden wird.

§ 5. Die Königlich Preussische Regierung lässt innerhalb ihres Territoriums den Bau und Betrieb folgender Bahnen zu:

a) einer Bahn von Frankfurt durch das Lorsbachthal zum Anschluss an die Lahnbahn zwischen Diez und Weilburg,

b) einer Bahn von Mainz über Wiesbaden mit fester Brücke über den Rhein zum Anschluss an die sub a. erwähnte Bahn und

c) einer Bahn von Frankfurt mit fester Ueberbrückung des Mains zur Einmündung in die Riedbahn, und räumt der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Concessionsertheilung für diese Bahnen vor anderen Bewerbern bis zum 1. Juli 1872 die Priorität ein.

Ausserdem genehmigt die Königlich Preussische Regierung behufs besserer Verbindung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn mit der Strecke Mainz-Frankfurt resp. den Westbahnhöfen in Frankfurt, dass die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nach ihrer Wahl entweder die städtische Verbindungsbahn eigenthümlich erwirbt, und insoweit solches ohne Schädigung der Schifffahrts- und der Interessen des Strassenverkehrs angängig, in zweckentsprechender Weise verbessert, oder aber die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn mittelst fester Brücke oberhalb Frankfurt über den Main führt und auf dem linken Ufer des Flusses mit der Strecke Mainz-Frankfurt in Verbindung setzt. Endlich gestattet die Königlich Preussische Regierung, dass die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ihre linksmainischen Strecken mit der Hanau-Offenbach-Frankfurter Bahn auf dem linken Mainufer bei Sachsenhausen verbindet und an letzterem Orte entsprechende Stations-Anlagen herstellt.

Die von der Königlich Preussischen Regierung für einen Theil der ad a erwähnten Bahn gemachten Vorarbeiten werden der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft gegen Ersatz der darauf verwendeten Kosten zur Disposition gestellt.

§ 6. Der Concessionirung der ad 5 genannten Bahnanlagen sollen die in Preussen üblichen, dem Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft unterm 10. December 1871 bekannt gegebenen Bedingungen zu Grunde gelegt werden.

§ 7. Die Königlich Preussische Regierung wird den zwischen der Frankfurt-Hanauer und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft unterm 27. December 1862 abgeschlossenen Fusionsvertrag unter der Bedingung genehmigen, dass die in den §§ 5 und 6 des Nachtrags zu dem Statut der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vom 24. December 1866 enthaltenen Tarifbestimmungen auf der ganzen Frankfurt-Hanauer Bahn von Kahl bis Frankfurt und ebenso auch auf der Strecke Kahl-Aschaffenburg, so lange dieselbe von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft betrieben wird, analoge Anwendung finden.

Gleichzeitig sollen die seiner Zeit von der Kurfürstlich Hessischen Regierung uzd der Stadt Frankfurt für die Frankfurt-Hanauer Bahn ertheilten Concessionen einer Revision unterzogen und mit den für die Bahnen (§ 5 a—c) zu ertheilenden Concessionen in möglichste Uebereinstimmung gebracht werden.

§ 8. Die Königlich Preussische Regierung und die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft werden in Frankfurt eine gemeinschaftliche Personenstation herstellen, welche einschliesslich des Grund und Bodens gemeinschaftliches Eigenthum werden soll.

Die Projectirung dieser Station, sowie der zugehörigen Güterbahnhöfe soll nach Maassgabe der am 10. December 1871 im Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit Vertretern der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft festgestellten Grundzüge durch ein in Frankfurt zu etablirendes, gemeinschaftliches Bureau erfolgen, die definitive Festsetzung des Projects gebührt der Preussischen Regierung.

Die Vertheilung der Anlagekosten der gemeinschaftlichen Personenstation erfolgt im Verhältniss des Raums, welcher jedem der beiden Contrahent für seine alleinigen Zwecke nach Maassgabe des festgestellten Projects überwiesen wird. Nach demselben Verhältnisse bestimmen sich die ideellen Miteigenthums-Antheile der Contrahenten, ingleichen richtet sich darnach die Beitragspflicht zu der auf gemeinschaftliche Kosten zu bewirkenden Unterhaltung der Personenstation. Ausgeschlossen von der gemeinschaftlichen Unterhaltung sind die jedem Theil zur ausschliesslichen Benutzung überwiesenen Anlagen, welche jeder für alleinige Rechnung zu unterhalten hat.

Für den zu der gemeinschaftlichen Station erforderlichen Grund und Boden, soweit er den bestehenden Bahnhöfen entnommen wird, vergütet die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft,

1) sofern der ihr für alleinige Zwecke überwiesene Raum und ihr Antheil an den gemeinschaftlich zu benutzenden Räumen das Areal des Frankfurter Taunus-Bahnhofes an Grösse nicht übertreffen, die Anlagekosten des Taunus-Bahnhofs — bei geringerer Grösse der gedachten Räume einen ratirlichen Theil dieser Kosten — unter Zuschlag von 4 Proc., jedoch unter Abrechnung des Werths der alten Materialien,

2) sofern die Räume, mit welchen die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft betheiligt ist, sich grösser ausweisen, als der Taunus-Bahnhof, für das überschiessende Terrain pro Quadratmeter den auf diese Flächeneinheit fallenden Durchschnittsbetrag der Anlagekosten des Main-Neckar- und des Main-Weser-Bahnhofs gleichfalls unter Zuschlag von 4 Proc. und unter Abrechnung des Werths der alten Materialien.

Muss für die Personen-Station neues Terrain erworben werden, so werden die Erwerbungskosten desselben dem nach den vorstehenden Grundsätzen für das Terrain des Main-Neckar- und des Main-Weser Bahnhofs ermittelten Betrage hinzugerechnet und nach der sich ergebenden Gesammtsumme der von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft zu vergütende Durchschnittsbetrag für das von ihr über die Grösse des Taunus-Bahnhofs hinaus in Anspruch genommene Terrain berechnet.

Als Terrain der jetzigen Bahnhöfe soll alles dasjenige Terrain gerechnet werden, welches östlich resp. nord- und südöstlich der Verbindungsbahn zwischen der Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn, von der Mainzer Landstrasse bis zur Gutleuthofstrasse liegt.

Die Terrains zu den auf der anderen Seite der vorbezeichneten Grenzlinie anzulegenden Güterbahnhöfen hat jeder Theil für sich allein zu erwerben, jedoch soll der Hessischen Ludwigsbahn das zu ihren Anlagen der Art etwa erforderliche, im Besitz der resp. Bahnen befindlichen Terrain zu den Selbstkosten überlassen werden.

§ 9. Die Preussische Regierung wird weder von dem zwischen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft und der Taunus-Eisenbahngesellschaft unterm 14. November v. J. abgeschlossenen Fusions-Vertrage, noch von dem gegenwärtigen Vertrage resp. den zu seiner Ausführung nothwendigen Verhandlungen eine Stempelgebühr erheben, auch diejenigen Stempelgebühren, Währschaftsgelder etc. allein tragen, welche die Grossherzoglich Hessische Regierung beziehungsweise die Stadt Frankfurt a. M. von dem gegenwärtigen Vertrage und den weiter erforderlichen Verhandlungen zu erheben berechtigt sein möchten.

Berlin, den 29. Januar 1872.
Theodor Weishaupt,
Ministerial-Director.

Mainz, den 26. Januar 1872.
Dr. Parcus,
Präsident des Verwaltungsraths der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

II.

Vertrag, betreffend die Zahlung eines Beitrags à fonds perdu zu den Baukosten einer Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

Zwischen dem Geheimen Bau-Rath Schneider und dem Geheimen Regierungs-Rath D'Avis als Commissarien des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten einerseits und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu Magdeburg andererseits, ist unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung und der Zustimmung des Ausschusses der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag verabredet worden.

§ 1. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von ihrem Bahnhofe Langelsheim der projectirten Bahn Vienenburg-Langelsheim-Seesen nach Clausthal unter den folgenden näheren Bestimmungen als einen integrirenden Theil ihres Bahnunternehmens zu übernehmen.

§ 2. Der Bau und der Betrieb der Zweigbahn erfolgt, soweit durch diesen Vertrag eine Abänderung nicht bedungen wird, nach Maassgabe der Allerhöchsten Concessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 26. Juli 1869 (Ges.-S. pag. 970 u. flgd.).

§ 3. Dem Bau werden im Wesentlichen die von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentlichen Arbeiten vorgelegten Vorarbeiten vom 12. December 1869 zu Grunde gelegt. Derselbe ist alsbald nach Perfectwerdung dieses Vertrages zu beginnen und längstens binnen zwei Jahren nach dieser Perfectwerdung zu vollenden.

§ 4. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, die für die fiscalischen Hüttenöfen, Werke und sonstigen Anlagen, namentlich auch für die dem Forstfiscus gehörige Sägemühle und für die Haupt-Holzlagerplätze erforderlichen Anschlussgeleise an die Zweigbahn zuzulassen.

Die Ausführung dieser Anschlussgeleise, sowie der durch den Bahnbau veranlassten baulichen Aenderungen an den bergfiscalischen Anlagen, erfolgt auf Kosten des Fiscus.

§ 5. Das zu dem Bau der Zweigbahn erforderliche Terrain wird, soweit es dem Königlichen Fiscus eigenthümlich zusteht, unter Vorbehalt des Eigenthums im Fall des Eingehens der Bahn unentgeltlich der Gesellschaft überlassen. Ausserdem zahlt der Staat zu den Baukosten einen Beitrag von 500 000 Thlrn. à fonds perdu, welcher mit 250 000 Thlrn. am 1. Juli 1872 und mit weiteren 250 000 Thlrn. am 1. Juli 1873 zur Auszahlung gelangen wird.

§ 6. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ist berechtigt, von den für die im Besitze des Berg- und Forstfiscus resp. seines etwaigen Besitz- oder Betriebs-Nachfolgers befindlichen Werke etc. anlangenden oder von da versandten Frachtgüter aller Art auf der Zweigbahn Clausthal-Langelsheim einen Frachtsatz zu erheben, der unter Weglassung jedweder Expeditionsgebühr für die ersten 3 500 000 Centnermeilen des Jahres-Transports mit 6 Pf., für die überschiessenden weiteren 1 500 000 Centnermeilen mit 5 Pf. und für alle weiter überschiessenden Centnermeilen mit 4 Pf. pro Centnermeile berechnet ist. Es gilt dabei als selbstverständlich, dass in allen Tarifen, welche die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Verlangen der Berg- oder Forst-Verwaltung für den Verkehr mit den übrigen Stationen der eigenen Bahn sowohl, wie mit Stationen fremder Bahnen einführen wird, eine Expeditionsgebühr für die Station Langelsheim nicht eingerechnet werden darf.

Für den sonstigen Güterverkehr darf der Satz von 6 Pf. pro Centnermeile ohne Genehmigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nicht überschritten werden.

§ 7. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft soll nicht angehalten werden können, mit täglich mehr als zwei Zügen in jeder Richtung der Bahn Personen und Post zu befördern.

So geschehen, unterschrieben und jedem Theile ein Exemplar ausgefertigt.

Berlin, den 28. Februar 1872.

Schneider, Geheimer Bau-Rath. D'Avis, Geheimer Regierungs-Rath.

Magdeburg, den 28. Februar 1872.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahgesellschaft.
Unterschriften.

Die vereinigten Commissionen des Abgeordnetenhauses für Handel und Gewerbe und für Finanzen und Zölle haben den Entwurf in zwei Sitzungen bereits einstimmig genehmigt. Das Abgeordnetenhaus selbst dürfte s. Z. ein Gleiches thun.

* **Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.** (Aus der Denkschrift des Directoriums betreffend die Stellung der Actionäre der Halle-Casseler Zweigbahn zu dem mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Fusionsvertrage.)

Die in No. 28, S. 266 bereits besprochene Denkschrift des Directoriums der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft äussert sich auch eingehend über die Stellung der Halle-Casseler Zweigbahn (Actien Lit. B der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn) zu dem mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hinsichtlich der Betiebsüberlassung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn abgeschlossenen Vertrag.

Zunächst hebt die Denkschrift in rechtlicher Beziehung hervor, dass das Verhältniss der Actionäre Lit. B zu denen des alten Stamm-Unternehmens während der Dauer der Betriebsüberlassung unberührt bleibt und dass ihnen für den Fall der Gesellschafts-Auflösung ihre Rechte vorbehalten worden sind. Thatsächlich werde sich die Position der Actionäre Lit. B in Folge des Vertrages nur verbessern. Die Denkschrift findet Vortheile des Abkommens für die Actionäre Lit. B besonders in drei Punkten.

Die Bestimmung des § 14 in dem Vertrage mit dem Staate vom 25. Juni 1862 über die Theilung der Ausgaben der allgemeinen Verwaltung war vortheilhaft sowohl für das Stamm- als für das Zweig-Unternehmen, da diese Ausgaben sich für jedes von beiden geringer stellen, als wenn jedes die Kosten einer selbstständigen Verwaltung bestreiten müsste. Der Modus der Theilung der Ausgaben wird künftig auf die gesammten, demnächst in Magdeburg-Halberstädter Verwaltung befindlichen Bahncomplexe Anwendung finden und hierdurch werden sich die Kosten der allgemeinen Verwaltung für jeden von neuem reduciren. Dies ist ein Vortheil, welcher für das Halle-Casseler Unternehmen und ebenso für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft aus dem Uebereinkommen hervorgeht.

Die Actionäre Lit. B werden ferner darauf aufmerksam gemacht, dass die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft den Bau der Magdeburg-Erfurter Bahn übernommen hat. Diese Bahn wird voraussichtlich bei Sangerhausen in die Halle-Casseler Bahn einmünden. Hierdurch wird der Weg von Magdeburg, Cöthen und Stassfurt nach Cassel bedeutend abgekürzt. Zweifellos wird die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, sobald sie die Verwaltung der Halle-Casseler Eisenbahn führt, es sich angelegen sein lassen, den ganzen in Frage kommenden Verkehr, soweit sie ihn beherrscht, dieser Linie zuzuwenden und dadurch die Einnahmen der Halle-Casseler Eisenbahn zu erhöhen. Die Erfurter Bahn führt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in das Gebiet der Halle-Casseler Bahn hinein. Es kann nicht ausbleiben, dass diese Gesellschaft sich entschliessen muss, durch Ausführung von Zweig- und Nebenbahnen die reiche Industrie dieser Landestheile aufzuschliessen und die Entwickelung des Verkehrs der Halle-Casseler Bahn hierdurch zu fördern. Die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft, welche mit ihrem Stamm-Unternehmen das Vekehrs-Gebiet der Halle-Casseler Zweigbahn nicht berührt, konnte sich gegen die an sie herantretenden Anforderungen bisher leider nur ablehnend verhalten.

Drittens wird die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nicht umhinkönnen, sobald sie den Zeitpunct für gekommen erachtet, die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn eigenthümlich zu übernehmen, mit den Actionären Lit. B vorher in Verhandlung zu treten. Sie wird alsdann sich bereit finden lassen müssen, begründeten Anforderungen derselben Rechnung zu tragen.

Die Inhaber von Stammactien Lit. B dürfen sich übrigens vertrauensvoll der Ueberzeugung hingeben, dass die Verwaltung eines so grossen Unternehmens, als die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn nach ihrer Vereinigung mit der Magdeburg-Leipziger sein wird, nicht in der Lage ist, kleinliche Rücksichten obwalten zu lassen, und dass daher die Wahrnehmung ihrer Interessen durch den Uebergang der Verwaltung an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft keineswegs leiden kann.

**Vertrag, betreffend die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebs der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn mit ihren Zweig- und Nebenbahnen an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.**

Zwischen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft einer- und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft andererseits, beide vertreten durch ihre Directorien, ist unter Vorbehalt der (inzwischen Seitens der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft erfolgten) Genehmigung der Königlich Preussischen Staats-Regierung, sowie der Gesellschafts-Ausschüsse, resp. soweit dies nach den Statuten nöthig, der Generalversammlungen beider Gesellschaften, der nachfolgende Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1. Sogleich nach erfolgter Genehmigung dieses Vertrages überträgt die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens in dem Umfange, in welchem sie bisher die Verwaltung selbst geführt und den Betrieb selbst geleitet hat, und zwar innerhalb dieser Grenzen ohne irgend welche Einschränkungen, an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Zu diesem Zwecke übergiebt das Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft Verwaltung und Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, sowie ihm die Verfügung darüber zusteht, an das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, welches fortan den Vorstand der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft bilden und für die letztere nach Maassgabe der jeweiligen Bestimmungen des Statuts der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, resp. der gesetzlichen Vorschriften die Verwaltung führen wird.

Kraft dieses Vertrages geht gleichzeitig die Ausübung der Befugnisse und Rechte, welche der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, resp. deren Directorium zustehen, selbstverständlich ohne dass in den gegenüberstehenden Verpflichtungen und Verbindlichkeiten irgend eine Aenderung eintritt, an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, resp. deren Directorium über.

Dagegen übernimmt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft alle Verbindlichkeiten und Verpflichtungen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, wie dieselben stehen und liegen, und verpflichtet sich, dieselben zu erfüllen und dafür aufzukommen, beziehungsweise die Verwaltung in ihren bisherigen Amtshandlungen zu vertreten.

Dies gilt insbesondere

1) von den Verträgen mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie d. d. Magdeburg und Leipzig den 30. December 1837 und d. d. $\frac{\text{Leipzig}}{\text{Magdeburg}}$ den $\frac{\text{5. Februar}}{\text{11. April}}$ 1839, die Strecke Leipzig-Schkeuditz betreffend;
2) von dem Vertrage mit dem Staate vom 25. Juni 1862, den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da nach Cassel betreffend;
3) von den unter Genehmigung des Herrn Handelsministers mit der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover abgeschlossenen Verträgen,
   a) vom 15. Februar und 4. März 1869, die Ueberlassung des Betriebes auf der Strecke Nordhausen-Nüxei an den Staat betreffend,
   b) vom 31. October und 10. November 1869 wegen Mitbetriebs der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft auf der Bahnstrecke Münden-Cassel.

In gleicher Weise ist die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft verpflichtet, dem Staate gegenüber die Verbindlichkeiten zu erfüllen, welche die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft bezüglich des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Cassel nach Helsa übernommen hat.

Der in Gemässheit des durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 13. November 1837 genehmigten Statuts der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft gewählte Ausschuss bleibt in seiner gegenwärtigen Personenzusammensetzung bis zu der im Jahre 1875 abzuhaltenden ordentlichen Generalversammlung bestehen. Eine Ergänzung im Falle des Ausscheidens eines oder mehrerer Mitglieder desselben findet in der Zwischenzeit nicht statt, es sei denn, dass die Zahl der Milglieder und Stellvertreter zusammengenommen sich auf weniger als 24 reduciren sollte, in welchem Falle der Ausschuss durch Neuwahl auf die Zahl von 16 Mitgliedern und 8 Stellvertretern ergänzt wird. Um zu vermeiden, dass der Ausschuss etwa durch Ausscheiden seiner Mitglieder beschlussunfähig werde, soll der § 45 des Statuts der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft dahin abgeändert werden, dass die Beschlüsse des Ausschusses gültig sind, wenn mindestens 8 Mitglieder oder Stellvertreter mit Einschluss des Vorsitzenden oder dessen Stellvertreters anwesend sind. Vom Jahre 1875 ab wird der Ausschuss aus 16 Mitgliedern und 8 Stellvertretern, welche alle drei Jahre neu gewählt werden, bestehen. Der Ausschuss hat das Interesse der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, mit wahrzunehmen; eine Mitwirkung bei der Verwaltung steht ihm nicht zu.

Die Befugnisse der Generalversammlung der Actionäre der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft werden durch diesen Vertrag nicht berührt (cfr. § 28 des Statuts und § 9 des vierten Nachtrages dazu); jedoch ist zur Gültigkeit der Beschlüsse über die im § 28 des Statuts der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft sub 2—7 aufgeführten Gegenstände die Zustimmung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft erforderlich.

§ 2. Vom 1. Januar 1872 ab geht Verwaltung und Betrieb der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn mit ihren Zweig- und Nebenbahnen für Rechnung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Für die Halle-Casseler Zweigbahn sind hierbei ausschliesslich die Bestimmungen des Vertrages mit dem Staate vom 25. Juni 1862 und des vierten Nachtrages zum Statute maassgebend.

Dagegen gehen ohne irgend eine weitere Einschränkung, als in diesem Vertrage selbst angegeben, die Nutzungen und Lasten der Magdeburg-Cöthen-

Halle-Leipziger Stammbahn nebst den ihr zugehörigen Seitenbahnen, einschliesslich der unter Staats-Verwaltung stehenden Strecke Nordhausen-Nüxei, auf die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft über. Sie hat demgemäss die gesammten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zu bestreiten, die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds zu machen, für die Beträge zur planmässigen Amortisation und Verzinsung der jetzigen oder der noch aufzunehmenden Anleihen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, so wie für den aus § 10 des Vertrages mit dem Staate vom 25. Juni 1862 zur Verzinsung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stamm-Actien Lit. B etwa zu leistenden Zuschuss aufzukommen, die Eisenbahnabgabe zu entrichten, kurz und gut alle diejenigen Ausgaben zu machen, welche bei der Ermittelung des zur Vertheilung kommenden Reingewinnes vorweg in Abzug zu bringen sind. Sie erhält dagegen die ordentlichen und ausserordentlichen Einnahmen dieses Unternehmens, insbesondere auch die etwaigen Gewinnüberschüsse aus dem Halle-Casseler Unternehmen gemäss § 11 des Vertrages mit dem Staate vom 25. Juni 1862.

Als Entschädigung für den hiernach der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft aus dem Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stamm-Unternehmen zufliessenden Reingewinn verpflichtet sich die erstere, den Inhabern von Actien der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft aus den Allerhöchsten Concessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 13. November 1837, 28. August 1856 und 24. September 1867 eine feste auf vierzehn Thlr. pro Actie fixirte jährliche Dividende zu zahlen, welche in erster Linie aus dem Reingewinne des Betriebes des Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stamm-Unternehmens und soweit dieser nicht ausreicht, aus dem statutenmässigen Reinertrage des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens bestritten wird und welcher der Vorzug vor der Dividende der Actien Lit. A und B der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eingeräumt wird.

Die Zahlung dieser Dividende erfolgt gegen Rückgabe des den Actien beigefügten Dividendenscheins des betreffenden Jahres an den von dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu bestimmenden Zahlstellen, unter welchen sich eine in Berlin, eine in Leipzig und eine in Magdeburg befinden muss, und wird am 1. Juli des nächstfolgenden Jahres, also zuerst am 1. Juli 1873 fällig. Die Dividendenscheine sollen von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft mit einem Stempel des Inhalts:

„Die Dividende ist laut Vertrag vom . . . . . auf 14 Thlr fixirt.
Directorium
der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft“

versehen werden.

Bezüglich des Verfalls nicht abgehobener Dividenden bleibt § 19 des Statuts der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft in Kraft.

§ 3. Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, als Vorstand der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, wird ermächtigt, Behufs vollständiger Ausrüstung und Ergänzung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stammbahn, sowie zum Bau und zur Inbetriebsetzung der Cassel-Helsaer Bahn eine Prioritäts-Anleihe im Betrage von 2 000 000 Thlr. auf die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stammbahn aufzunehmen und die Bedingungen, unter denen die Emission erfolgen soll, durch Allerhöchstes Privilegium feststellen zu lassen.

Die Erfordernisse an Zinsen und Amortisation dieser Anleihe sind aus den Erträgnissen des Stamm-Unternehmens der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zu bestreiten, jedoch unbeschadet des Anspruchs der Actionäre der Stammbahn der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschft an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Gewährung einer Dividende im Betrage von 14 Thlr. pro Actie.

Für die Vollendung des Neubaues, für die vollständige Ausrüstung und für die Beschaffung der nöthigen Transportmittel der Halle-Casseler Zweigbahn, sowie für die Herstellung eines zweiten Geleises auf derselben bleibt der Vertrag vom 25. Juni 1862, sowie der vierte Nachtrag zum Statute der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft maassgebend.

§ 4. Den Prioritätsgläubigern der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft bleiben ihre bisherigen Vorzugsrechte auf die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn, deren Betriebsmittel und Einnahmen vorbehalten.

Bis zu dem Zeitpuncte der erfolgten Auflösung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft und auch noch nach deren Auflösung, soweit als das Verhältniss zur Halle-Casseler Eisenbahn dies bedingen sollte (cfr. § 6 dieses Vertrages), verwaltet das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn mit ihren Zweig- und Nebenbahnen als einen getrennten Vermögens-Complex und bewahrt dieselbe durch ordnungsmässige Unterhaltung, namentlich durch gehörige Ergänzung aller Abgänge und durch die den staatlichen Bestimmungen entsprechenden Rücklagen zum Erneuerungsfonds vor einer Werthsverminderung.

Zum Zwecke der Vereinfachung der zu führenden getrennten Rechnung und zugleich auch, um der Bestimmung des Vertrages der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft mit dem Staate vom 25. Juni 1862 § 14 zu genügen, wird hierdurch festgesetzt, dass die dort aufgestellten Grundsätze über die Repartition der Kosten der allgemeinen Verwaltung der Bahn und der Transport-Verwaltung, sowie die über die Benutzung der Betriebsmittel, welche gegenwärtig für die Abrechnung zwischen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stammbahn und der Halle-Casseler Zweigbahn maassgebend sind, auch für die Vertheilung der Gesammtkosten auf das Magdeburg-Halberstädter und auf das Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Unternehmen bestimmend sein sollen.

§ 5. Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, als Vorstand der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, wird hierdurch ermächtigt, die auf dem Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Unternehmen ruhenden Prioritäts-Anlehen nach Maassgabe der in Betracht kommenden Allerhöchsten Privilegien nach vorher einzuholender Genehmigung der Staatsregierung zu kündigen und statt ihrer in Höhe des zur Zeit der Kündigung noch nicht getilgten Betrages neue Anleihen aufzunehmen, sofern die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft nicht höher, als bis dahin, sei es durch Gewährung eines höheren Zinsgenusses, durch Verstärkung der Armortisation oder Hinausschiebung des Endpunktes derselben belastet wird.

§ 6. Die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft räumt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hierdurch das Recht ein, nach erfolgter Lösung des zwischen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft und ihren Prioritätsgläubigern bestehenden Schuldverhältnisses, gleichviel ob diese durch Zahlung resp. Sicherstellung im Wege planmässiger Amortisation, oder in Folge früherer Kündigung erfolgen sollte, jedoch unter Vorbehalt der Rechte der Inhaber der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stamm-Actien Lit. B, die Auflösung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft und die Uebertragung des Vermögens derselben in das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn herbeizuführen. Sie hat zu diesem Behufe die Stamm-Actien der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, welche nach § 2 eine fixirte Dividende von 14 Thlr. pro Stück beziehen, in unkündbare zinstragende Papiere gleichen Ertrages umzuwandeln. Will und kann die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Auflösung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft herbeiführen, so hat sie die Inhaber dieser Stamm-Actien mit wenigstens sechsmonatlicher Frist aufzufordern, den Umtausch resp. die Abstempelung zu bewirken, und ihnen für den Fall, dass dies nicht oder nicht rechtzeitig geschieht, binnen weiteren sechs Monaten eine dem Liquidationswerthe entsprechende Abfindung für den Antheil jeder Actie am Gesellschaftsvermögen von 250 Thlr. zu zahlen.

Den an Stelle der Stamm-Actien tretenden zinstragenden Papieren wird ein unbedingtes Vorzugsrecht in Beziehung auf das gesammte, von seinen Prioritätsschulden zu liberirende Stamm-Unternehmen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft und die zu deren Betriebe besonders zu bestimmenden beweglichen Zubehörungen eingeräumt und es wird ihnen unbeschadet dieses Vorzugsrechts ausserdem auch das gesammte Vermögen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft unmittelbar hinter den bis dahin auf dasselbe aufgenommenen Prioritätsschulden verhaftet.

Die Inhaber der Stamm-Actien des alten Unternehmens der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft willigen unter den vorgedachten Bedingungen hierdurch im Voraus in die Auflösung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft und in den Uebergang von deren gesammten Vermögen, sowohl des beweglichen als des unbeweglichen, einschliesslich des Betriebsmaterials, des Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie aller Rechte und Pflichten ihrer Gesellschaft an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

Die Nummern der nicht eingetauschten resp. nicht umgestempelten Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Stamm-Actien, welche zur bestimmten Zahlungszeit nicht eingelöst worden sind, werden zehn Jahre hintereinander Behufs Empfangnahme der Zahlung jährlich einmal in den durch das Statut der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zu öffentlichen Bekanntmachungen vorgeschriebenen Blättern aufgerufen. Diejenigen Actien, welche nicht innerhalb dieser Zeit und nicht innerhalb eines ferneren Jahres, dieses Jahr von dem Datum des letzten öffentlichen Aufrufes an gerechnet, zur Einlösung präsentirt worden sind, werden ohne Weiteres werthlos, was alsdann unter Angabe der Nummern der werthlos gewordenen Actien öffentlich bekannt gemacht wird.

Der Abfindungsbetrag der zur Einlösung kommenden Actien von 250 Thlr. per Stück wird um den Werth der noch nicht fällig gewesenen, nicht mit zur Ablieferung gelangenden Dividendenscheine bei der Auszahlung gekürzt.

§ 7. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft geht mit der Auflösung des Directoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft in den Dienst der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft über, welche die bestehenden Verträge zu erfüllen hat und die Zusicherung giebt, von dem ihr danach zustehenden Kündigungsrechte nicht ohne triftige Gründe Gebrauch machen zu wollen.

Die für die Beamten der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, deren Wittwen und Kinder bestehende Pensions- und Wittwen-Casse in Verbindung mit einer Waisen-Unterstützungs-Casse, bleibt bestehen, sofern nicht etwa mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der Casse mit der der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu Stande kommt. Sollte Letzteres nicht der Fall sein, so verpflichtet sich die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Antrag der Verwaltungs-Deputation der Pensions- und Wittwen-Casse der Beamten der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft in die Abänderung der Statuten dieser Casse nach Maassgabe der Bestimmungen des Statuts der Pensions- und Unterstützungs-Casse für die Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu willigen.

§ 8. Die Mitglieder des Directoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft sind auf drei, resp. zwölf Jahre mit festem Gehalte und zum Theil mit Ansprüchen auf Pension resp. mit dem Anspruche auf Gewährung einer Abfindungssumme für den Fall nicht erfolgender Wiederwahl fest engagirt. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, die Gehälter bis zum Ablauf der Wahlperioden weiter und demnächst auch die Pensionen, soweit solche den betreffenden Directionsmitgliedern nach Maassgabe der Statuten der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zustehen, resp. die festgesetzten Abfindungssummen

auszuzahlen. Es bleibt ihr überlassen, mit den Directionsmitgliedern der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft wegen ihres Uebertritts in die Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu verhandeln und von neuem zu contrahiren.

§ 9. Alle diesem Vertrage entgegenstehenden Bestimmungen der Gesellschafts-Statuten, sowie der Nachträge zu denselben werden für die Dauer dieses Vertrages aufgehoben. Die hierdurch erforderlichen Nachträge zu den Statuten beider Gesellschaften sollen aufgestellt werden.

§ 10. Dieser Vertrag kann nur im Wege gegenseitigen Uebereinkommens abgeändert und aufgehoben werden; nur in dem Falle, dass die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ihrer Verpflichtung zur Zahlung der fixirten Dividende nicht genügen sollte, ist der Ausschuss der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft berechtigt, innerhalb dreier Monate, vom Verfalltage der Dividende an gerechnet, und zwar jedesmal bei Verlust dieses Rechtes für das betreffende Jahr, den Vertrag zum Schlusse des Kalenderjahres zu kündigen.

Die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft hat im Falle der Rückgabe der Bahn der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die von dieser aus eigenen Mitteln in das Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Unternehmen gesteckten Geldbeträge, soweit die Werthe dafür noch vorhanden sind, zu ersetzen.

§ 11. Die auf das Jahr 1871 fallende Dividende der Stamm-Actien der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft wird von der bisherigen Vertretung derselben nach den bisher üblichen Grundsätzen berechnet. Sollte die Verwaltung der Bahn bereits vor Feststellung der Dividende an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übergegangen sein, so wird sie von dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach gleichen Grundsätzen nach Anhören des Ausschusses der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft festgesetzt.

§ 12. Die beiden contrahirenden Eisenbahngesellschaften verzichten hierdurch ausdrücklich auf alle Einwendungen, welche den Bestimmungen dieses Vertrages etwa entgegengesetzt werden könnten, insbesondere auf den Einwand des Irrthums. Namentlich entsagt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft im Falle des Eigenthumerwerbes der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn (conf. § 6 dieses Vertrages) ausdrücklich dem den beiden Theilen bekannten Einwande der Verletzung über die Hälfte.

§ 13. Die Kosten dieses Vertrages inclusive etwaiger Stempelgebühren trägt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

Magdeburg, den 24. Januar 1872.

Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft.
Koch. Schmidt. Krancke.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
Lent. Meyer. Lüdicke.

* **Oberschlesische Eisenbahn.** Die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Beuthen-Morgenroth hat am 16. d. M. stattgefunden und ist die Eröffnung zum 1. k. M. in Aussicht genommen.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Dem Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Lademann zu Königsbrrg i. Pr. ist die Verwaltung der II. Abtheilung der Ober-Betriebs-Inspection der Ostbahn in Bromberg, sowie dem Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Tasch in Schneidemühl die Verwaltung der VI. Betriebs-Inspection der Ostbahn zu Königsberg, und dessen Stelle in Schneidemühl dem Königl. Eisenbahn-Baumeister Bachmann zu Königsberg zur commissarischen Verwaltung übertragen worden. — Der bei den Bauten zur Fortführung der Berliner Verbindungsbahn von Schöneberg über Charlottenburg nach Moabit beschäftigte Baumeister Sendler zu Berlin ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt worden.

**Bayer. Staatsbahnen.** Es wurden die Abtheilungs-Ingenieure und Sectionsingenieure J. Weil von Höchstädt zur Section Gundelfingen und E. Knorr von Gundelfingen zur Section Höchstädt versetzt.

**Württemb. Staatsb.** Die Stelle eines Bahnhofverwalters I. Cl. in Hechingen wurde dem Güterabfertigungsbeamten Gauss in Crailsheim übertragen, der Sectionsingenieur, Bauinspector Bertsch in Tuttlingen, sowie der Vorstand des Controlbureaus der Eisenbahndirection, Bauinspector Coblenz, ihrem Ansuchen gemäss aus dem Staatsdienste entlassen.

**Stellen-Vacanz.** Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn schreibt die mit 900 Thlr. Gehalt dotirte Stelle eines Güterverwalters zu Altona aus. Siehe Bekanntmachung S. 315.

## Ausland.

—*r*— **Italien.** (Cremona-Mantua. Tunnel unter der Stadt Genua.) Zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und Herrn Guiseppe Sacerdoti wurde der definitive Act über die Concession zur Herstellung der Eisenbahnlinie Cremona-Mantua unterzeichnet. Herr Sacerdoti hat mit der Banca Generale in Rom und der Banca di Costruzioni in Mailand Vereinbarungen getroffen, welche die rasche Ausführung des Vertrages sichern.

Nach dem Monitore delle strade ferrate steht noch vor Schluss des laufenden Monats März die Vollendung und Betriebseröffnung des unterirdischen Tunnels bevor, welcher unter der Stadt Genua hergestellt ist, um die Bahn des östlichen Littorales mit jener des westlichen und den übrigen Linien Oberitaliens zu verbinden. Dieser Tunnel hat eine Länge von ungefähr 2300 Meter; gegen die Mitte zu findet sich eine bedeutender trichterförmige Erweiterung zum Behufe der eventuellen Ausführung eines abzweigenden Tunnels, durch welchen eine Verbindung der gegenwärtigen Stationen mit der Seestation und den Hafenräumen hergestellt werden könnte. Das Geleise in demselben ist ein doppeltes.

Die Arbeiten an dem Tunnel wurden Anfangs des Jahres 1870 begonnen, und sollten nach den Accordbestimmungen Ende des Jahres 1872 vollendet sein. Die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten waren keine geringen, sowohl hinsichtlich der Tracirung auf einem nicht zugänglichen, weil mit Häusern bedeckten Terrain, als auch hinsichtlich des Transportes des Materials durch die Stadt und die stets mit Zügen besetzte Station, endlich auch wegen der Enge und Abschüssigkeit des Raumes, auf welchem die Arbeitsplätze zu etabliren waren.

Diesen Schwierigkeiten gegenüber ist die so ausserordentlich frühe Vollendung umsomehr anzuerkennen. Die Direction der Ligurischen Bahn hat kluger Weise bei der Veraccordirung die Tracirung ausschliesslich der betreffenden Unternehmung überlassen, ebenso die mit Privaten und anderen Verwaltungen zu pflegenden Verhandlungen über die Ausführung des Werkes; sie liess derselben vollkommene Freiheit hinsichtlich der geeignetst scheinenden Anordnung der Arbeit, und zur Aneiferung sicherte sie eine Prämie von 20 000 Lire für jeden Monat, der an der bedungenen Zeit gewonnen würde, zu. So hat die Unternehmung zur Raschheit gedrängt, und von allen Weitläufigkeiten und officiellen Beeinflussungen frei, schnell und mit seltener Genauigkeit die geodätischen Arbeiten vollendet, die mit Dritten sich ergebenden Streitpunkte festgestellt und beglichen, und sich mit so reichlichen und vollkommenen Mitteln ausgerüstet, dass an der bedungenen Zeit fast ein Jahr gewonnen werden konnte. Für die Regierung ergab sich aus diesem System der Vortheil, die Arbeit mit ganz geringem Personale überwachen zu können, und Seitens der Unternehmung überdies der Befolgung ihrer Anordnungen sicher zu sein, indem dieselbe ausser Stand gesetzt war, die Streitfälle und Unterbrechungen eintreten zu lassen, welche bei Herstellung der Ligurischen Bahnen in den Jahren 1860 bis 1867 so häufig und nachtheilig waren.

—*r*— **Die Italienischen Eisenbahnen im Jahre 1871.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat vor Kurzem den Ausweis der Erträgnisse der Eisenbahnen des Italienischen Reiches (nach Abzug der Steuer des Zehntels) für den Monat December 1871 veröffentlicht, und es stellen sich bei Berücksichtigung der Ergebnisse in den früheren Monaten für 1871 vergleichsweise mit 1870 die folgenden Hauptsummen dar:

| | Im Ganzen | | Pro Kilometer | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1871 | 1870 | 1871 | 1870 | 1871 |
| | Francs | Francs | Francs | Frcs. | Frcs. |
| Oberitalienische | 69 102 621 | 63 705 505 | 24 803 | 23 386 | + 1417 |
| Römische | 19 546 574 | 18 633 851 | 12 893 | 12 332 | + 561 |
| Südliche | 15 135 902 | 13 683 612 | 11 580 | 10 485 | + 1095 |
| Calabrisch-Sicilische | 3 371 717 | 2 139 877 | 5 464 | 4 572 | + 892 |
| Turin-Cirié | 295 355 | 239 763 | 14 064 | 11 417 | + 2647 |
| Mont-Cenis-Bahn | 365 919 | 464 602 | 17 187 | 17 207 | — 20 |
| Sardinische | 74 096 | — | 2 932 | — | — |
| Turin-Rivoli | 23 168 | — | 6 619 | — | — |
| Zusammen | 107 915 352 | 98 867 210 | 17 137 | 16 325 | + 812 |

Es ergab sich sonach für 1871 eine Mehreinnahme von 9 048 142 Frcs. gegen 1870. Eine Mehreinnahme zeigte sich bei den Oberitalienischen um 5 397 116 Frcs., bei den Römischen um 912 723 Frcs., bei den Südlichen um 1 452 290 Frcs., bei den Calabrisch-Sicilischen um 1 231 840 Frcs., Turin-Cirié 55 592 Frcs. Gegen die gleiche Periode des Vorjahres blieb nur die Mont-Cenis-Bahn um 98 683 Frcs. zurück.

Im Laufe des Jahres 1871 wurden die folgenden neuen Linien eröffnet: Oberitalienische: von Bussoleno an die Französische Grenze (16. October) 48 Kilom.; Calabrisch-Sicilianische: Lentini-Syracus (19. Januar) 58 Kilom.; Bianconovo-Roccella (1. Februar) 36 Kilom., zusammen 94 Kilom.; Sardinische: Cagliari-Villasor (1. Mai) 26 Kilom., Villasor-S. Gavino (4. September) 24 Kilom., zusammen 50 Kilom.; Römische: Torrenieri-Monte Amiata (14. August) 13 Kilom. und Turin-Rivoli (16. September) 12 Kilom.; im Ganzen 217 Kilom. Zum Schlusse ist noch zu bemerken, dass vom 10. October 1871 an, als an dem Tage der Eröffnung der Eisenbahn von Bussoleno an die Französische Grenze, der Betrieb auf der Mont-Cenis-Bahn (Fell-Bahn) eingestellt wurde.

## Technisches.

—*st*— **Stopfbüchsen-Packung aus Asbest.** Es ist bekannt, wie schwierig es ist, die Kolben-Stopfbüchsen bei Dampfmaschinen dicht zu erhalten. Das zu den Stopfbüchsen-Packungen gewöhnlich verwendete Material, der Hanf, giebt wohl einen guten Verschluss; dessen Dauer ist aber in der Regel nicht lange, namentlich bei Hochdruckmaschinen mit überhitztem Dampf, wo der Hanf langsam verkohlt und bald ganz nutzlos wird.

Man hat daher verschiedene andere Materialien versucht, aber ohne vollständigen Erfolg. Ein solcher dürfte erreicht werden durch die Anwendung einer Asbest-Packung. Die Asbestfasern — in Längen von ein paar Zoll bis zu zwei Fuss gewonnen — sind in hohem Grade biegsam und elastisch und können leicht geflochten oder gewebt werden. Asbest ist ausserdem ein schlechter Wärmeleiter und praktisch unzerstörbar durch Hitze. Diese Eigenschaften sind gerade

diejenigen, die für eine Stopfbüchsen-Packung erforderlich sind, und es ist daher seltsam, dass der Gedanke, jenes Material hierfür zu verwenden, erst in jüngster Zeit entstanden und in Ausführung gebracht wurde. Packungen für Kolben- und Schieberstangen haben dreierlei Einflüssen zu widerstehen: Erhöhter Temperatur, Reibung und Feuchtigkeit. Nur einer, die Reibung, hat einen merkbaren Einfluss auf Asbest.

In Amerika wurde die neue Packung bereits mit bestem Erfolg angewendet. In Grossbritannien wurde sie zuerst auf der Caledonian-Railway bei einer Express-Locomotive verwendet und zwar blieb die Packung in den Cylinder-Stopfbüchsen vom 27. Juli 1871 bis 18. November, in welcher Zeit die Maschine 14 070 Miles zurücklegte. Bei solchen Locomotiven dauerte die gewöhnliche Packung höchstens zwei Monate und die Schrauben mussten immer nachgezogen werden. Die Asbest-Packung war, als man sie herausnahm, anscheinend noch ebenso gut als beim Einlegen. Sie verlangte auch weniger Oel zum Schmieren der Kolbenstange, denn das Oel blieb auf der Stange und wurde nicht von der Packung absorbirt. Auch hielt sie die Stange sehr glatt, mehr als jede andere Packung.

Da Asbest in grossen Mengen vorkommt, so wird sich der Preis solcher Packungen auch verhältnissmässig niedrig stellen, umsomehr wenn eine regelmässige Fabrikation derselben eingeführt sein wird.

(Nach der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 20. | März | Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg. S. S. 199. |
| 21. | „ | Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Chemnitz. Gegenstände der Berathung s. S. 186. |
| 21. | „ | Constituirende General-Versammlung der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn (Gera-Greiz-Plauen) zu Greiz. |
| 22. | „ | Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Petersburg. |
| 26. | „ | Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin. |
| 27. | „ | Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig. |
| 27. | „ | *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Tagesordnung s. S. 254. |
| 27. | „ | Actiengesellschaft für Fabrication v. Eisenbahnbedarf zu Berlin. |
| 4. | April. | *Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft zu Wien Tagesordnung: Bericht des Verwaltungsraths über die Fortschritte der neuen Bahnstrecke und die Erwerbung daran gelegener Montan-Entitäten; Beschaffung der erforderlichen Geldmittel. |
| 5. | „ | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S 277 |
| 6. | „ | *Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. S. Bekanntmachung S. 278. |
| 9. | „ | Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. S. S. 298. |
| 9. | „ | *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 306. |
| 12. | „ | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 314. |
| 22. | „ | *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 6. | Mai | Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien. |

### Einzahlungen.

**Sächsisch-Thüringische Eisenbahn (Gera-Creiz-Plauen).** Die erste Einzahlung von 20% des gezeichneten Betrages ist bis 18. März c. zu leisten.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 20. März | zu Cassel | Main-Weserb. | 2000 eich. Schwellen | — |
| 20. „ | zu München | Bayer. Staatsb. | Stichtorf für Oberamtsbezirk München | — |
| 20. März | zu Berlin | Berlin-Hamb. E. | Material-Verkauf* | — |
| 20. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Lagerplatz-Verpachtung in Freiburg und Lüben | — |
| 20. „ | zu Attendorn | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten, Finnentrop-Rothemühle. | — |
| 20. „ | zu Halberstadt | Magdeb.-Halberst. E. | Erdarbeiten Vienenburg-Grauhof | — |
| 21. „ | zu Breslau | Bresl.-Schweidn.-Freib. E. | Pelzkleidungsstücke | — |
| 21. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Material-Verkauf | — |
| 22. „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Erdarbeiten Lazisk-Martha-Valesca-Grube | — |
| 22. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Güterwagen | 278 |
| 23. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Bahnhofs-Restaur. Mergentheim | — |
| 24. „ | zu Rotterdam | Amsterdam-Rotterdam | Schienen etc. | 307 |
| 25. „ | zu Prag | Böhm. Westb. | 200 Kohlenwagen | — |
| 25. „ | zu Prag | dieselbe | 400 St. Speichenräderpaare | — |
| 25. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Pflaster- und Bordsteine | — |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Güterschuppen zu Fröndenberg und Menden | — |
| 25. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Eisenbahnwagen | 307 |
| 25. „ | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten in 46. Section bei Flecken Rotenburg | — |
| 25. „ | zu Creuznach | Rhein-Naheb. | Verkauf alter Schienen | — |
| 26. „ | zu Hannover u. Bremen | Hannoversche E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 307 |
| 26. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Roheisen etc. | 279 |
| 26. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Material-Verkauf | — |
| 27. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Materialverkauf | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Achsen und Räder | 307 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Lagerplatz-Verpachtung zu Strehlen | — |
| 27. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Wagen, Achsen, Federn | 315 |
| 27. „ | zu Ehrenbreitstein | Rheinische E. | Verkauf resp. Verpachtung des früheren Gasthofs „Zum weissen Ross" in Ehrenbreitstein. | |
| 28. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Locomotiven | 278 |
| 30. „ | zu Jena | Saaleisenbahn | Erd- und Kunstbauten (Dorndorf-Jena-Rothenstein | — |
| 30. „ | zu Haarburg | Venlo-Hamburg | $2^1/_2$ Mill. Ziegelsteine | — |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 1. April | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Betriebs-, Werkstätt- u. Uniform-Materialien pro 1872. | |
| 2. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Düren | — |
| 3. „ | daselbst | dieselbe | 156 Paar Filzstiefel | — |
| 3. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Güter-An- und Abfuhr | 299 |
| 4. „ | zu Köln | Rheinische E. | Personenwagen | 315 |
| 6. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schreibmaterialien | — |
| 8. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Restauration in Mülheim | — |
| 8. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Achsen mit Rädern etc. | 315 |
| 9. „ | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 |
| 15. „ | zu Braunschweig | Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

* Das Materialien-Verzeichniss und die Verkaufs-Bedingungen können bei den Werkstätten in Berlin und Hamburg, sowie bei der Redaction dieser Zeitung eingesehen werden.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Herren Actionäre unserer Gesellschaft werden zu einer **ausserordentlichen General-Versammlung auf Freitag, den 12. April d. J., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal zweiter Classe unseres hiesigen Bahnhofes, Askanischen Platz No. 6,**

eingeladen.

Zweck dieser General-Versammlung ist Berathung und Beschlussfassung:

1) über den Bau einer Eisenbahn von Lichterfelde nach Potsdam;
2) über den Bau einer Eisenbahn von unserer Linie Jüterbog-Röderau nach Dresden.

Die Herren Actionaire werden ersucht, möglichst zahlreich zu erscheinen. Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Actionaire, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen vom 9. bis 11. April c. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr, ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kathegorien (Littr. A., B. u. C.) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Hauptkasse (am Askanischen Platz Nr. 6 hierselbst) niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Actionaire, welche statutenmässig Mitglieder der

Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptkasse niederzulegen.

Die deponirten Actien werden vom 13. April c. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 11. März 1872.

**Der Verwaltungsrath.**
gez. V. v. Magnus.

---

## Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

691 Stück 130 M.-M. starken Gussstahl-Achsen mit Speichenrädern,
669 Stück 130 M.-M. starken Gussstahl-Achsen mit Gussstahl-Scheibenrädern und
3914 Stück diversen Tragfedern

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen und Federn für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

**Mittwoch, den 27. März 1872, Vorm. 11 Uhr,**

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Obermaschinenmeisters Graef hierselbst aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt. Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 8. März 1872.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von:

890 Satz Achsen mit schmiedeisernen Speichenrädern, Achswellen aus Tiegelgussstahl, Bandagen aus Bessemerstahl,
1760 Stück Tragfedern aus Tiegelgussstahl,
4050 Stück Spiralfedern aus Tiegelgussstahl für Buffer, Zugapparate und Nothketten

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem

**Montags den 8. April d. Js. Vormittags 10 Uhr**

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Achsen mit Rädern, Trag- und Spiralfedern"

an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu vorangegebener Terminstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 10. März 1872.

**Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

---

## Königliche Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung von:

6 Personenwagen II. Classe,
7 do. III. „
6 Gepäckwagen,
50 offenen Güterwagen zum Transport von Langholz,
85 dergleichen zum Kohlen-Transport,
228 Satz-Achsen mit Rädern und
416 Trag- } Federn,
520 Spiral- }

ferner von:

5 Stück gekuppelten Personen-Locomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm hiesigen Geschäftslocale einzusehen, können aber auch auf frankirte Gesuche von uns in Abschrift bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

**Mittwoch, den 27. März cr., Nachmittags 4 Uhr,**

in unserm Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhof anberaumt.

Interessenten werden ersucht, ihre mit entsprechender Aufschrift versehenen Offerten bis zum bezeichneten Termine, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen. Auf später eingehende Offerten kann nicht gerücksichtigt werden.

Saarbrücken, den 11. März 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

66 Stück Personenwagen IV. Classe, gleichzeitig als III. Classe-Wagen verwendbar,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Constructions-Zeichnungen sind auf frankirte Anfragen von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten versiegelt und mit der äussern Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personenwagen IV. Classe"

bis zum **4. April cr.** uns einzureichen.

Cöln, den 13. März 1872.

**Die Direction.**

---

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 900 Thlr. Gehalt dotirte Stelle des Güterverwalters zu Altona ist vacant. — Geeignete Bewerber, welche im Speditionsfach oder im Eisenbahn-Expeditionsdienst thätig gewesen sind, wollen sich unter Einsendung einer Lebensbeschreibung und, so weit thunlich, von Zeugnissen über ihre bisherige Thätigkeit bis zum **25. d. M.** schriftlich an die unterzeichnete Direction wenden. —

Altona, den 15. März 1872.

**Die Direction.**
Semper. Tellkampf.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**
ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

**Telegraphen-Anlagen,**

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

**Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren**

**die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.**

(vormals **Wilhelm Horn**).

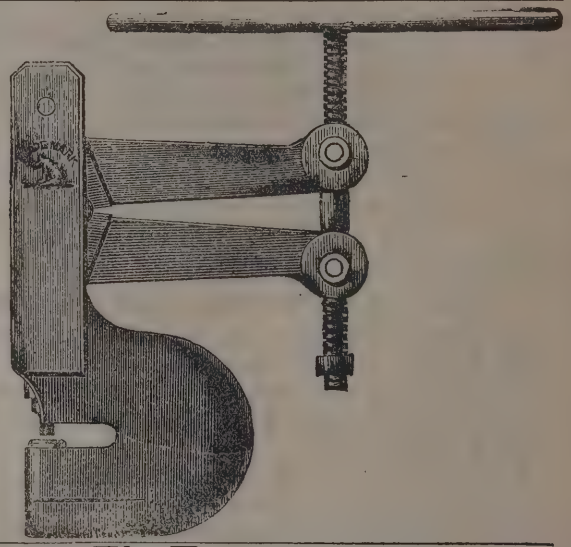
---

**Duplex Patent-Lochmaschinen**

für Dampfkessel, Schiffsplatten, Winkeleisen etc.

empfehlen

**W. Hanisch & Cie.**



Import- und Export-Geschäft von Maschinen und Werkzeugen für alle Zweige der Industrie.

**Berlin, 22 Philippstrasse.**

---

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

**R. Wolf in Buckau-Magdeburg**

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

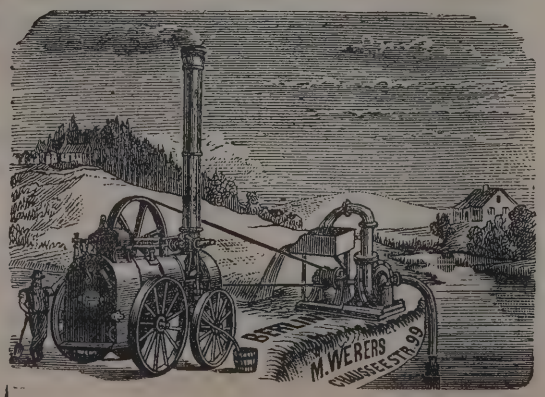
**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

**M. Webers**
Berlin,
Chaussestrasse 99.




**M. Webers**
Berlin,
Chaussestrasse 99.

---

**Ein Techniker** im Maschinen-, Waggon-, Locomotivbau und Eisenbahnbetrieb tüchtig, practisch, Locomotivführer, der 10 Jahre der Leitung einer Werkstatt vorgestanden, sucht entsprechende Stellung.

Adressen befördert sub **No. 2020** die Annoncen-Expedition von **Rud. Mosse** in **Berlin.**

---

**Für Bauunternehmer**

empfehle ich zu billigem Preise eine Parthie (21 Satz) $3^5/_8$″ starke Wagenachsen mit Räder, also complett, noch gut erhalten und vollständig brauchbar. Die Räder haben 35 Zoll Durchmesser.

**S. Friedländer**
in Gr.- Glogau.

---

Beste gekühlte

**Wasserstandsgläser,**

sowie besonders haltbare

**Locomotivgläser,**

genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

---

**Chemische Glühkohlen**

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 33. Leipzig, am 20. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss überzähliger Güter. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger Güter.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter. Aufgestellt am 10. März 1872.

#### 1. Bis zum 1. Februar gemeldete Colli.

##### 1. Kisten und Koffer.

B D 4333/10. 1 Kiste Steingut (105 Kilo) lagert in Emmerich seit 13. December 71.

B. 1 Koffer Bücher etc. Schriftstücke mit dem Namen Selbst, Cameral-Amts-Buchhalter in Kapfenberg (48½ Kilo) lagert in Deutz seit 30. December 71.

EB 607. 1 Kiste Stearinkerzen, Tabak, Bittersalz, Sago, Mehl (38 Kilo) lagert in Deutz seit 29. Dec. 71.

B D 3947. 1 leere Kiste bez. Dülmen (34 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 72.

B S 3147. 1 Kiste Bleichseife von Becker & Steeb (77½ Kilo) lagert in Mülheim seit 27. Januar 72.

C H 637. 1 Kiste Schuhwaaren (19 Kilo) lagert in Emmerich seit 29. December 71.

G & C 1452. 1 leere Kiste (45 Kilo) lagert in Rehme seit 15. Dec. 71.

G G 6048. 1 Kiste Nudeln (31⅓ Kilo) lagert in Emmerich s. 29. Dec. 71.

G B 2162. 1 leere Kiste (14½ Kilo) lagert in Deutz seit 21. Dec. 71. Köln bezettelt.

H K 27. 1 Kiste Spielwaaren (115 Kilo) lagert in Deutz seit 5. Jan. 72. Hannover-Deutz bezettelt.

H B 69. 1 Kiste mit Zollsiegel ab Basel verschlossen (Probekistchen) (⅓ Kilo) lagert in Bielefeld seit 16. Januar 72.

H C 1034. 1 Kiste enth. 1 leere Kiste H C 1033, 8 Kilo (36 Kilo) lagert in Minden seit 24. Jan. 72.

J W 868. 1 Kiste enth. 1 leere Kiste J W 869 (39 Kilo) lagert in Betzdorf seit 13. Dec. 71.

J B 857. 1 Kiste Eisenwaaren (407 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 26. Dec. 71.

J P 888. 1 Kiste Winterhandschuhe bez. Holzwickede-Amsterdam (27 Kilo) lagert in Oberhausen seit 25. Jan. 72.

K 11282. 1 leere Kiste (83 Kilo) lagert in Wissen seit 23. Dec. 71.

L H 4805. 1 Kiste Drähte zu Regenschirmen (21 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 26. Dec. 71.

L B N 4770. 1 Kiste Glaswaaren (9 Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Jan. 72.

L L 3. 1 Kiste Pflaumen (27½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 15. Januar 1872.

M 1917. 1 Kiste Ultramarin (184 Kilo) lagert in Emmerich seit 12. Januar 1872.

O S G 1256. 1 Kiste Cigarren (168½ Kilo) lagert in Emmerich seit 30. December 71.

P S 611. 1 Kiste Feilen von Peiseler & Söhne in Remscheid (80 Kilo) lagert in Deutz seit 11. Januar 72.

W S 10. 1 Kiste baumwollenes Garn (34 Kilo) lagert in Giessen seit 25. Januar 72.

W H 604. 1 Kiste Pianino (307 Kilo) lagert in Deutz s. 27. Jan. 72.

Peter Wilhelm Giese in Stalacke bei Wattenscheid. 1 Kiste Butter (10 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. December 71.

2476. 1 Kiste Lakritz (36 Kilo) lagert in Duisburg seit 14. December 71.

488. 1 Kiste Cigarren (69 Kilo) lagert in Bielefeld seit 14. December 71.

1 leere Kiste (26 Kilo) lagert in Siegen seit 20. Januar 72.

##### 2. Ballen und Packete.

A R 4143. 1 Ballen Federn (32½ Kilo) lagert in Deutz s. 11. Dec. 71.

Æ H 3625. 1 Ballen Leinengarn (9 Kilo) lagert in Bielefeld seit 3. Januar 72.

B E 8590. 1 Ballen Leinen (114 Kilo) lagert in St. B. Essen seit 30. December 71.

B L / R M } 661. 1 Ballen Caffee (62 Kilo) lagert in Giessen s. 22. Dec. 71.

B H 19. 1 Ballen Tuch (18½ Kilo) lagert in Giessen s. 27. Jan. 72.

F A W / B S C } 33, 35, 39, 40, 41, 43. 6 Ballen Tabak (73, 65½, 72, 73, 90, 71 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 27. December 71.

E P 6 Oberhausen. 1 Ballen 7 Stück weisses Leinen und 1 Stück Bettdrillich (62½ Kilo) lagert in Deutz seit 2. Januar 72.

E P 38 Empel. 1 Ballen 3 Stück weisses Leinen (29 Kilo) lagert in Deutz seit 2. Januar 72.

E W 670. 1 Ballen Schustergarn mit der Etiquette ch Cocke & Co. Filde changove: Lockeren bez. Trier (55 Kilo) lagert in Deutz s. 27. Januar 72.

G 36658. 1 Ballen gebrannter Caffee (41 Kilo) lagert in Duisburg s. 4. Januar 72.

C F 405 Berlin. 1 Ballen baumwollene Waaren (28½ Kilo) lagert in Deutz seit 7. Januar 72.

H S 756. 1 Ballen Leinen (47½ Kilo) lagert in Deutz s. 12. Dec. 71.

J W 1575, P D 591. 1 Ballen Wolle lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 1872.

L N 1. 1 Ballen Tabaks-Blätter (102 Kilo) lagert in Deutz seit 7. Januar 72.

M 27400. 1 Ballen Caffee (66½ Kilo) lagert in Duisburg s. 14. Dec. 72.

O 10603/4. 2 Ballen Tabak Empel (380 Kilo) lagern in Deutz seit 12. Januar 72.

T C R 60. 1 Ballen Speck (26 Kilo) lagert in Giessen s. 22. Dec. 71.

T 3679. 1 Ballen Manufacturwaaren bez. Mülheim am Rh. (20 Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 72.

V. 1 Ballen Tabak (52½ Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 11. Jan. 72.

V W 304/5. 2 Ballen Filz (332 Kilo) lagern in Dülmen seit 21. Januar 1872.

W G 62/64. 3 Ballen Leder (252½ Kilo) lagern in Deutz seit 31. December 71.

W 6. 1 Ballen Hausgeräth (17 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 28. December 71.

Ⓝ 416. 1 Ballen Caffee (67½ Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.

##### 3. Fässer und Tonnen.

A W sen. 1593. 1 Fass Cichorien (72 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 6. Dec. 71.

A 401. 1 Fass Petroleum (150½ Kilo) lagert in Emmerich seit 30. December 71.

B 2. 1 Fass Bleizucker (237 Kilo) lagert in Deutz seit 30. Dec. 71.

B ⅛. 6 leere Fässer (64½ Kilo) lagern in Deutz seit 2. Jan. 71.

C H 392. 1 leeres Fass (11 Kilo) lagert in Deutz seit 12. Dec. 71.

D C 128. 1 leeres ¼ Ohmfass (7 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 72.

E C 1. 1 leeres ½ Ohmfass (18 Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.

F W W 3642. 1 leere Tonne (37½ Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.

F K 1096. 1 Fass Druckerschwärze bez. Altenessen-Mülheim a. Rh. (35 Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 72.

HT 5/7. 3 lerre Fässer (29 Kilo) lagern in Rheda seit 27. Dec. 71.

H B 2622. 1 Fass Branntwein (231½ Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar. 72.

HP B 307/8, 311. 3 leere Fässer (32½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 5. Januar 72.

H 25201 oder H 201, 235. 1 Fass Petroleum (155½ Kilo) lagert in Wesel seit 21. Januar 72.

H V 7805. 1 leeres Fass (13¾ Kilo) lagert in Giessen seit 27. Jan. 72.

J M 2. 1 leeres ½ Ohmfass (87½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 21. Januar 72.

J W J 936. 1 Fass Farbe (156½ Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 72.

J G 14505. 1 Fass (22½ Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 72.

L S 2590. 1 Fass Oel (90 Kilo) lagert in Giessen seit 10. Dec. 71.

L B 2. ¼ Ohm Weisswein (45 Kilo) lagert in Siegburg s. 5. Jan. 72

M 4. 1 Fass Wein (50 Kilo) lagert in Emmerich seit 13. Dec. 71.

P B 16/18. 2 leere Fässer (38½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 14. Januar 72.

S + 4. 1 Fass Sardinen (Verkauft), (3½ Kilo) lagert in Deutz seit 2. Januar 72.

2363 / S 1477 / 1346 } 2 Fass, 1 Sack } Nägel (435½ Kilo) lagern in Emmerich s. 8. Jan. 72.

S W 1820. 1 leeres Fass lagert in Haltern seit 28. Jan 72.

W O 4644, 5276. 2 leere Fässer (167 und 178 Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 1. Januar 72.

6991/2. 2 leere Fässer (22½ Kilo) lagern in Deutz seit 31. December 71.

◇ 855, 5226. 1 lerres Fass (29½ Kilo) lagert in Giessen seit 25. Jan. 72.
Herbertz 2945. 1 leeres Ohmfass (30 Kilo) lagert in Altenessen seit 1 Januar 72.
1 leeres Oelfass (18 Kilo) lagert in Castrop seit 28. December 71.
1 Fass Theer (225 Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar 72.
1 Fass dickes Maschinenfett (58 Kilo) lagert in Duisburg s. 8. Jan. 72.
1 leeres Bierfass (15 Kilo) lagert in Minden seit 16. Januar 72.

4. Kübel.

B 3. 1 leeres Kübel (14 Kilo) lagert in Castrop seit 28. December 71.
H E 507. 1 leeres Kübel (3 Kilo) lagert in Minden seit 6. Jan. 72.
S O I. 1 leeres Kübel (8 Kilo) lagert in Rehme seit 27. December 71.

5. Säcke.

C S 7. 1 Sack Einschlagsbaumwolle Nro. 8, 22 Kilo, (24 Kilo) lagert in Ruhrort seit 4. Januar 72.
C S 6. 1 Sack Rohzucker (100 Kilo) lagert in Herford s. 26. Jan. 72.
H 1. 1 Sack Kartoffel (39 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 6. Dec. 71.
H M 800. 1 Sack Senfmehl (59 Kilo) lagert in Deutz seit 9. Jan. 72.
J WC 559, 1. 1 Sack Waldsamen (108 Kilo) lagert in Giessen seit 20. Januar 72.
K 360. 1 Sack Saamenabfall (50 Kilo) lagert in Emmerich seit 4. Januar 72.
L W 4. 1 Sack Kartoffeln (75 Kilo) lagert in Löhne seit 16. Dec. 72.
P K M F R Co. 1 Sack Kartoffelmehl (100 Kilo) lagert in Dortmund seit 29. Januar 72.
R J 2. 1 Sack Gerste (76 Kilo) lagert in Gelsenkirchen seit 1. December 1871.
V B. 1 Sack Graupen (22½ Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 1872.
1 Sack Rohzucker (111 Kilo) lagert in Herford seit 26. Jan. 72.
Gebrüder Heller in Dresden. 1 Sack Säcke (18 Kilo) lagert in Münster seit 1. Dec. 71.
Halkamp & Co. Amsterdam. 1 Sack Roggen (70 Kilo) lagert in Borbeck seit 5 Dec. 71.
Gebr. Munak Halle a. d. Saale. 1 Sack Mehl (100 Kilo) lagert in Giessen seit 7. December 71.
1 Sack Säcke (4 Kilo) lagert in Minden seit 8. Dec. 71.
4 Säcke Rüben (229½ Kilo) lagert in Haltern seit 18. Dec. 71.
27812, 1 Sack Graupen (22½ Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 1872.

6. Körbe.

A B 3720. 1 Korb Tabak von Böninger & Skucé (29½ Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 72.
B N. 1 Korb Schellfische (51 Kilo) lagert in Deutz seit 24. Dec. 71.
B K. 1 Korb eiserne Ketten trägt auch Adresse J W Späths in Dutzendteich C. Nürnberg (16½ Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 72.
D S 2830. 1 Korb Emballage (7½ Kilo) lagert in Giessen seit 30. Januar 1872.
E H 701. 2 leere Körbe (6½ Kilo) lagern in Hamm seit 4. Dec. 71.
F S Wiesbaden 1. 1 Korb Gemüse (40 Kilo) lagert in Deutz seit 23. December 71.
G T 1917. 1 Korb Eisenwaaren (37½ Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar 72.
G K 1612. 1 Korb Eisenwaaren (70 Kilo) lagert in Hennef seit 29. Januar 72.
H K 324. 1 Korb leere Säcke und Körbe (18½ Kilo) lagert in Duisburg seit 14. December 71.
H 1. 1 Korb Bückinge (25 Kilo) lagert in Altenessen seit 20. December 1871.
J C S 3158. 1 Korb 1 Flasche Säure (23 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 72.
L C N 6595. 1 Korb Chemikalien (46 Kilo) lagert in Emmerich seit 30. December 1871.
L K 781. 1 Korb Gewichte (15½ Kilo) lagert in Deutz seit 28. December 1871.
L 1. 1 Korb Materialwaaren (10 Kilo) lagert in Osnabrück seit 1. Januar 72.
M H G 1 Korb frische Fische (75 Kilo) lagert in Deutz s. 2. Jan. 72.
M 30. 1 Korb Bonekamp bekl. Ründeroth-Mülheim (30 Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Jan. 72.
P K 5. 6. 8. 9 4 leere Körbe lagern in Deutzerfeld seit 9. Jan. 72.
P L 133. 1 Korb 30 Flaschen Walportzheimer Wein (51 Kilo) lagert in Hennef seit 23. Januar 72.
P L M 3024. 1 Korb Blechwaaren (45 Kilo) lagert in Oberhausen seit 25. Januar 72.
W J 7641. 1 Korb Rolltabak bez. Neuwied-Troisdorf (26½ Kilo) lagert in Deutz seit 9. Januar 72.
1 Korb frische Fische (67½ Kilo) lagert in Wesel seit 22. Dec. 71.
1 Korb Schellfische (56½ Kilo) lagert in Düsseldorf seit 22. Dec. 71.
1 Korb Blumen (5 Kilo) lagert in Deutz seit 29. Dec. 71.
W K 549. 4 leere Körbe (18 Kilo) lagern in Minden seit 18. Dec. 71.

Diverse.

A Z. 3 } Steine (615 Kilo) lagern in Hamm seit 24. Dec. 71.
G Z. 3 }

B 66. 1 runde eiserne Platte (32½ Kilo) lagert in Duisburg seit 3 Januar 72.
B. 1 Bund Stahl (54 Kilo) lagert in Dülmen seit 21. Jan. 72.
B W Velociped 14. 1 Pack Bretter (18 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 27. Jan. 72.
C F W 75, P J. Kurz Rippberg. 16 Maschinen-Strohmesser (15 Kilo) lagern in Deutz seit 17. Dec. 71.
F B. 2 Colli-Ofentheile (9 Kilo) lagern in Minden seit 30. Dec. 71.
F. 1 Butterhülse Heidelberg-Giessen bekl. (10 Kilo) lagert in Siegen seit 9. December 71.
G M 428. 1 Eisenplatte (21 Kilo) lagert in Minden seit 28. Dec. 71.
H A 4. 5 Pack Holzschuhe (72 Kilo) lagern in Deutz seit 12. Dec. 71.
H S 1057/60. 4 Colli Bohrmaschinen (500 Kilo) lagern in Gelsenkirchen seit 17. Dec. 71.
H S 11. 1 Pack Holzschuhe (15 Kilo) lagert in Deutz seit 11. Januar 1872.
H. 6 eiserne Röhren (75 Kilo) lagern in Deutz seit 5. Januar 72.
H 21/3. 3 Zinkbleche (15 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 21. Jan. 72.
J W 2. 1 Bund Holzschuhe (13 Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Januar 72.
J. 1 Bürde Rundeisen (40 Kilo) lagert in Deutz seit 27 Jan. 72.
L. 8 Stäbe Flacheisen (215 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 7. Januar 72.
P. 5 Colli Gusswaaren lagern in Münster seit 1. Dec. 71.
P B. 1 Collo (70 Kilo lagert in Siegen seit 18. Dec. 71.
S B 124/7. 4 Pack Felle (262 Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 21. Jan. 72.
T M 120/1. 2 Pack Körbe (7 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 19. Januar 1872.
V. 1 Serone Tabak (50 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 11. Jan. 72.
V W. 1 Eisenplatte (6 Kilo) lagert in Minden seit 18. Januar 72.
W 15. 3 Pack Bretter (29½ Kilo) lagern in Minden seit 1. Dec. 71.
Z T. 1 Gebund Bandeisen (41½ Kilo) lagert in Deutz seit 29. December 1871.
Z. 1 Gusstheil zu 1 Ofen lagert in Borbeck seit 8. Jan. 72.
3 Stäbe Flacheisen (55 Kilo) lagern in Deutz seit 15. Dec. 71.
1 eiserne Platte (5 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 17. Dec. 71.
12 Eisenbahn-Wagenfedern (800 Kilo) lagern in Haltern seit 18. December 1871.
1 Gebund Flacheisen (51 Kilo) lagert in Deutz seit 29. Dec. 71.
1 Topf eingemachte Bohnen [verkauft] (35 Kilo) lagerte in Deutz seit 28. Dec. 71.
2368. 1 Rolle Zinkgewebe (3½ Kilo) lagert in Wesel seit 19. December 1871.

2. Im Monat Februar gemeldete Colli.

a. Kisten und Koffer.

B S 3109. 1 Kiste Stangenseife (37 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10 Februar.
C A K 2281. 1 leere Kiste (8 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 27. Febr.
D K 119. 1 Kiste Paquete von roth Leinen-Band (28 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Febr.
F J 4034. 1 Kiste Lichte (43 Kilo) lagert in Düsseldorf s. 3. Febr.
F L 357/8. 2 Kisten Eisenwaaren bez. Giessen (213½ Kilo) lagern in Giessen seit 7. Febr.
M 5413. 1 leere Kiste (41 Kilo) lagert in Giessen seit 16. Febr.
F B K 1 Kiste Käse (30 Kilo) lagert in Oberhausen seit 2. Febr.
G L 4390, G L 4932. 2 Kisten Mechanics für Corsets (165½ u. 186½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 16. Februar.
G V F R 4847. 1 Kiste mit Steuerplomben Köln verschlossen bez Givet (103½ Kilo) lagert in Bielefeld seit 27. Febr.
H B 1447. 1 Kiste schwarz Lasting (23½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
H J 202. 1 Kiste Sämereien und Blumenzwiebel (7½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10 Febr.
J B 857. 1 Kiste grau Nessel (56½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
540/2. 3 leere Kisten (105 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 2 Februar.
L H 4. 1 Kiste Kleider (51½ Kilo) lagert in Düsseldorf s. 3. Febr.
M C 520. 1 Kiste Papier (92 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr
M D 40. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) bez. Schöppheim-Cöln (46 Kilo) lagert in Mülheim seit 14. Februar.
P H S 14444. 1 Kiste Seife (27 Kilo) lagert in Gelsenkirchen seit 4. Februar.
P S 5923. 1 Kiste Chocolade (30½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
P C 3439. 1 Kiste Deckel von Eisenblech (116½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
P L 9955. 1 Kiste Metalltuch zu einem Pianino Lang & Söhne Kehl mit Firma Ludwig (26 Kilo) lagert in Oberhausen seit 19. Febr.
1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert seit 2. Febr.
S 102, S 107. 2 Reisetaschen (36 und 19 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 16. Februar.
S & C 351. 1 Kiste schwarzes Wollband (33½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Februar.
W B 425 Cöln. 1 Kiste Fenchel, Zimmet, Feuerschwamm bez. Düsseldorf (29½ Kilo) lagert in Deutz seit 17. Februar.

W-1 4095 1 Kiste Holzwaaren (23½ Kilo) lagert in Emmerich seit 19. Februar.
117 Limburg a. d. Lahn. 1 Kiste Schmirgel (43 Kilo) lagert in Giessen s. 13. Juli 71.
4450. 1 leere Kiste (9 Kilo) lagert in Giessen seit 24. Febr.
351. 1 Kiste mit Stroh gefüllt (38 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 28. Febr.
7 Kisten Rosinen (227 Kilo) lagern in Düsseldorf seit 3. Febr.
1 Kiste (22 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
1 Koffer [Inhalt unbekannt] (55 Kilo) lagert in Emmerich s. 13. Febr.

b. Ballen und Paquete.

A G 946. 1 Ballen Leinen bez. Bielefeld (25 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Febr.
B 1. 1 Ballen Papier-Abfall (26 Kilo) lagert in Deutz seit 17. Febr.
1 Ballen (12½ Kilo) lagert seit 3. Febr.
C H F S 4808. 1 Ballen Wollenwaaren (96 Kilo) lagern in Düsseldorf seit 3. Febr.
G D F 1959. 1 Ballen Wolle (118½ Kilo) lagert in Giessen seit 10. Februar.
G C 4659. 1 Ballen Tabak (469½ Kilo) lagert in Giessen s. 26. Febr.
H 437 Deutzerfeld. 1 Ballen graues Baumwollenzeug (21 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 28. Febr.
J J H 580. 1 Ballen Wollentuch (37 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
1 Ballen (85 Kilo) lagert seit 20. Febr.
B S 975. 1 Ballen weiss Leinen (149½ Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 10. Juli.
M 223. 1 Ballen Schafwolle (112½ Kilo) lagert in Deutz s. 7. Febr.
S 108. 1 Ballen grau Leinen (13 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 16. Februar.
W S 3. 1 Ballen Caffee (54 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 16. Febr.
405. 1 Ballen dunkelblaues Tuch (22 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 23. Febr.

c. Fässer und Tonnen.

A P 3. 1 Fass Butter (29 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Febr.
C C 1262. 1 leeres Fass (8 Kilo) lagert in Minden seit 3. Febr.
C L. 4 leere Fässer (170 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 27. Febr.
F N 5. 1 Fass Sardellen (2½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 71.
E H 1188. 1 Fass Wein (184 Kilo) lagert in Giessen seit 23. Febr.
F M 389. 1 leeres Fass bez. Siegen (9½ Kilo) lagert in Giessen seit 16. Febr.
H C 29/30. 2 Fässer Fett (342 Kilo) lagern in Giessen s. 19. Febr.
K 433. 1 Fass Kraut (125½ Kilo) lagert in Siegen seit 13. Febr.
K S 4165. 1 Fass Holzschrauben (118½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Febr.
M P. 2 Fässer Sardellen (13 Kilo) lagern in Düsseldorf s. 3. Febr.
N K 970. 1 Fass ? Austern (93 Kilo) lagert in Oberhausen s. 19. Febr.
R & C 7176/7. 2 Fässer Schnupftabak (80 Kilo) lagern in Mühlheim seit 28. Febr.
S 18. 1 Fass Maschinenöl (181½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. Februar.
S 825. 1 leere Tonne (Eiertonne) lagert in Minden seit 7. Febr.
W C 2555. 1 Fass Farberde (167½ Kilo) lagert in Düsseldorf seit 7. Februar.
W 5, W 11. 2 leere Eiertonnen lagern in Minden seit 7. Febr.
495/155. 1 Fass Oel (232½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
848. 1 leeres Fass (12½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.

d. Säcke.

B. 1 Sack Erbsen (50 Kilo) lagert in Gelsenkirchen seit 4. Febr.
Plompe B W O. 1 Sack Mehl (100 Kilo) lagert in Dillenburg seit 16. Februar.
B S W oder B 1. 1 Sack Gerste (50 Kilo) lagert in Deutz s. 19. Febr.
C C 1, C C 8. 2 Sack leere Säcke (33½ Kilo) lagern in Gelsenkirchen seit 4. Febr.
C H Düsseldorf. 1 Sack Roggen (98½ Kilo) lagert in Düsseldorf seit 4. Februar.
F 5. 1 Sack Buchweizen (70½ Kilo) lagert in Düsseldorf s. 4. Febr.
F G 5793. 1 Sack Seilerwaaren (32½ Kilo) lagert in Duisburg seit 8. Februar.
H 1. 1 Sack Bohnen (100 Kilo) lagert in Oberhausen seit 20. Febr.
W S H L K 6. 1 Sack Säcke (34 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
W1. 1 Sack Lohe (46 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
861. 1 Sack Erbsen (87½ Kilo) lagert in Siegen seit 11. Febr.

e. Körbe.

AB. 1 Korb Tabak (10 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Febr.
A M 134. 1 Korb Zucker (27½ Kilo) lagert in Duisburg s. 3. Febr.
A R 233. 1 Pack 3 leere Körbe (12½ Kilo) lagert in Mülheim seit 3. Februar.
A K 10. 2 leere Körbe (8 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 3. Febr.
B L 1788. 1 Korb leere Flaschen (45 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
B 170. 1 Korb Thürschlösser bez. Deutz (17 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 3. Februar.
F M 40. 1 Korb Flaschen bez. Bonn (25½ Kilo) lagert in Schladern seit 8. Februar.
F R 4577. 1 Korb Tabak (13 Kilo) lagert in Duisburg seit 18. Febr.
J H 6 Essen. 1 Pack leere Körbe (22½ Kilo) lagert in Mülheim seit 13. Februar.
J H 47 Essen. 1 Pack leere Körbe (25 Kilo) lagert in Mühlheim seit 13. Febr.
M 537 Ofen. 1 leerer Korb (2½ Kilo) lagert in Emmerich s. 4. Febr.
M K 976. 1 Korb leere Flaschen (51 Kilo) lagert in Borbeck seit 25. Februar.
R II. 1 Korb 1 Blechfl. mit Etiquette: Adler-Apotheke Ruhrort A Wulkow (5½ Kilo) lagert in Deutz seit 2. Febr.
T T 368. 1 Korb Eisenwaaren (20 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
T T 370. 1 Korb Eisenwaaren (19½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
Sucalmius van der Linden, Frankfurt Westendplatz 30. 1 Korb Effecten bez. Essen-Mühlheim (19½ Kilo) lagert in Giessan seit 26. Februar.
4452. 1 leerer Korb (2½ Kilo) lagert in Giessen s. 24. Febr.
1 Pack 3 leere Körbe (8½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 11. Febr.

Diverse.

A. 1 gusseiserner Schmelztiegel (7 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
B C 56. 1 Stück v. 1 Regulirofen (5 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
B A. 1 Decke lagert in Duisburg seit 18. Febr.
448. 1 halbe Kette lagert in Deutz seit 10. Febr.
C M62 Colli Gusseisentheile (356 Kilo) lagern in Ruhrort s. 28. Febr.
C. 145 Colli Gusseisentheile (822 Kilo) lagern in Deutz s. 28. Febr.
D. 1 Sack Schiefertafeln bez. Schwerte (8 Kilo) lagert in Emmerich G 6. seit 14. Febr.
2422. 1 Sack Papier-Tuten (42½ Kilo) lagert in Mülheim seit G U 28. Februar.
H. 80 Colli Ofentheile (527 Kilo) lagern in Emmerich seit 5. Febr.
H F. 1 Stück Baumstamm (28½ Kilo) lagert in Ruhrort seit 3. Febr.
H J. 2 Verschläge Eisenw. (43 Kilo) lagern in Düsseldorf s. 8. Febr.
H. 2 gusseiserne Fourneaux (139 Kilo) lagern in Düsseldorf seit 3. Februar.
H S T G P. 24 Grubenschienen (850 Kilo) lagern in Altenessen seit 10. Februar.
H W H 23. 1 Rolle Draht (28 Kilo) lagert in Duisburg seit 18. Febr.
H 7/8. 2 Aschenkasten (7½ Kilo) lagern in Giessen seit 23. Febr.
H. 1 Kochmaschine mit 3 Löchern (107½ Kilo) lagert in Mülheim seit 28. Februar.
J M 4. 1 Privatdecke lagert in Borbeck seit 25. Febr.
K 6. 1 eiserne Kochtrommel (20 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 4. Februar.
L D 932. 1 Klappstuhl (10 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Febr.
L A 21. 1 Decke lagert in Duisburg seit 18. Febr.
R E G 1042. 1 Decke lagert in Emmerich seit 2. Febr.
S. 6 Colli Schränke (205 Kilo) lagert in Duisburg seit 18. Febr.
T F 363. 1 Ring Bleirohr (37½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
T F 363. 1 Ambos (21 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
T W 861/4. 4 Colli Papier (407 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 10. Februar.
W K 12. 1 Stück Eisen z. 1 Tragfeder geh; bez. Dortmund lagert in Emmerich seit 13. Febr.
Z H. 1 Gebund Bandeisen (40 Kilo) lagert in Duisburg s. 18. Febr.
Kocks Duisburg. 1 Decke lagert in Duisburg seit 18. Febr.
Duisburg 768. 1 Korbflasche Firniss (14 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 23. Februar.
F A Hertzer. 1 Privatdecke lagert in Borbeck seit 24. Febr.
1 eiserne Feuermündung (23½ Kilo) lagert in Düsseldorf s. 7. Febr.
II. 6 Stäbe Flacheisen, 5,8 Meter lang lagern in Rehme s. 7. Febr.
I. 17 Stäbe Rundeisen, 5,3 Meter lang, lagern in Rehme s. 7. Febr.
1 Eisenplatte [ : : ] (36 Kilo) lagert in Minden seit 7. Febr.
1 leere Bütte (5 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
95 Tafeln Messing (448 Kilo) lagern in Deutzerfeldt seit 10. Febr.
1 Gebund Bretter (15 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
1 gebrochene Kuppel lagert in Emmerich seit 13. Febr.
5 Röhren von Eisenblech à 4 Meter lang (187½ Kilo) lagern in Niederschelden seit 17. Febr.
2 Privatketten lagern in Duisburg seit 17. Februar.
1 Parthie Viehsalzlecksteine (275 Kilo) lagert in Wesel seit 17. Febr.
1 Stahlplatte (1 Kilo) lagert in Giessen seit 17. Febr.

## Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

1 leere Kiste (215 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit
1 Seitengewehr } 25. April 1871.
AR 2612. 1 Korb (49 Pfd.) lagert in Dresden.

11019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig, lagert in Dresden seit 5. April 1871.
„Handelsmühle Zöschen“ No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S. 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
C D Brülle oder 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
K G Limbach. 1 Packt } (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
K G Limbach. 2 Körbe }
1 Collo Ofentheil 1970 (10 Pfd.) von Langenberg lagert in Dresden seit 2. November 1871.
S S. 1 Collo (12 Pfd.) lagert in Dresden seit 3. November 1871.
J L 3027. 1 Kiste (123 Pfd.) von Jüterbogk lagert in Dresden seit 7. November 1871.
C S 2277. 1 Collo eiserne Messer (47 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. November 1871.
G D 70. 1 Bürde Leder (141 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. Nov. 71.
1 Stange Stahl (16 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. November 1871.
A 19. 1 Ballen (92 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 22. Nov. 71.
J. Ostertag. 11 Packt Säcke (565 Pfd.) lagern in Dresden seit 26. November 1871.
F P 1809. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Dresden seit 1. December 1871.
3 Laternenkapseln (7 Pfd.) lagern in Dresden seit 14. December 1871.
1 Stange Stahl (28 Pfd.) lagert in Dresden seit 14. December 1871.
Sp. No. 3 u. 33. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Dresden seit 15. December 1871.
W 628. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
R 890. 1 Korb (77 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
Schultze & Sohn 523. 1 Packt Säcke (58 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
1 eiserner Cylinder (35 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. Dec. 1871.
C D 1/3. 3 Packt Emballage (200 Pfd.) lagern in Dresden s. 6. Febr. 72.
H. 1 Bund Eisen (80 Pfd.) von Wurzen lagert in Dresden seit 17. Februar 1872.
C F H 344. 1 Korb (111 Pfd.) lagert in Dresden seit 24. Febr. 1872.
W K. 24 Bund Rundeisen (750 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
K W. 17 Stangen Flacheisen (405 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
K W. 2 Stangen Rundeisen (157 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
H F. 6 Bund Bandeisen (325 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
H F. 8 Bund Draht (838 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 1871.
K R 2115/6. 2 Stück Winden (63 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
K T 1266. 1 Korb (32 Pfd.) lagert in Döbeln seit 26. December 1871.
K T 1038. 1 Schraubstock (40 Pfd.) lagert in Döbeln seit 26. Dec. 71.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
M. 29 Stück Blechrohre (176 Pfd.) lagern in Döbeln seit 17. Nov. 71.

## Verzeichniss

der aus dem Monat März 1872 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

### Kisten und Koffer.

A S 1473. 1 Kiste gefüllt (199 Pfd.) lagert in Köln G.
A B 2. } 1 Kiste Papier (145 Pfd.) lagert in Neuss.
C K 781. }
A J 49. 1 Kiste Effecten (60 Pfd.) lagert in Köln G.
C W 449, 454. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Mechernich.
E B 2490. 1 Kiste gefüllt (27 Pfd.) lagert in Köln G.
F S 94. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 210 Pfd.) lagert in Aachen.
F Z 628/30. 3 Kisten Käse lagern in Neuss.
F H 12113. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Köln G.
F W A 1248, 1111. 2 Kisten gefüllt lagern in Aachen.
H W C 4/5. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagern in Aachen.
H G 3204. 1 Kiste Colonialwaaren (53 Pfd.) lagert in Düren.
J C div. 5 Kisten (Inhalt unbekannt, 1000 Pfd.) lagern in Aachen.
J D 940. 1 Kiste gefüllt (185 Pfd.) lagert in Köln G.
J H C 9890, 9895. 2 Kisten Wein (66 u. 78 Pfd.) lagern in Neuss.
L G 33. 1 Kiste gefüllt (250 Pfd.) lagert in Köln G.
M W 658. 1 Kiste gefüllt lagert in Köln G.
M B 20169. 1 Kiste Butter (240 Pfd.) lagert in Aachen.
P B 1989. 1 Kiste Parfümerie lagert in Essen.
S 2526. 1 Kiste Eier (301 Pfd.) lagert in Aachen.
S 8357. 1 Kiste gefüllt lagert in Köln G.
T 905. 1 Kiste Rosinen (30 Pfd.) lagert in Köln G.
T D 7230. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Cleve.
T N 2854. 1 Kiste Bücher (128 Pfd.) lagert in Köln E.
V B E 151. 1 Kiste Steingut (216 Pfd.) lagert in Neuss.
W Z 290. 1 Kiste Papier (428 Pfd.) lagert in Neuss.
W J 9287. 1 Kiste Stärke (125 Pfd.) lagert in Köln E.
233. 10 Kisten Feuerzeug (178 Pfd.) lagern in Neuss.
232. 1 Kiste Feuerzeug (65 Pfd.) lagert in Neuss.
6048. 1 Kiste Feuerzeug (65 Pfd.) lagert in Aachen.
201. 1 Kiste Manufacturwaaren (108 Pfd.) lagert in Neuss.
W. Stuck Schwelm. 1 Koffer Kleider (43 Pfd.) lagert in Neuss.

### Ballen und Packete.

A L 8. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Neuwied L.
B 1. 1 Ballen Caffee (75 Pfd.) lagert in Mülheim.
R 4
C S 757. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in Köln G.
C G S B 334. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Hochfeld.
E V 727. 1 Ballen baumw. Waaren lagert in Köln G.
E X 5671. 1 Ballen Wolle lagert in Aachen.
F R 1466. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagert in Aachen.
F 7730/31. 2 Ballen Bettfedern (126 Pfd.) lagern in Köln G.
G H 337. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Hochfeld.
G F 6165. 1 Ballen Tuch (30 Pfd.) lagert in Essen.
G M 385. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.) lagert in Köln G.
H J D 1. 1 Ballen Kleider (24 Pfd.) lagert in Köln E.
H P. 1 Ballen Schaafwolle (100 Pfd.) lagert in Aachen.
J W 11. 1 Ballen Reis (202 Pfd.) lagert in Neuss.
L H div. 10 Ballen Wolle lagern in Köln G.
L G 2647. 1 Ballen Nessel (50 Pfd.) lagert in Köln G.
C
P S 5624. 1 Ballen Leinen lagert in Bingerbrück.
Ohne No. 1 Ballen Lumpen (600 Pfd.) lagert in Bacharach.
2 Ballen farbige Lumpen lagern in Düren.

### Fässer, Tonnen und Kübel.

A B 5127. 1 Fass Tabak (420 Pfd) lagert in Elsdorf.
B 1861. 1 Fass Petroleum (327 Pfd.) lagert in Coblenz.
B B H V 678. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 380 Pfd.) lagert in Cleve.
K
C R 670. 2 Fässer Hohlglas lagern in Hochfeld.
D C 666, 613. 1 Fass ansch. Wein lagert in Aachen.
E F 6. 1 Fass Petroleum lagert in Köln G.
F H. 1 Fass Schmieröl lagert in Essen.
G G E 840. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1430 Pfd.) lagert in Neuss.
G H 242. 1 Fass gefüllt (290 Pfd.) lagert in Köln G.
H S 192. 1 Fass gefüllt lagert in Neuss.
J H C 9891. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Neuss.
K C 329/30. 2 Fässer Glas lagern in Köln G.
K M 95. 1/2 Ohm Wein (186 Pfd.) lagert in Köln G.
M 4035. 1 Fass Oel (344 Pfd.) lagert in Erdorf.
M 820. 1 Fass Häringe (148 Pfd.) lagert in Remagen.
M W 4204. 1 Fass Pflaumen (1200 Pfd.) lagert in Köln G.
P T 72, 21. 2 Fässer gefüllt lagern in Hochfeld.
R 2602. 1 Fass gr. Eisenwaaren lagern in Köln G.
R U 4210/11. 2 Fässer Kraut lagern in Köln G.
S F 12. 1 Fass Oel (330 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
J R
V 6613. 1 Fass gefüllt (147 Pfd.) lagert in Neuss.
V I 6623. 1 Fass gefüllt (250 Pfd.) lagert in Köln G.
W 470. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert in Köln G.
W C F 841. 1 Fass Wein (515 Pfd.) lagert in Neuss.
W 118. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 270 Pfd.) lagert in Remagen.
3230. 1 Fass Oel (430 Pfd.) lagert in Trier.
159, 1190. 2 Fässer gefüllt (730 u. 695 Pfd.) lagern in Köln G.

### Säcke.

A C 332. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Neuss.
55. 1 Sack Caffee (76 Pfd.) lagert in Trier.
1 Sack Erbsen (192 Pfd.) lagert in Neuss.
2 Säcke Korn lagern in Köln Rh.
2 Säcke Kartoffeln (282 Pfd.) lagern in Düren.
1 Sack Buchwaizen (70 Pfd.) lagert in Sechtem.

### Körbe.

B C 81. 1 Korb Eisenwaaren (25 Pfd.) lagert in Remagen.
C F E 288. 1 Korb Eisenwaaren (139 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
D H 1. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Köln Rh.
G K 2818. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Coblenz.
G T 2411. 1 Korb gefüllt (20 Pfd.) lagert in Düren.
L 505. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) lagert in Cleve.
O M 2. 1 Korb Wild (28 Pfd.) lagert in Remagen.
M J 4. 1 Korb Tabak (78 Pfd.) lagert in Andernach.
R 2. 1 Korb Bettzeug lagert in Essen.
S 4
7624. 1 Korb chem. Salz (56 Pfd.) lagert in Erdorf.
W G 2844. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Aachen.
Ohne No. 1 Korb Tabak (31 Pfd.) lagert in Trier.

### Unverpackt und lose.

C M 519. 1 Pflugschaar (5 Pfd.) lagert in Neuss.
D. 1 Stück Ofenrost lagert in Köln G.
F 8445. 1 Collo Maschinentheil lagert in Brühl.
G R. 1 Collo Flacheisen (20 Pfd.) lagert in Trier.
HL 4033/35. 3 Maschinen (300 Pfd.) lagern in Neuss.
„ 4063/65. 3 Maschinen (300 Pfd.) lagern in Neuss.
P S. 2 Kaminschieber (1½ Pfd.) lagern in Trier.
S G F. 1 Lagerkasten lagert in Köln G.
W. 1 Stück Eisen lagert in Köln G.
W. 1 Feuerpott lagert in Remagen.
W B 707. 1 Collo Kupferblech (26 Pfd.) lagert in Köln G.
10. 1 Collo Gusseisen (9 Pfd.) lagert in Düren.
Ohne No. 1 Collo Gusseisen (25 Pfd.) lagert in Neuss.
Mannheim Basel. 1 Zolltasche (10 Pfd.) lagert in Köln E.
1 neue Schwelle lagert in Godesberg.
2 Stück Gewichte (26 Pfd.) lagern in Düren.
1 Pack eis. Röhren (14 Pfd.) lagert in Bonn.
1 eiserner Bolzen (2 Pfd.).
1 Ring gr. Eisendraht (23 Pfd.) lagert in Langerwehe.
4 Stück Gewichtsteine (160 Pfd.) lagern in Neuss.
1 Parthie Stabeisen lagert in Vallendar.
1 eiserne Schaufel (1½ Pfd.) lagert in Trier.
1 Schraubstock lagert in Köln E.

### Leere Emballage.

A M. 1 Pack leere Säcke lagert in Essen
K L S
A W G 973. 1 leere Kiste lagert in Düren.
B 222. 1 leerer Anker (12 Pfd.) lagert in Köln E.
C A G 2940. 1 leeres Packfass (16 Pfd.) lagert in Neuss.
E H 477. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Neuss.
E F 11. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
G O 3659. 1 Korb leere Flaschen lagert in Essen.
H 3/4. 2 leere Fässer lagern in Essen.
H C 4818. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Köln G.
H M 4888. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
M B. 1 leeres Oelfass lagert in Düren.
M div. 5 leere Fässer (200 Pfd.) lagern in Neuss.
M 1732. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Hochfeld.
M S 381, 385. 2 leere Fässer (60 u. 82 Pfd.) lagern in Neuss.
MB 207. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Köln G.
R div. 8 leere Fässer lagern in Essen.
R S div. 13 leere Kisten lagern in Düren.
R J. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in Köln G.
S S. 2 Bündel leere Säcke lagern in Bingerbrück.
W K C 3243. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Neuss.
W H 44. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Neuwied L/U.
Elias Bachrach Neustadt. 2 leere Körbe (13 Pfd.) lagern in Köln G
Koch 693. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Düren.
Ohne No. 1 Pack leere Körbe (32 Pfd.) lagert in Neuss.
Gebr. Müser Langendreer. 1 leeres Fass lagert in Köln G.

### Diverse.

A B 1. 1 Gebund Eisenwaaren (62 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
A S 57/62. 6 Pack Waschbecken (140 Pfd.) lagern in Crefeld.
A 10. 1 Pack Körbe (8 Pfd.) lagert in Neuss.
F D 4935. 1 Pack Papier (58 Pfd.) lagert in Neuss.
G G 24. 1 Collo Maschinentheile (112 Pfd.) lagert in Neuss.
G B 1878. 1 Pack Kuchenpfannen (66 Pfd.) lagert in Geldern.
J R A 1/8. 8 Bürden Stahl (1120 Pfd.) lagern in Neuss.
50 Gebund Seegras (2500 Pfd.) lagern in Aachen.
1 Pack getr. Häute lagert in Aachen.
1 Pack Lederabfälle (11 Pfd.) lagert in Mehlem.
2 Gebund Rohr (80 Pfd.) lagern in Bingerbrück.
2 Gebund Nageleisen (52 Pfd.) lagern in Köln G.
1 Päckchen Eisenwaaren (6 Pfd.) lagert in Köln G.
7 Bürden Besen lagern in Köln G.

### Material.

136253. 1 leinene Theerdecke lagert in Köln G.

---

## Eisenbahn-Kalender.

### * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

22. März Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Petersburg.
26. „ Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Besckow zu Berlin.
27. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
27. „ *Wilhelmsbahn zu Ratibor. Tagesordnung s. S. 254.
27. „ Actiengesellschaft für Fabrication v. Eisenbahnbedarf zu Berlin.
30. „ Pester Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft zu Pest.
4. April. *Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft zu Wien Tagesordnung siehe Seite 314.
5. „ *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S 277
6. „ *Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. S. Bekanntmachung S. 278.
9. „ Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. S. S. 298.
9. „ *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 306.
12. „ *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Be-Bekanntmachung S. 314.
22. „ *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322.
6. Mai Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 22. März | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Erdarbeiten Lazisk-Martha-Valesca-Grube | — |
| 22. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Güterwagen | 278 |
| 23. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | Bahnhofs-Restaur. Mergentheim | — |
| 24. „ | zu Rotterdam | Amsterdam-Rotterdam | Schienen etc. | 307 |
| 25. „ | zu Prag | Böhm. Westb. | 200 Kohlenwagen | — |
| 25. „ | zu Prag | dieselbe | 400 St. Speichenräderpaare | — |
| 25. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Pflaster- und Bordsteine | — |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Güterschuppen zu Fröndenberg und Menden | — |
| 25. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Eisenbahnwagen | 307 |
| 25. „ | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten in 46. Section bei Flecken Rotenburg | — |
| 25. „ | zu Creuznach | Rhein-Naheb. | Verkauf alter Schienen | — |
| 26. „ | zu Eger | Bayer. Ostbahn | Erdarbeiten Wiesau-Tirschenreuth | — |
| 26. März | zu Hannover u. Bremen | Hannoversche E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 307 |
| 26. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Roheisen etc. | 279 |
| 26. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Material-Verkauf | — |
| 27. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Materialverkauf | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Achsen und Räder | 307 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Lagerplatz-Verpachtung zu Strehlen | — |
| 27. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Wagen, Achsen, Federn | 315 |
| 27. „ | zu Ehrenbreitstein | Rheinische E. | Verkauf resp. Verpachtung des früheren Gasthofs „Zum weissen Ross“ in Ehrenbreitstein. | |
| 28. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Locomotiven | 278 |
| 30. „ | zu Jena | Saaleisenbahn | Erd- und Kunstbauten (Dorndorf-Jena-Rothenstein | — |
| 30. „ | zu Haarburg | Venlo-Hamburg | 2½ Mill. Ziegelsteine | — |
| 30. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Kleineisenzeug | 323 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Drahtseilrommel mit Zahnrädern etc. | 323 |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 1. April | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Betriebs-, Werkstätt- u. Uniform-Materialien pro 1872. | |
| 2. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Düren | — |
| 3. „ | daselbst | dieselbe | 1560 Paar Filzstiefel | — |
| 3. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Güter-An- und Abfuhr | 299 |
| 4. „ | zu Köln | Rheinische E. | Personenwagen | 315 |
| 4. „ | zu Stargard | Stargard-Posener E. | Steinpfeiler | 323 |
| 5. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Regulatoren | 323 |
| 5. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Wagen-Materialien | 323 |
| 6. „ | daselbst | dieselbe | Eisenbahnwagen | 323 |
| 6. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schreibmaterialien | — |
| 8. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Restauration in Mülheim | — |
| 8. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | Eiserne Ueberbrückungen No. 34 | |
| 8. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Achsen mit Rädern etc. | 315 |
| 8. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserne Ueberbauten | 322 |
| 9. „ | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 |
| 15. „ | zu Braunschweig | Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die diesjährige

**ordentliche General-Versammlung**

unserer Gesellschaft wird

**Montag, den 29. April cr., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal II. Classe unseres hiesigen Bahnhofes, Askanischen Platz No. 6,**

Statt finden.

Zu derselben laden wir die Herren Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen vom 25. bis 27. April cr. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Hauptkasse (am Askanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten, und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1871 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptkasse niederzulegen.

Die deponirten Actien werden vom 30. April cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Zweck der General-Versammlung ist:

1) Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Directorialberichts und des Rechnungs-Abschlusses;
2) Vornahme der erforderlichen Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths;
3) Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 11. März 1872.

**Der Verwaltungsrath.**
V. v. Magnus.

---

## K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn.

**Eröffnung**

**der letzten Theilstrecke Iglo-Abos.**

(Fortsetzung der Linie Oderberg-Iglo.)

**Am 18. März d. J.**

erfolgt die Eröffnung der Theilstrecke Iglo-Abos mit den Stationen:

Marksdorf, Wallendorf-Kirchdrauf, Krompach, Stefanshütte, Margiczan und Kis-Ladna,

wodurch die ganze Linie der Kaschau-Oderberger Bahn vollendet und die im Betriebe befindlichen bisher getrennt gewesenen Theilstrecken Kaschau-Abos-Eperies und Oderberg-Igló verbunden werden.

Die obgenannten neueröffneten Stationen sind sämmtlich zur Aufnahme von Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten bestimmt.

Fahrpläne und Tarife sind bereits mittelst specieller Kundmachungen zur Kentniss des P. T. Publicums gebracht worden.

Pest, im März 1872.

**Die General-Direction.**

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von:

890 Satz Achsen mit schmiedeisernen Speichenrädern, Achswellen aus Tiegelgussstahl, Bandagen aus Bessemerstahl,
1760 Stück Tragfedern aus Tiegelgussstahl,
4050 Stück Spiralfedern aus Tiegelgussstahl für Buffer, Zugapparate und Nothketten

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem

**Montags den 8. April d. Js. Vormittags 10 Uhr**

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Achsen mit Rädern, Trag- und Spiralfedern"

an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu vorangegebener Terminstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 10. März 1872.

**Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

---

## Königliche Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung von:

6 Personenwagen II. Classe,
7 do. III. „
6 Gepäckwagen,
50 offenen Güterwagen zum Transport von Langholz,
85 dergleichen zum Kohlen-Transport,
228 Satz-Achsen mit Rädern und
416 Trag- } Federn,
520 Spiral- }

ferner von:

5 Stück gekuppelten Personen-Locomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm hiesigen Geschäftslocale einzusehen, können aber auch auf frankirte Gesuche von uns in Abschrift bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

**Mittwoch, den 27. März cr., Nachmittags 4 Uhr,**

in unserm Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhof anberaumt.

Interessenten werden ersucht, ihre mit entsprechender Aufschrift versehenen Offerten bis zum bezeichneten Termine, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen. Auf später eingehende Offerten kann nicht gerücksichtigt werden.

Saarbrücken, den 11. März 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Aufstellung von

29 Stück eisernen Ueberbauten verschiedener Dimensionen für das 2. Geleise der Ruhr-Sieg- und Schwerte-Arnsberger Strecke, sowie für eine Ruhr-Strombrücke bei Steele, im Gesammtgewichte von rot. 666 000 Kilogramm Walz- und Schmiedeeisen und 42 700 Kilogramm Gusseisen soll, in Loose getheilt, im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die dem Verdinge zu Grunde liegenden Zeichnungen, Bedingungen und Massen-Berechnungen, von welchen Abdrücke gegen Erstattung der Druckkosten abgegeben werden, sind im technischen Büreau unserer Betriebs-Abtheilung hierselbst einzusehen und zu beziehen, daher Anfragen an dasselbe direct zu richten.

Schriftliche Anerbietungen auf die Uebernahme eines oder mehrerer Loose sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis

**Montag, den 8. April, Vormittags 11 Uhr,**

der unterzeichneten Direction portofrei einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Elberfeld, den 12. März 1872.

**Königl. Eisenbahn-Direction.**

---

## Rechte-Oder-Ufer-Bahn.

Die Lieferung von

**Kleineisenzeug**

für 1872 soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Lieferung und die Zeichnungen werden auf portofreies Verlangen von unserer Kanzlei hier, Berlinerstrasse No. 76, verabfolgt.

Offerten sind nach Vorschrift der Bedingungen bis zum **30. d. M., Vormittags 11 Uhr,** an uns einzureichen. Zu dieser Stunde erfolgt die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienen Submittenten in unserem Central-Büreau hier, Berlinerstrasse No. 76 I. Etage, Zimmer No. 5.

Breslau, den 14. März 1872.

**Die Direction.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

1100 Stück Wagenachsen aus Tiegelgussstahl,

1100 Satz schmiedeeisernen Speichenrädern mit aufgezogenen Puddelstahl- oder Bessamerstahl-Bandagen, sowie:

2090 Stück Tragfedern für Güterwagen

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf

**Freitag, den 5. April d. J.,**

Vormittags 10 Uhr, im Bureau des unterzeichneten Obermaschinenmeisters anberaumt, bis zu welchen Tage die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Wagen Materialien"

versehen, eingereicht werden müssen. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus, können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben, gegen Erstattung von 15 Ngr. pro Exemplar, bezogen werden.

Hannorver, den 14. März 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**

K. Schäffer.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

74 Stück bedeckten 4rädrigen Güterwagen, davon 15 Stück mit Bremsen

340 Stück offenen 4rädrigen Güterwagen, davon 40 Stück mit Bremsen,

85 Stück 4rädrigen Hochbordswagen, davon 17 Stück mit Bremsen,

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsofferten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Lieferung von Eisenbahnwagen"

bis zu dem auf:

**Sonnabend den 6. April d. J. Vormittags 10 Uhr**

anberaumten Submissions-Termine bei dem unterzeichneten Ober-Maschinenmeister einzureichen.

Die Zeichnungen und Lieferungs-Bedingungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 1 Thlr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 14. März 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**

K. Schäffer.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung:

einer Drahtseiltrommel nebst zugehörigen Zahnrädern und schmiedeeisener Welle für die Hohnstorfer „Elb-Traject-Anstalt" im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf:

**Sonnabend den 30. März d. J., Vormittags 10 Uhr**

im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 15. März 1872.

**Der Königl. Ober-Maschinenmeister.**

K. Schäffer.

---

## Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von circa 120 Stück Granit- oder Sandsteinpfeilern zu Bahnhofs-Einfriedigungen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Bezügliche Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Stein-Pfeilern"

bis zu dem auf

**Donnerstag, den 4. April d. J., Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau der unterzeichneten Betriebs-Inspection anberaumten Termine portofrei einzureichen, woselbst sie um die bemerkte Stunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen liegen in dem vorerwähnten Büreau zur Einsicht während der Geschäftsstunden aus, werden auch auf portforeie Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Stargard in Pommern, den 15. März 1872.

**Königliche Betriebs-Inspection der Stargard-Posener Eisenbahn.**

---

## Königliche Preussische Ostbahn.

Es soll die Lieferung von 51 Stück Regulatoren (Pendeluhren ohne Schlagwerk) in Polysandergehäuse anzuliefern

mit 17 Stück bis zum I. Juli cr.

mit 17 Stück bis zum 1. August cr. und

mit 17 Stück bis zum 15. September cr.

franco auf einem beliebigen Bahnhofe der Königlichen Ostbahn von Berlin bis Eydtkuhnen oder einem ihrer Zweigbahnen, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Offerten, welche sich auf die ganze Lieferung oder beliebige Theilquanta, jedoch nicht unter 15 Stück beziehen können, sind portofrei und versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Anfertigung und Ablieferung von Regulatoren für die Königliche Ostbahn"

versehen bis zum Submissionstermin

**Freitag, den 5. April cr. 11 Uhr Vormittags**

an den Unterzeichneten einzusenden, in dessen Büreau auf hiesigem Bahnhofe sie zur bezeichneten Terminsstunde eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch auf portofreie Anträge von dort bezogen werden.

Bromberg, den 15. März 1872.

**Der Telegraphen-Inspector.**

Schroeter.

---


## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**

in Teplitz.

## Frankfurter Zeitung

Eigenthümer und Auflage
**Leop. Sonnemann.** **Handelsblatt.** **12500 Exempl.**

Am 1. April beginnt ein neues Abonnement auf die „Frankfurter Zeitung."

Die „Frankfurter Zeitung," welche von **Carl Volckhausen** unter Mitwirkung von **Otto Hörth, Eduard Sack, Dr. Guido Weiss** u. A. redigirt wird, ist ein Organ der Demokratie. Sie vertritt die Grundsätze der Freiheit und Humanität in politischer, religiöser und volkswirthschaftlicher Beziehung.

Tüchtige Privatcorrespondenten in allen Ländern, zahlreiche Telegramme, für welche die Redaction sich grosse Opfer auferlegt, versehen die Leser der „Frankfurter Zeitung" stets mit raschen und zuverlässigen Informationen.

Unser **Feuilleton** enthält ausgewählte Originalnovellen sowie zahlreiche literarische und wissenschaftliche Aufsätze von den bekanntesten Schriftstellern des Vaterlandes. Zu den regelmässigen Mitarbeitern des Feuilletons zählen wir: Ludwig Pfau, Ferdinand Lotheisen, G. F. Kolb, Louis Büchner, Ludwig Walesrode, Ludmilla Assing, Edmund Höfer, Julius Stettenheim, Prof. Vögeli, Prof. G. Vogt, L. Reinhardt u. A.

Das neuerdings mehrfach erweiterte **Frankfurter Handelsblatt** ist das reichhaltigste und zuverlässigste commercielle und finanzielle Organ Süd- und Mitteldeutschlands. Zahlreiche Gratis-Beilagen wie der **Frankfurter Börsen-Kalender**, der regelmässige **Verloosungs-Anzeiger**, Bank- und Eisenbahntabellen werden nach Bedürfniss beigegeben. Neben **dem Coursblatt des Wechselmaklersyndicats, welches jeder Abonnent in einer besonderen Beilage erhält**, bringt der ausführliche Coursbericht der Frankfurter Zeitung die an der Börse selbst aufgenommenen Notirungen der wichtigsten Tagespapiere und giebt auf diese Weise dem Leser Gelegenheit zur Vergleichung.

Der Preis der täglich in zwei, nach Bedürfniss auch in drei Blättern erscheinenden **„Frankfurter Zeitung** und **Handelsblatt"** ist in Frankfurt fl. 3. 45 kr., in Preussen fl. 4. 4 kr. oder 2 Thlr. 10 Sgr. per Vierteljahr; in Oesterreich, Luxemburg sowie im Deutschen Reiche (exclusive Preussen) fl. 3. 20 kr. oder 1 Thlr. 27½ Sgr. Die „Frankfurter Zeitung" ist mithin die billigste unter allen grossen politisch-commerciellen Blättern Deutschlands.

**Anzeigen** finden in der „Frankfurter Zeitung" die weiteste Verbreitung. Die Petitzeile wird mit 9 kr. = 2½ Sgr. berechnet.

Wir bitten die Bestellungen bei den Postämtern recht zeitig zu machen, damit die Uebersendung des Blattes ohne Unterbrechung erfolgen kann.

Neu hinzutretende Abonnenten erhalten gegen Einsendung ihrer Postquittung, soweit der Vorrath reicht, den **Börsen-Kalender pro 1872 gratis geliefert.**

**Frankfurt a. M.** im März 1872.

**Die Expedition der „Frankfurter Zeitung".**
Bureau: **grosse Eschenheimergasse 31.**

## Deutsche Allgemeine Zeitung.

Verantwortl. Redacteur: Prof. Dr. K. Biedermann.
**Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.**

Mit dem 1. April beginnt ein neues Abonnement auf die Deutsche Allgemeine Zeitung, und werden deshalb alle auswärtigen Abonnenten (die bisherigen wie neu eintretende) ersucht, ihre Bestellungen auf das nächste Vierteljahr baldigst bei den betreffenden Postämtern aufzugeben, damit keine Verzögerung in der Versendung stattfindet. Der Abonnementspreis beträgt vierteljährlich 2 Thlr.

Nach dem Schlusse der jetzt versammelten Deutschen Landtage, insbesondere des Preussischen und Sächsischen, wird namentlich der Anfang April wieder zusammentretende Deutsche Reichstag interessanten Stoff für Berichterstattung und Besprechung liefern.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung erscheint Nachmittags 3 Uhr, resp. (mit telegraphischen Börsenberichten) 5 Uhr. Nach auswärts wird sie mit dem nächsten nach Erscheinen jeder Nummer abgehenden Posten versandt.

**Inserate** finden durch die Deutsche Allgemeine Zeitung, welche zu diesem Zwecke von den weitesten Kreisen und namentlich grösseren industriellsn Instituten regelmässig benutzt wird, die allgemeinste und zweckmässigste Verbreitung; die Insertionsgebühr beträgt für den Raum einer viermal gespaltenen Zeile unter „Ankündigungen" 1½ Ngr., einer dreimal gespaltenen unter „Eingesandt" 2½ Ngr.

---

Soeben ist erschienen und von Adolph Refelshöfer in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:

**Koch, Dr. W., Eisenbahnkarte von Russland.** Mit geographischer Uebersicht der Russischen Eisenbahnen, unter Angabe der Betriebs-Eröffnungs-Jahre und Längen sowie der Adressen der Russischen Eisenbahn-Verwaltungen, am 1. Januar 1872. Neue Ausgabe in Buntdruck. Preis 8 Sgr.

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

## Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des Februar-Heftes 1872:** Ofen-Pest, v. C. Schönichen. Madagaskar, v. S. Ruge Mexikanische Bilder, von K. Löffler. Freiburg in Breisgau, von H. Zimmermann. Am Bramáputr, von O. Flex. Eisenbahnfahrt durch Hannover und Kurhessen, von E. Ziehen. Paraguay, von K. Mangels. Aus zwei Jahrhunderten Deutschen Gewerbelebens, von J. Löwenberg. Die Deutschen in Südtyrol und ihre Sagen, von O. Delitsch und J. Zingerle. Das nördliche Bergland von Elsass u. Lothringen, von O. Delitsch. 23 Miscellen. Neue Bücher und Karten etc. **Mit 7 Holzschnitten und 1 Kärtchen.**

---

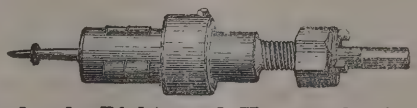
Beste gekühlte
**Wasserstandsgläser,**
sowie besonders haltbare
**Locomotivgläser,**
genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.
Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

---

**Ein Techniker** im Maschinen-, Waggon-, Locomotivbau und Eisenbahnbetrieb tüchtig, practisch, Locomotivführer, der 10 Jahre der Leitung einer Werkstatt vorgestanden, sucht entsprechende Stellung.

Adressen befördert sub **No. 2020** die Annoncen-Expedition von **Rud. Mosse** in **Berlin.**

---



**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**
**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

**Chemische Glühkohlen**
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Ingenieur gesucht**
für
**Locomotivbau.**

In einer der grössten und renommirtesten Norddeutschen Locomotivfabriken findet ein in dieser Branche **ganz tüchtiger,** theoretisch und practisch gebildeter, wie erfahrener Ingenieur Stellung als **Dirigent.** Qualificirte Bewerber, **jedoch nur durchaus bewährte Kräfte ersten Ranges** wollen gefälligst Offerte unter Chiffre **W. No. 209** bei der Expedition dieser Zeitschrift einreichen, und nebst Angabe des seitherigen Wirkungskreises, die Gehaltsansprüche sowie kürzeste Antrittszeit darin mittheilen.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 34.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

1872.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 22. März 1872. (Schluss der Nummer: 21. März, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: Berlin-Erfurt; Berlin-Anhaltische E. und Berlin-Dresden; Lichterfelde-Potsdam; Weiterführung der Berliner Ringbahn; Berlin-Schwerin-Lübeck-Kiel; Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges.; Börsenwoche für Eisenbahnpapiere; Görlitz-Reichenberg; Herrnhut-Rietschen; Bebra-Friedländer Bahn; Schneidemühl-Dirschau; Danzig-Warschau; Luxemburgische Eisenbahnen; Rotterdam-Amsterdam-Hannover; Osnabrück-Quakenbrück und Oldenburgische Bahnen; Eisenbahnconferenz; Verwaltungsrathssitzung der Breslau-Freiburger Bahn; Generalversammlung der Neisse-Brieger Eisenbahngesellschaft; Emission von Saal-Unstrutbahn-Prioritäten; Weimar-Gera; Erfurt-Hof. Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft, Stand der Eisenbahnbauten und Projecte. Die Eisenbahnen im Herzogthum Meiningen. Aus Sachsen: Geschäftsbericht der Leipzig-Dresdner Eisenbahn pro 1871; Nachtrag zum Eisenbahndecret; Bericht der Deputation der 2. Kammer auf das Eisenbahndecret; Muldenthalbahn. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Rückgang der Bahnactien; neue Prioritäten; Betriebskosten der jungen Bahnen; Expropriations-Verfahren; Ungar. Gesetzvorlagen; Betriebseröffnung kleinerer Strecken; Desinfection der Bahnwagen; Organisirung der Executive; zollamtlicher Wagenverschluss; Central-Bureau für Reclamationen; Berg- und schmalspurige Bahnen; Wagen-Leih-Gesellschaft; Locomotiv-, Wagen-Fabrication- und Baugesellschaft; Oesterr. Kohlenbahnen; Ungarische, Oesterreichische, Mährische, Böhmische, Galizische und Orientalische Bahnen. — Officielle- und Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 17. März. (Berlin-Erfurt. Berlin-Anhaltische E. und Berlin-Dresden-Lichterfelde-Potsdam. Weiterführung der Berliner Ringbahn. Berlin-Schwerin-Lübeck-Kiel. Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. Börsenwoche für Eisenbahnpapiere; Görlitz-Reichenberg; Herrnhut-Rietschen; Bebra-Friedländer Bahn; Schneidemühl-Dirschau; Danzig-Warschau; Luxemburgische Eisenbahnen; Rotterdam-Amsterdam-Hannover; Osnabrück-Quakenbrück und Oldenburgische Bahnen; Eisenbahnconferenz; Verwaltungsrathssitzung der Breslau-Freiburger Bahn; Generalversammlung der Neisse-Brieger Eisenbahngesellschaft; Emission von Saal-Unstrutbahn-Prioritäten; Weimar-Gera; Erfurt-Hof.)

Der Unternehmungsgeist, welcher jetzt herrscht und auch verhältnissmässig den Eisenbahnprojecten zu Gute kommt, bekundet jetzt die unverkennbare Tendenz, vorzugsweise die Linien von und nach Berlin zu vermehren bezw. bestehende Verbindungen durch die möglichst directesten Linien abzukürzen. So ist ausser anderen früher schon erwähnten Projecten jetzt die Idee einer directeren Linie Berlin-Erfurt der Verwirklichung einen Schritt näher gerückt. Durch Rescript des Handelsministers ist nämlich der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft hier die Erlaubniss zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Berlin nach Erfurt nebst einer Abzweigung von Treuenbrietzen oder einem in der Nähe dieses Ortes gelegenen Punkte nach Leipzig für das Preussische Staatsgebiet ertheilt worden. Die Ausführung dieser Vorarbeiten ist von der genannten Gesellschaft dem Regierungs- und Baurath a. D. Mellin übertragen worden. Die Sächsische Regierung hatte bereits vor einiger Zeit für ihr Gebiet die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten gegeben.

Durch obiges Project erwächst der Berlin-Anhaltischen Bahn eine neue Concurrenz. Der Berlin-Dresdener Rivalin, welche sich freilich noch im Embryo-Zustande befindet, wird die Anhaltische Bahn nun doch entgegentreten. Die Direction hat aber von einer Linie Luckenwalde-Dresden, welche ursprünglich in Aussicht genommen war, jetzt Abstand genommen und wird dafür in einer zum 12. April berufenen Generalversammlung der Actionäre, die Erlaubniss zum Bau einer von einem Punkte der Jüterbogk-Röderauer Zweigbahn ausgehenden Bahn nach Dresden nachsuchen. Die Wegeabkürzung, welche dadurch für die Strecke Berlin-Dresden erzielt wird, ist keine erhebliche, doch muss es der Berlin-Anhaltischen Bahn darum zu thun sein, den einen ihrer Endpunkte in Dresden zu haben, um alle Pläne, welche über Dresden hinausgehen, vor einer Concurrenzlinie, welche erst einige Jahre später bis nach Dresden gebaut werden kann, die Priorität zu haben. Das Bauproject der Berlin-Anhaltischen Bahn hat übrigens an der Börse auf ihre Actien auch in der verflossenen Woche animirend gewirkt, namentlich im Zusammenhange mit dem Gerücht einer Dividende von 19 Procent. Auf der Tagesordnung jener Generalversammlung der Anhaltischen Eisenbahngesellschaft steht auch die Beschlussfassung über den Bau der neulich erwähnten kleinen Strecke Lichterfelde-Potsdam, gewissermaassen der Anfang einer zweiten Ringbahn. Unsere Verbindungsbahn, deren verbesserter u. vermehrter Sonntags-Fahrplan sich übrigens als höchst rentabel erweist, wird noch vervollständigt werden. In diesen Tagen ist nämlich im Handelsministerium definitiv der Beschluss gefasst worden, die Ringbahn in nordwestlicher Richtung weiter zu führen. Die Bahn soll von dem Bahnhof bei Schöneberg südlich von Wilmersdorf unweit der Lisière des Grunewaldes entlang nach Charlottenburg geführt werden, hier das Terrain der Westend-Gesellschaft (eine namentlich von Beamten stark bewohnte Villen-Colonie) durchschneiden, über die Spree hinweg und in grossen Bogen hinter Moabit fort in den dort befindlichen Bahnhof der Verbindungsbahn eingeführt werden. Es liegt ferner in der Absicht, sowohl bei Wilmersdorf als auch auf Westend, eine Haltestelle zu errichten, was dem Verkehre an diesen Stellen wesentlich zu Gute kommen würde.

Auch das in dem Berichte der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Direction erwähnte Project einer directen Eisenbahn von Berlin über Schwerin nach Lübeck und Kiel scheint seiner Ausführung wirklich entgegen zu gehen. Die Baulinie wird jetzt sowohl von den Bautechnikern der Gesellschaft, als auch von den Technikern des Bau- und Finanz-Consortiums bereist. Die Concession der Preussischen Regierung wird — wenn anders die dabei Interessirten gut unterrichtet sind — in nächster Zeit erwartet; die Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Strelitz und von Lübeck haben danach die Zusage von Concessionen und die Bereitwilligkeit zum Abschluss eines entsprechenden Staatsvertrages dem Comité gegenüber bereits ausgesprochen.

Die Linie Lüneburg-Geestemünde als Fortsetzung der im Bau begriffenen Strecke Wittenberge-Lüneburg wird nun jedenfalls eben so wie Hagenow-Oldesloe gebaut werden, da in der am 14. d. M. in Ludwigslust abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft die Anträge der Verwaltung mit 1125 gegen 4 Stimmen angenommen wurden. Der Bericht der Direction, die beiden Projecte betreffend, welchen ich in seinen wesentlichen Punkten in

meiner in Nr. 28 enthaltenen Correspondenz wieder gegeben habe, gelangten zur Vertheilung an die Actionäre.

An der Börse war in der verflossenen Woche der Handel in Eisenbahnpapieren ein etwas beschränkter und dürfte sich dies auf die zum Theil noch unaufgeklärten Dividendenverhältnisse zurückführen lassen. Andererseits übten die Nachrichten, welche mit einiger Bestimmtheit betreffs einzelner Dividenden circulirten, einen belebenden Einfluss auf die betreffenden Actien, wie ausser bei Anhaltern auch bei Bergisch-Märkischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburgern. Görlitzer dürften keine Dividende geben, doch wurde diese böse Post durch das, was man sich von dem Bau Görlitz-Reichenberg verspricht, einigermaassen ausgeglichen. Ausserdem sind die Gründe, welche bei Nichtvertheilung einer Dividende in Betracht kommen, so durchaus rationeller Natur, dass dies nur Vertrauen zu der Verwaltung einflössen kann. — Das Project Reichenberg-Görlitz wird in der That nach Kräften gefördert. Die Terrain-Erwerbungen für die Strecke sind im besten Gange. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn macht den Versuch, sich auf dem Wege des freihändigen Ankaufs in den Besitz des erforderlichen Landes zu setzen, ehe sie zu der in vielen Beziehungen für die Besitzer nachtheiligen Anwendung ihres Expropriationsrechtes schreitet. Auch mit der Oesterreichischen Regierung sollen jetzt alle noch schwebenden Differenzen ausgeglichen sein, so dass der Beginn der Erdarbeiten auf beiden Seiten der Grenze in Kürze erfolgen könnte. Das Einzige, was dem Bau noch im Wege steht, ist, wie verlautet, eine Differenz zwischen dem Handelsminister und der Verwaltung der Berlin-Görlitzer Bahn, welche letztere gegen den Wunsch des Ministers eine Kopfstation in Görlitz nicht errichten möchte. Auch ein neuerdings ausgearbeitetes Project, in der Nähe des grossen Neisseviaducts bei Görlitz die Niederschlesisch-Märkische Bahn zu überschreiten und unter Herstellung eines eigenen Viaducts die Bahn von dort auf die Höhen am linken Neisseufer zu führen, ist auf Widerspruch gestossen. Die Kosten dieses Projects werden übrigens auf 1½ Million für eine Viertelmeile veranschlagt. Am Mittwoch und Donnerstag wurden unter Betheiligung des Königl. Eisenbahn-Commissars v. Winterstein in Görlitz Conferenzen wegen dieser Angelegenheit abgehalten und hofft man, dass dieselben noch zu einem befriedigenden Resultate führen werden.

Ein anderes die Berlin-Görlitzer Bahn betreffendes Project ist die neuerdings aufgetauchte Idee einer Bahnlinie von Herrnhut nach Rietschen zum Anschluss an die Berlin-Görlitzer Bahn. Es sollen dazu in kurzer Zeit die nöthigen Schritte gethan werden. Die Linie würde folgende Ortschaften berühren: Herrnhut, Zuckmantel, Herwigsdorf, Sohland, Reichenbach i. d. L., Biessig, Arnsdorf, Thiemendorf, Ullersdorf, Jänkendorf, Niesky, Ober-Cosel, Rietschen. Man hofft, die nöthigen Geldmittel für diese Bahn, die etwa 6¼ Meile lang sein würde, leicht beschaffen zu können.

Ueber die vom Landtage gutgeheissenen Eisenbahnprojecte erfährt man, dass mit dem Baue der Bebra-Friedländer Eisenbahn und der anschliessenden Zweigbahn Niederhohne-Eschwege nunmehr alsbald begonnen werden soll, nachdem die nöthigen Projecte bereits völlig fertig gestellt sind. Zur Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel sind von dem bewilligten Baucapitale von 7 600 000 Thlr. Seitens des Handelsministeriums 700 000 Thlr. disponibel gestellt.

Auf der Eisenbahnlinie Schneidemühl-Dirschau sind die Erdarbeiten zwischen Conitz und dem Schwarzwasser nunmehr wieder an verschiedenen Punkten stark in Angriff genommen. — Dies bezieht sich auf die zweite Eisenbahnvorlage. — Von Conitz aus sollen die Erdarbeiten gleich derart hergestellt werden, dass das zweite Geleise mit dem ersten zu gleicher Zeit gelegt werden kann. Wie man hört, soll auf der Wangerin-Conitzer Eisenbahnlinie die Strecke Neu-Stettin-Conitz mit ca. 5000 Arbeitern auf verschiedenen Punkten auf einmal in Angriff genommen werden, wenn die gegenwärtig im Bau begriffene Strecke Wangerin-Neu-Stettin vollendet ist.

In Bezug auf die Linie Danzig-Mlawa-Warschau scheint sich eine Verständigung mit der Russischen Regierung anzubahnen.

Ueber die Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit wird soeben hierher telegraphirt, dass der Präsident des Luxemburgischen Staatsrathes, Jurion, heut nach hier abreisen wird, um mit der Reichsregierung Verhandlungen über die Luxemburger Eisenbahnen einzuleiten. Der Finanzminister Ulveling und der Luxemburgische Geschäftsträger am Berliner Hofe, Dr. Föhr, sind demselben zur Assistenz beigegeben. Die Luxemburgische Regierung scheint also jetzt zu der Einsicht gekommen zu sein, dass sie sich durch Halsstarrigkeit und trotziges Berufen auf die Signatur-Mächte der Londoner Conferenz nur selbst schädigt.

Hiesige Blätter besprechen eine soeben erschienene Brochüre über ein neues Eisenbahn-Project zwischen Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg und Hannover, im Anschluss an die grossen östlichen Eisenbahnlinien, welches das Interesse der davon berührten Landschaften und Städte, sowie der Handelswelt in den grossen Seehäfen in hohem Grade zu erwecken geeignet ist. Diese von dem Eisenbahnbau-Inspector Glünder in Lingen projectirte, nur 30½ Meilen lange Bahn soll auf dem directesten Wege von Zwolle in Holland über Lingen-Bersenbrück-Diepholz-Stolzenau-Rehburg nach Wunstorf im Anschluss an die Staatsbahn mit einer Zweigbahn von Freeren nach Ibbenbüren geführt werden, und wird auf dieser Route die demnächstige Osnabrück-Oldenburger, Paris-Hamburger und Bremen-Mindener Bahn durchschneiden. Falls die projectirte Bahn von Wunstorf über Hannover, Burgdorf nach Meinersen an der Berlin-Lehrter Bahn weitergeführt werden soll, würde dieselbe in eine directe und gänzlich unabhängige Verbindung mit Berlin gelangen und auf diese Weise die kürzeste Trace mit den Holländischen Häfen, Belgien, Frankreich und England herstellen. Das Anlagecapital ist auf ppt. 6 500 000 Thlr. veranschlagt.

Das Consortium, welches die Vorconcession für eine Eisenbahn Osnabrück-Quakenbrück besitzt, hat seine Rechte auf die Oldenburgische Regierung übertragen, und die seitdem zwischen der Oldenburgischen und der Preussischen Regierung schwebenden betreffenden Verhandlungen sind bereits soweit gediehen, dass man in nächster Zeit einen Vertragsabschluss erwarten darf, der zugleich dieses Project und endlich auch dasjenige der Oldenburgischen Verbindungsbahn nach Holland erledigen wird. Die Oldenburgische Bahn wird sich in Osnabrück an die projectirte Bahn der Bergisch-Märkischen Bahn von dort nach Hamm anschliessen, um somit namentlich für die Verbindung der Westfälischen Kohlendistricte mit den Weserhäfen die Concurrenz gegen die neue Bahn der Köln-Mindener Gesellschaft aufzunehmen.

Die Strecke Hude-Beren der Oldenburgischen Bahn ist so weit fertig, dass der Grossherzog von Oldenburg dieselbe bereits befahren hat. Man hofft die ganze Strecke Hude-Brake im Spätherbste dem Betriebe übergeben zu können.

Ueber die am 20. d. in Würzburg stattfindende Conferenz von Delegirten sämmtlicher Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zur Ausarbeitung des Sommerfahrplans erfährt man, dass die wichtigsten Berathungsgegenstände der vorläufigen Tagesordnung folgende sind: Verbesserung der directen Route Wien-Köln mit Wagendurchgang und Durchführung geregelten Personen- und Gütertransports nach und von Paris. Letzteren Punktes halber wird auch die Französische Ostbahn auf der Conferenz durch einen Delegirten vertreten sein.

Ueber eine am 13. d. stattgefundene Sitzung des Verwaltungsrathes der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft wird hierher berichtet, dass den Vorschlägen des Directorii gemäss, vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministers, beschlossen worden ist, für das Betriebsjahr 1871 auf das ältere Stammactien-Capital von 5 100 000 Thlrn. eine Dividende von 9½ pCt. (2 pCt. mehr als für das Jahr 1870) zur Vertheilung zu bringen. Die Betriebs-Einnahme hat 1 784 215 Thlr. betragen. Von derselben gehen ab: als Betriebs-Ausgaben 710 858 Thlr.; auf Zinsen und Amortisation für 5 400 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen: 257 500 Thlr.; als Rücklagen für den Erneuerungsfond: 177 000 Thlr. und für den Beamten-Pensionsfond 5000 Thlr. Ausserdem wird von den zu Meliorationen der Stammbahn bestimmten 1 200 000 Thlr. (gehörend zu den im Jahre 1868 concessionirten 6 500 000 Thlr.) der Betrag von 1 000 000 Thlr. (750 000 Thlr. zu 5 pCt. und 250 000 Thlr. zu 4½ pCt.) mit 48 750 Thlr. aus der Betriebs-Einnahme verzinst, da die mit dem genannten Capital bewirkten Meliorationen bereits im Jahre 1871 zur Benutzung gelangt sind. Auf vorzunehmende Verbesserungen im Bereich der Stammbahn, welche im verflossenen Jahre nicht zur Ausführung gelangen konnten, sind 28 000 Thlr. reservirt. Es verbleiben hiernach 557 107 Thlr. als Reinertrag, von welcher Summe die Dividende mit 484 500 Thlr. und die Königliche Eisenbahnsteuer mit 60 562½ Thlr. gezahlt wird, so dass abzüglich von noch 4295 Thlr. feststehende Tantièmen und Remunerationen noch ein Residium von 7749 Thlr. in das Betriebsjahr 1872 übernommen werden kann.

Der am 15. d. M. zu Breslau stattgehabten General-Versammlung der Actionäre der Neisse-Brieger Bahn lag der Antrag der Gesellschaftsvorstände vor, auf Ermächtigung der Königlichen Direction zu einem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte die in Gemässheit der Allerhöchsten Privilegien vom 27. December 1858 und resp. 9. November 1867 emittirten Prioritäts-Obligationen im Betrage von 100 000 Thlr. und resp. 250 000 Thlr. den Inhabern zu kündigen, sofern die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft sich verpflichtet, diese Obligationen nach Maassgabe der gedachten Privilegien einzulösen. Der Beschluss der Versammlung ist bejahend ausgefallen. Eine schriftliche Vorlage hatte die Direction der Versammlung über den Berathungsgegenstand nicht gemacht.

Die Stamm-Prioritäts-Actien der Saal-Unstrut-Bahn, deren Erscheinen auf dem Geldmarkte bereits vor längerer Zeit angekündigt wurde, sollen nunmehr am 20. und 21. d. M. zur öffentlichen Subscription aufgelegt werden. Der Subscriptionspreis ist auf 85 % festgesetzt. Die Saal-Unstrut-Bahn führt bekanntlich von Straussfurth über Sömmerda, Cölleda und Buttstädt nach einem Punkte der Thüringischen Eisenbahn (bei Gross-Heringen), wo mit letzterer gemeinschaftlich ein Bahnhof angelegt werden soll. Die Länge der Bahn wird etwa 7,25 Meilen sein und das für dieselbe zu verwendende Anlagecapital soll sich auf 2 400 000 Thlr. belaufen. Von diesem letzteren haben die betheiligten Kreise die Stamm-Actien im Belauf von 560 000 Thlr. zum Paricourse übernommen, während die Stamm-Prioritäts-Actien dem Publicum offerirt werden. Die neuen Stamm-Prioritäten tragen dem Prospecte zufolge während der Bauzeit 5% Zinsen, nach der Inbetriebssetzung geniessen sie das Vorrecht auf Gewährung von gleichfalls 5% (ob event. Nachzahlung der an 5% fehlenden Be-

träge erfolgen muss, sagt der Prospect nicht) und erhalten, sobald der Reinertrag sich für das ganze Unternehmen höher als 5% stellt, die Hälfte des weiteren Ueberschusses. Uebrigens soll die Saal-Unstrut-Bahn später über Mühlhausen und Eschwege nach Kassel weiter geführt werden, wodurch sie an innerer wie äusserer Bedeutung sehr wesentlich gewinnen dürfte. Der Betrieb der Saal-Unstrut-Bahn wird von einer angrenzenden Bahn (wahrscheinlich der Thüringischen) unter Bedingungen übernommen werden, welche einen niedrigen Procentsatz der Betriebsausgaben mit Sicherheit voraussetzen lassen. Mit Rücksicht hierauf berechnet der Prospect, dass 25930 Thlr. Brutto-Einnahme pro Meile und Jahr genügen würden, die Verzinsung der Stamm-Prioritäten zu sichern.

Nachschrift. Berlin, 19. März. Das Concessionsgesuch der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn für eine directe Linie Berlin-Dresden ist, wie sämmtliche hiesige Börsenblätter übereinstimmend melden, von Seiten des Handelsministers abschlägig beschieden worden.* während der hier für den Bau dieser Bahn in der Bildung begriffenen selbstständigen Gesellschaft eine Zusicherung für die Ertheilung der Concession gegeben worden ist. Es wurden an der heutigen Börse bereits Consortialbetheiligungen auf die Actien der Berlin-Dresdener Bahn abgegeben. Die Projecte der Anhaltischen Bahn würden sich also auf den Bau der Linie Lichterfelde-Potsdam und den in Aussicht genommenen Umbau des hiesigen Bahnhofes beschränken. Da für diese Zwecke die Creirung junger Actien nicht erfolgen dürfte, die Börse aber bei Haussirung der Anhaltischen Eisenbahnactien zum Theil von der Hoffnung auf eine neue Emission geleitet wurde, so hat die Versagung der Concession für den Bau nach Dresden an der heutigen Börse einen Coursrückgang von 9 Procent zur Folge gehabt.

Was den Neubau des hiesigen Anhaltischen Bahnhofes betrifft, so soll derselbe den modernen Anforderungen gerecht werden und soll damit schon im Laufe dieses Sommers der Anfang gemacht werden. Der provisorische Personen-Bahnhof während des Baues wird, wie bei dem Umbau des Potsdamer Bahnhofes, jenseits des Canals, rechts vom Bahnkörper etablirt werden. Das dazu nothwendige Terrain hat die Gesellschaft bereits freihändig angekauft, bis auf eine kleine Parcelle von ca 8 Quadratruthen, für welche der Eigenthümer einen exorbitanten Preis fordert. Die Bahnverwaltung hat aus diesem Grunde das Expropriationsrecht nachgesucht, dasselbe ist aber staatlicherseits nicht zugestanden worden, doch wird ihr dasselbe auf Grund städtischer Machtvollkommenheit verliehen werden.

In der gestern stattgefundenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Märkisch-Posener Eisenbahn wurde, wie hierher berichtet wird, die Abänderung und Ergänzung des Gesellschaftsstatutes zum Zwecke der Reorganisation der Verwaltung und Einsetzung einer Direction mit 1785 gegen 168 Stimmen beschlossen. Danach soll der Sitz der Gesellschaft fortan in Berlin sein; die Wahl der Revisoren aus der Zahl der Actionäre soll der Generalversammlung vorbehalten bleiben; es sind Erleichterungen für die Actionäre in Bezug auf die Deposition ihrer Actien und der damit zusammenhängenden Ausübung des Stimmrechts in den Generalversammlungen zu treffen; ferner sei die Einsetzung einer Direction und die Beschränkung des Verwaltungsrathes auf die Rechte und Pflichten eines Auftichtsrathes gut zu heissen, und endlich gingen die Anträge dahin, all die benöthigten Abänderungen des Statuts in Kraft treten zu lassen.

Nachdem die Verhandlungen betreffs der Eisenbahn Gera-Jena-Weimar mit den betheiligten Thüringischen Staaten zu Ende geführt sind, werden Commissarien derselben am 26. d. hier zusammentreten, um die Schlussverhandlungen zu führen.

* Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Ueber den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnbauten und Projecte derselben gehen uns folgende Notizen zu:

1. Mit der Ausführung der Leipzig-Zeitzer Bahnstrecke ist begonnen. Der Grunderwerb ist, soweit die Bahn im Königlich Sächsischen Gebiet gelegen, bewirkt, während auf der Königlich Preussischen Strecke jetzt nach erfolgter Feststellung der Linie mit demselben vorgegangen werden soll. Die Erdarbeiten, sowie die Bauwerke sind in der Gegend bei Barneck und Plagwitz in Angriff genommen.

2. Bezüglich der Linie Gerstungen-Hersfeld resp. Hünfeld, so befindet sich dieselbe noch immer im Stadium des Projectes.

3. In neuester Zeit hat die Direction beschlossen, Vorarbeiten für eine Abkürzungslinie zwischen den Stationen Zeitz und Naumburg ausführen zu lassen.

**Die Eisenbahnen im Herzogthum Meiningen.** Die Einnahmen der Werrabahn steigern sich fortwährend in erfreulicher Weise, so dass schon in kürzester Zeit die Rückzahlung der von den betreffenden Staaten in den ersten 10 Betriebsjahren geleisteten Subventionen beginnen wird. — Der Bau der Bahn Meiningen-Oerlebach (Kissingen) wird in diesem Frühjahre begonnen und wird wohl Ende 1873 vollendet sein. — Mit der Stadt Schmalkalden wurde in diesen Tagen Seitens des Verwaltungsrathes der Werra-Eisenbahn ein Vertrag abgeschlossen, wornach die erstere die 1 Meile lange Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden ohne Subvention bis Ende dieses Jahres fertig stellen wird. — Auch die 3 Meilen lange Zweigbahn Grimmenthal (bei Meiningen)-Suhl ist nunmehr gesichert, und wird der betreffende Vertrag schon in den nächsten Tagen unterzeichnet werden. Für die fragliche Zweigbahn sind nur 500 000 Thlr. erforderlich. Da die Preussische Staatsregierung der Stadt Suhl hierzu 200 000 Thlr. überwiesen hat, die Werrabahn-Gesellschaft aber für 100 000 Thlr. bis zu 5 Procent aufkommen will, so hat die Commune Suhl nur für 200 000 Thlr. einzustehen. — Rücksichtlich des Projectes Meiningen-Fulda sind mehrfache Unterhandlungen im Gange und scheint die Realisirung dieser Linie, für welche der Meininger Landtag seine Unterstützung mehrfach ausgesprochen, nicht unwahrscheinlich, wenn auch der Weimarische Landtag seine Actienzeichnung hierbei im Betrage von 270 000 Thlrn. davon abhängig gemacht hat, dass auch die Preussische Regierung sich verhältnissmässig betheilige und die Fortsetzung der Bahn bis Ilmenau gesichert sei. Von der Preussischen Staatsregierung ist jedoch bis jetzt eine desfallsige Unterstützung in keiner Weise zu erlangen gewesen. Das in jüngster Zeit aufgetauchte Project einer Mitteldeutschen West-Ostbahn (Fulda-Meiningen, Ilmenau, Saalfeld-Hof), von welcher Fulda-Meiningen das erste Glied sein würde, dürfte, abgesehen von vielen anderen Schwierigkeiten — noch ziemlich in der Luft hängen. — Die Saalbahn (Kleinheringen-Camburg-Jena-Rudolstadt) ist an verschiedenen Stellen in Angriff genommen und schreiten die Arbeiten zur Zufriedenheit fort. — Gera-Eichicht ist bekanntlich seit dem 20. December 1871 dem Betriebe übergeben. Für die Zweigbahn Pössneck-Naschhausen ist eine 5jährige Bauzeit vertragsmässig festgesetzt worden. Rücksichtlich der Fortführung der Linie Gera-Eichicht hat der Landtag zu Meiningen den von dem Abgeordneten Topf gestellten Antrag gegen eine einzige Stimme zur grossen Befriedigung des Staatsministeriums am 20. v. M. zum Beschluss erhoben. Hiernach ist die Staatsregierung ermächtigt resp. ersucht, rücksichtlich der Fortführung der Linie Gera-Eichicht über Gräfenthal nach Sonneberg (zum Anschluss an die Zweigbahn der Werrabahn Sonneberg-Coburg) mit der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft oder einer anderen Unternehmerin einen Vertrag abzuschliessen, diesen alsdann dem Landtage zur Genehmigung vorzulegen und dabei hinsichtlich der Zinsgarantie einen Subventionsmodus auszuwirken, welcher die Höhe der für Gera-Eichicht bewilligten 3½ Procent nicht erreicht. Da der Staatsregierung dem Vernehmen nach mehrere günstige Offerten hinsichtlich des Baues Eichicht-Sonneberg Seitens solider Unternehmerinnen vorliegen, so dürfte der Abschluss eines desfallsigen Vertrages in Kürze zu erwarten stehen. Die Linie Eichicht, resp. Saalfeld-Sonneberg, dürfte sehr bald zu den gutrentirenden in Deutschland zählen; denn sie nimmt nicht allein die Gera-Eichichter und die Saalbahn auf, wozu in Kürze noch Arnstadt-Stadt Ilm-Rudolstadt hinzutreten wird, sondern sie führt auch durch den industrie- und holzreichsten Theil des Thüringer Waldes, weshalb auch rücksichtlich der grossartigen Lehestener Schieferindustrie eine Zweigbahn von Probstzelle nach Lehesten im Meininger Landtage in Aussicht genommen wurde. Ausserdem wird durch Einfügung des nur ca. 5 Meilen betragenden Gliedes Eichicht-Gräfenthal-Sonneberg und durch die von Bayern angestrebte und der Ausführung ziemlich nahe Fortsetzung der Linie von Coburg nach Königshofen, Kissingen und Gemünden zwischen Leipzig und Frankfurt a. M. die kürzeste Verbindungslinie hergestellt. Die letztere Linie berührt das Herzogthum Meiningen nur auf einer kurzen Strecke im Kreise Hildburghausen.

**Aus Sachsen.** (Geschäftsbericht der Leipzig-Dresdner Eisenbahn pro 1871. Nachtrag zum Eisenbahndecret. Bericht der Deputation der 2. Kammer auf das Eisenbahndecret. Muldenthalbahn).

Der zur 38. ordentlichen Generalversammlung herausgegebene Geschäftsbericht des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie über das Jahr 1871 documentirt eine ausserordentliche Zunahme des Verkehrs, hervorgerufen ausser durch die Beförderung einzelner aus Frankreich zurückkehrender Deutscher Truppentheile, insbesondere durch die massenhaften Getreide- und Kohlentransporte, welche die Bahn berührten.

Demgemäss erreichten auch die Einnahmen des Jahres 1871 eine Höhe, wie sie noch von keinem der Vorjahre übertroffen worden, sie betrug excl. der im Betriebe der Leipzig-Dresdner Bahn befindlichen Cottbus-Grossenhainer Bahn, über welche besondere Rechnung geführt wird, im Jahre 1871 Thlr. 3 725 059. 22. 5, gegen das Vorjahr ein Mehr von Thlr. 640 362. 4. 4.

Von dieser Gesammt-Brutto-Einnahme entfallen Thlr. 3 610 356 3. 1. auf die beiden Hauptlinien der Leipzig-Dresdner Bahn incl. der Grossenhainer Zweigbahn und Thlr. 114 703. 19. 4. auf die Magdeburg-Leipziger Verbindungsbahn.

Befördert wurden zusammen 2 273 113 Personen oder 390 518 mehr als im Vorjahre mit einer Einnahme von Thlr. 1 184 263. 12. 4. oder Thlr. 188 611. 6. 3. mehr als im Vorjahre und 329 083 650 Meilen-Centner Güter gegen 328 783 650 im Vorjahre mit einer Bruttoeinnahme von Thlr. 1 994 627. 19. 5. oder Thlr. 431 465. 1. 2. im Vorjahre.

Aus dem Betriebe der Cottbus-Grossenhainer Bahn wurde eine Bruttoeinnahme von Thlr. 165 981. 17. — oder pro Meile Bahn-

* Trotzdem möchte offic. Bestätigung dieser Nachricht abzuwarten sein, nachdem die Generalversammlung von der Direction berufen worden ist.
Die Redaction.

länge (ganze Bahnlänge $10_{,6}$ Meilen) Thlr. 15 658. — — erzielt. Eine Vergleichung dieser Einnahmen mit denen des Vorjahres ist deshalb nicht thunlich, weil der Betrieb im Jahre 1870 erst im April eröffnet wurde.

Von dieser Bruttoeinnahme gehen ab als Antheil der Eigenthums-Gesellschaft Thlr. 74 691. 21. 1., so dass für die Betriebs-Gesellschaft eine Einnahme von. Thlr 91 289. 25. 9. resultirt. Die Betriebskosten haben jedoch einen Aufwand von Thlr. 105 936. 25. 7. verursacht. so dass sich ein Zuschuss der Betriebsgesellschaft von Thlr. 14 646. 29. 8. nöthig machte gegen Thlr. 24 477. 11. 8. in den acht Betriebsmonaten des Jahres 1870.

Die Betriebsmittel ergaben am Schlusse des Jahres 1871 einen Bestand von 82 Locomotiven, 211 Personenwagen mit 9698 Plätzen und 2091 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 360 800 Ctr.

Eine Vermehrung der Betriebsmittel gegen das Vorjahr hat nur hinsichtlich der Güterwagen und zwar mit 200 Stück stattgefunden, dagegen sind dermalen in Ausführung begriffen: 4 Locomotiven, 200 Güterwagen und 1 Salonwagen.

Für Hochbauten sind verausgabt worden Thlr. 19 578. 14. —.

Das Bahnunterhaltungsconto weist einen Bedarf von zusammen Thlr. 545 177. 9. 6. gegen 458 683. 8. 7. im Jahre 1870 auf. Hierin sind enthalten Thlr. 125 076. 9. 1. für Gehalte und Löhne und Thlr. 263 568. 20. 7. für Fahrgeleise und Weichen.

Die Locomotiven haben im Jahre 1871 zusammen 289 $668_{,2}$ Locomotivmeilen zurückgelegt oder 32 040 mehr als im Vorjahre und verbrauchten an Kohlen 53 490 000 Pfund gegen 45 291 000 im Jahre 1870. Der durchschnittliche Verbrauch pro Locomotivmeile betrug 1871 $184_{,58}$ Pfund und $175_{,80}$ im Jahre 1870.

Die Ausgaben für das Locomotivheizmaterial incl. Unterhaltung der Kohlenkörbe, Gewährung von Kohlenprämien etc. betrugen Thlr. 180 461. —. 3. oder $18_{,69}$ Ngr. pro Locomotivmeile gegen $14_{,37}$ Ngr. im Vorjahre, ein Resultat, welches insbesondere durch die höheren Kohlenpreise im Jahre 1871 hervorgerufen worden ist.

Die Locomotivenreparatur stellte sich im Jahre 1871 auf Thlr. 43 807. 1. 1. oder $4_{,54}$ Ngr. pro Locomotivmeile gegen $4_{,99}$ Ngr. im vorhergegangenen Jahre, die Wagenreparaturen auf Thlr. 84 072. 6. 2. oder $2_{,178}$ Pfennig pro Achsmeile d. i. $0_{,007}$ Pfennig weniger als 1870.

Die Beamtenpensions- und Unterstützungscasse wies am Schlusse des Jahres einen Vermögensbestand von Thlr. 236 254. 1. 5. gegenüber Thlr. 220 404. —. 2. im Vorjahre auf. An Pensionen und Unterstützungen wurden im Jahre 1871 an 31 Invaliden, 181 Wittwen und 30 Waisen Thlr. 14 474. 6. 6. gezahlt.

Der Gesammtetat der festen Besoldungen an wirkliche Beamte betrug im Jahre 1871 Thlr. 249 577. —. —.

Betreffs der Bauprojecte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ist zu erwähnen, dass zu dem Bau der Bahn von Nossen nach Freiberg, über welche bereits früher in diesem Blatte berichtet worden, die Concession am 16. October 1871 ertheilt worden und der Bau selbst zur voraussichtlichen Vollendung am Schlusse dieses Jahres bereits im vollen Gange ist. Ueber die Fortsetzung von Freiberg bis an die Sächsisch-Böhmische Grenze zum Anschlusse nach dem Dux-Brüxer Braunkohlenbecken steht etwas Definitives dermalen noch nicht fest, da die Prag-Duxer Eisenbahnengesellschaft, welche den Bau von Brüx bis an dre Grenze unternommen hatte, immer noch nicht in den Besitz der bezüglichen Concession Seitens der Oesterreichischen Regierung hat gelangen können.

Zu dem bereits an früherer Stelle dieses Blattes wiedergegebenen Eisenbahndecret an die Ständeversammlung hat die Staatsregierung noch einen Nachtrag gegeben, welcher behandelt

1) ein vorläufiges technisches Gutachten des Comités für Erbauung einer Eisenbahn von Dresden nach Nossen und weiter nach Altenburg, über die Strecke Dresden-Wilsdruff-Nossen mit Zweigbahnen nach Zauckeroda und Deutschenbora. Das Comité hat unter Vorbehalt der Ueberreichung des schliesslichen Ergebnisses der technischen Vorarbeiten um Concession zum Bau und Betriebe dieser Bahnstrecken sowie um Auswirkung der Ermächtigung zur Ertheilung des Expropriationsbefugnisses bei der Ständeversammlung gebeten.

2) die einem Comité ertheilte Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für eine von Kohlfurt über Camenz und Königsbrück gehende und in Röderau oder Langenberg sich an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn anschliessende Bahnlinie.

3) die Gewährung der gleichen Erlaubniss an die Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft in Berlin, welche von Berlin über Treuenbtrietzen nach Erfurt bauen will, bezüglich einer Zweigbahn von Treuenbrietzen nach Leipzig.

4) ein Gesuch der städtischen Behörden zu Bischofswerda zur Erbauung einer Zweigbahn von letzterem Orte an die Südlausitzer Staateisenbahn. Die Pegierung empfiehlt dieses Gesuch, dessen Ausführung auf etwa $^1/_2$ Million Thlr. veranschlagt wird.

Der nunmehr vorliegende Bericht der Finanz-Deputation der 2. Ständekammer bezüglich des oben erwähnten Eisenbahndecretes sagt in seinem allgemeinen Theile, dass die Deputation von der Ansicht ausgehe, der Eisenbahnbau sei im allgemeinen der Privatindustrie zu überlassen und die Concession, sobald sich für eine neu projectirte Linie die hinreichenden Capitalmittel bereit finden, und sobald früher ertheilte Rechte Dritter nicht beeinträchtigt werden, nicht zu versagen sei. Hierbei dürfe die Staatsregierung auch darin kein Bedenken finden, wenn durch eine neu zu erbauende Bahn den Staatsbahnen eine mehr oder minder gefährliche Concurrenz erwachse. Dafern um eine und dieselbe Linie Mehrere als Bewerber auftreten, so sei der zu bevorzugen, der für die Ausführung und den Betrieb die sichersten Garantieen biete.

Im speciellen Theil ist nur berichtet über die Eisenbahnverbindung von Pirna nach der Südlausitzer und Schlesischen bez. Radeberg-Camenzer Eisenbahn und deshalb folgender Antrag gestellt:

„die 2. Kammer beschliesst im Vereine mit der 1. Kammer, der Kgl. Staatsregierung die zu dem Baue der Linie Pirna-Dürrröhrsdorf-Kleinwolmsdorf bis zur Radeberg-Camenzer Staatsbahn geforderten 4 Millionen Thaler für die Finanzperiode 1872/73 aus den Beständen des mobilien Staatsvermögens zur Verfügung zu stellen."

Dagegen schlägt die Deputation weiter vor, die Petitionen für die Verlegung des Anschlusspunktes der Südlausitz-Pirnaer Bahn in den Bahnhof Radeberg statt bei Kleinwolmsdorf auf sich beruhen zu lassen und das Gesuch der Stadtgemeinde Bischofswerda (s. oben) um Herstellung einer Verbindungslinie von dort nach der Südlausitzer Bahn auf Staatskosten zur Zeit abzulehnen.

Ausserdem beantragt die Deputation anlässlich der Petition der Abgeordneten Stauss und Genossen:

„Die Staatsregierung zu ersuchen unter Zustimmung der Altenburgischen Regierung die Verkehrsübelstände der Kopfstation Altenburg dadurch zu beseitigen, dass zwischen den Eingangs- und Ausgangsgleisen der genannten Station ein Verbindungsgleis gelegt werde und die Regierung zu ermächtigen, die deshalb erforderlichen Kosten in Höhe bis 80 000 Thlr. dem mobilen Staatsvermögen zu entnehmen."

Nachdem in der zu Dresden am 12. März stattgehabten constituirenden Generalversammlung der Actionäre der Muldenthal-Eisenbahn (Glauchau-Wurzen) in welcher sämmtliche Actien vertreten waren, durch Beschluss der Versammlung constatirt worden war, dass das gesammte Actiencapital gezeichnet und darauf eine Einzahlung von 20 % erfolgt sei, wurde der vorgelegte Statutenentwurf nach einigen unwesentlichen Abänderungen genehmigt und in den Verwaltungsrath folgende Herren gewählt: Carl Graf v. Einsiedel-Wolkenburg, Dr. jur. Meischner in Penig, Bürgermeister Dietel in Wurzen, Bürgermeister Schrecker in Eilenburg, Geh. Commercienrath Conrad in Berlin, Geheimrath Dr. Esse in Berlin und Bankdirector Seifert in Weimar. Von diesen wurde Graf Einsiedel zum Vorsitzenden ernannt, auch durch Cooptation der Fürst Otto von Schönburg-Waldenburg und Herr Julius Ebbinghaus in Berlin hinzugewählt. Zum Director hat der Verwaltungsrath den Advocat Franz Adolph Schmidt in Dresden ernannt.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 16. März 1872. (Rückgang der Bahnactien. Neue Prioritäten. Betriebskosten der jungen Bahnen. Expropriations-Verfahren. Ungar. Gesetzvorlagen. Betriebseröffnung kleinerer Strecken. Desinfection der Bahnwagen. Organisirung der Executive. Zollamtlicher Wagenverschluss. Central-Bureau für Reclamationen. Berg- und schmalspurige Bahnen. Wagen-Leih-Gesellschaft. Locomotiv-, Wagen-Fabrikation- u. Baugesellschaft. Oesterr. Kohlenbahnen. Ungarische, Oesterreichische, Mährische, Böhmische, Galizische u. Orientalische Bahnen.)

Die Woche hat mit einem entschiedenen Rückgang aller Bahnactien geschlossen, wovon die Actien der Franz-Josef und Ung. Ostbahn allein auszunehmen sind, welche mit der Notirung von 212 und 154 auch nur die kleine Avance von 1 fl. und 2 fl. boten. Als Ursache dieses Rückganges ist die mächtiger auftretende Baisse-Tendenz im Allgemeinen, dann im Besonderen der mangelnde Export, geringere Einnahmen gegen das Vorjahr und geringe Schätzung der diesjährigen Dividende zu bezeichnen, welche beispielsweise bei der Süd- und C. L. Bahn mit 20 frcs. und 6 fl. berechnet wird. Um je 4 fl. wichen: Staatsb. auf 387, Böhm. Westb. 264, Siebenbürger 188, Süd-Norddeutsche 185, Theiss 186 und Ung. Westb. 179; um je 3 fl. Alföld auf 184 und Nordwestbahn auf 215; um je 2 fl. Fünfkirchen-Barcs 196, Lemberg-Czernowitz 172, Rudolf 178, Süd 208, Nordost 170 und Ung.-Galizische 170; um je 1 fl. Carl Ludwig 249 und Elis. Westb. 249; gleich blieben nur Ferd. Nordbahn mit 2320 fl. — Prioritäten haben fast gar keine Aenderung erfahren. Auf den Markt werden demnächst gebracht: 15 Millionen Theissbahn von der Nationalbank, welche alleinige Prioritäten-Emission dieser Bahn vor Jahren schon zur Deckung eines unter Intervention der Regierung geschlossenen, noch nicht zur Rückzahlung gelangten Anlehens, dient; dann $2^1/_2$ Millionen Graz-Köflacher, welcher Rest von der Francobank à $96_{,55}$ fl. übernommen wurde und für welche Prioritäten eine günstige Stimmung herrscht, nachdem dieselben nur $^1/_3$ des Actiencapitals bilden, während bei anderen Bahnen dieses Verhältniss das Doppelte beträgt.

Nach dem Schluss-Berichte des Oesterreichischen Finanz-Ausschusses nehmen die vom Staate den Eisenbahnen zu gewährenden Dotationen und Zinsenvorschüsse für das Jahr 1872 die bedeutende Summe von 13 951 800 Gulden in Anspruch. Die Betriebskosten einzelner junger Bahnen betrugen nach Mittheilung der Regierung im Jahre 1871

bei der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn 90 Perc. d. Brutto-Einnahme
„ Kronprinz Rudolph-Bahn . . . 92 „ „ „ „
„ Oesterreichischen Nordwestbahn 86 „ „ „ „
„ Mährisch-Schlesischen Nordbahn 75 „ „ „ „

Dem gegenüber nimmt die Franz Josef-Bahn nur 46 Percent der Brutto-Einnahmen für die Betriebskosten in Anspruch. Die Final-Abrechnungen werden wol ein um einige Percent günstigeres Resultat liefern und lässt sich diese hohe Ziffer der Betriebskosten überhaupt nur dadurch erklären, dass viele Positionen, mit welchen das Bau-Conto hätte belastet werden sollen, in die Betriebsrechnung eingestellt werden. — Im Herrenhause wurde das Gesetz über die Vollstreckung der Expropriations-Erkenntnisse in Eisenbahn-Angelegenheiten eingebracht.

In der Club-Conferenz des Ungarischen Landtages legte der Cummunications-Minister zehn Eisenbahn-Gesetzentwürfe vor. Diese Gesetzentwürfe betreffen: 1. die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn; 2. die Oedenburg-Pressburg-Lundenburger Bahn; 3. die Wagthalbahn; 4. die Mezötur-Oroshaza-Mezöhegyeser Bahn; 5. die Csakathurn-Zapresicser Bahn; 6. die Erhöhung des Capitals der Ersten Siebenbürgischen Bahn behufs Vermehrung der Betriebsmittel; 7. die Ergänzung des Ungarischen Eisenbahnnetzes, das sogenannte grosse Eisenbahngeschäft; 8. die Temesvar-Orsovaer Bahn; 9. die Neuhäusel-Trentschiner Bahn; 10. die Kikindaer Bahn. Es entspann sich eine lebhafte Debatte darüber, ob die Gesetzentwürfe überhaupt noch vorgelegt werden sollen, nachdem es in dieser Session ja doch an Zeit gebreche, dieselben zu erledigen. Der Minister beharrte aber darauf, die Entwürfe im Hause einzubringen, da die Regierung in jedem Falle ihre Schuldigkeit thun wolle. Von diesen Vorlagen wurden bisher nur die ad 6, 8 und 9 wirklich eingebracht und spricht man davon, dass die Capital-Erhöhung ad 6 zum Theil auch zur Entschädigung der Forderungen der Bauunternehmer Klein & Sepper für die von der Regierung verlangte fehlerhafte Trace Hatszeg-Petroszeny dienen soll, — ferner gab der Ministerpräsident über eine Interpellation wegen des Anschlusses an die Türkischen und Serbischen Bahnen die beruhigendsten Aufklärungen.

In beiden Landesvertretungen soll noch der Gesetzentwurf eingebracht werden, wornach die Regierung die Bewilligung auch zur Betriebs-Eröffnung kleinerer Strecken, als die in den betreffenden Congessions-Urkunden vorgesehen in dem Falle ertheilen kann, wenn die Bevölkerung darum petitionirt, eine Bedingung, die übrigens leicht zu realisiren ist. Den Anlass hierzu giebt insbesondere die 1. Ungar.-Galizische Eisenbahn, welche die Strecke Przemysl-Chyrow auf Oesterr und Homonna-Laborcz auf Ungarischer Seite im Mai d. J. eröffnen will.

Auf die von Eisenbahnverwaltungen gestellte Anfrage, ob im Falle des Herrschens der Rinderpest alle für Hornviehtransporte beigestellten Wagen, ohne Unterschied der Gegend, aus welcher dieselben stammen, oder blos diejenigen Wagen, die aus verseuchten Gegenden kommen oder solche im Durchzugsverkehr passirt haben, nach der Benützung zu desinficiren seien, hat das Oesterreichische Ministerium des Innern zur Erzielung eines gleichmässigen Vorganges Nachstehendes eröffnet: Die durch § 7 des Rinderpestgesetzes vom 29. Juni 1868 und der bezüglichen Durchführungsverordnung angeordneten Beschränkungen und Vorsichten bei dem Transporte von Schlachtvieh und thierischen Rohproducten, insbesondere die in der Verordnung enthaltenen besonderen Vorschriften über die Desinfection der zu obigen Transporten benützten Eisenbahnwaggons setzen das Bestehen der Rinderpest voraus; diese Desinfectionsvorschriften beziehen sich daher bloss auf jene Transporte von Schlachtvieh oder thierischen Rohproducten, welche entweder aus seuchenfreien Gegenden verseuchter Länder stammen oder auf ihrem Wege einen Seuchenort oder selbst nur seuchenfreie Gegenden eines verseuchten Landes passirt haben.

Die Ernennung des hochverdienten Hofraths Nördling zum General-Director der Theissbahn mit einem sehr bedeutenden Gehalte, neben der Wirksamkeit zweier in ihrer Tüchtigkeit erprobten Directoren des technischen und commerciellen Dienstes, — lässt die Frage der zweckmässigsten Organisirung der Eisenbahn-Executive wieder in den Vordergrund treten. Es handelt sich nämlich, wie die „Pr. P." schreibt, darum, eine strenge Scheidung des rein commerciellen Elementes vom dem technischen herbeizuführen, und beide in eine ganz unabhängige, nur einem Subcomité des Verwaltungsrathes subordinirte Stellung zu bringen. Dieses System, welches übrigens im Auslande bereits mit Erfolg angewendet wird, muss jedem Fachmann so einleuchtend sein, dass man über die so späte Verwirklichung desselben nur staunen muss. Einestheils wird der Verwaltungsrath durch das aus seiner Mitte gewählte Comité in die Lage, oder vielmehr in die Nothwendigkeit gesetzt, in die Details der Verwaltung thätiger einzugreifen, als dies bisher bei den bestehenden Bahnen der Fall war, — anderentheils wird der Wirkungskreis, der bisher in den Eisenbahnannalen bekannten, in traurigster Weise rückwirkenden Eifersüchteleien der beiden, um die Oberherrschaft streitenden Factoren — wir meinen das commercielle und technische Element — streng begränzt; kurz gesagt, jedem Fache das der Natur der Sache entsprechende Ressort zugewiesen, unbeschadet der Einheitlichkeit und Harmonie des Ganzen, deren Wahrung Sache des Sub-Comités des Verwaltungsrathes wäre; daher dieses System nur ein Vortheil des Unternehmens, resp. der Actionäre ist. Diese unseres Wissens in Oesterreich nur bei der Kaiser Ferdinand Nordbahn bestehende Trennung der beiden Factoren verdient practisch erprobt zu werden, nachdem sie in der Theorie bereits als Axiom gilt, und es bei den fast unendlichen Anforderungen der fachwissenschaftlichen Bildung, welche der technische und commercielle Dienst, jeder für sich allein stellt, es Sache der Unmöglichkeit ist, nach beiden Richtungen hin zu genügen.

Der Verwaltungsrath der Galizischen Karl Ludwigbahn hat sich im Verein mit mehren anderen Oesterreichischen Eisenbahngesellschaften an die Regierung mit der Bitte gewendet, dass es von dem im Jahre 1857 mittelst Ministerialverordnung eingeführten zollamtlichen Verschlusse der Eisenbahnwaggons mittelst eigener, von den Bahngesellschaften beizustellender Controlschlösser sein Abkommen erhalten möge, indem der Verschluss mittelst Drahtschnüren und Plomben (welche jetzt nebst den Schlössern zur Sperre der Waggons verwendet werden) für sich allein vollkommen ausreiche, um die Interessen des Zollärars zu schützen. Die Bahngesellschaften bedienen sich zu ihrem eigenen Güterverschlusse auch keiner Schlösser, da dieselben dem Stosse beim Aus- und Einfahren der Züge nicht so leicht widerstehen wie die Schnüre, und zur Winterszeit durch Feuchtigkeit und Frost meistens unpracticabel werden. Uebrigens ist die Zollsperre durch Schlösser im Auslande bereits vielseitig abgeschafft worden und selbst in Oesterreich begnügt sich die Regierung in Fällen, wo die auf offenen Wagen verladenen Güter unter zollamtlichen Verschluss gebracht werden sollen, schon derzeit mit den Drahtschnüren und Plomben ohne Schlösser. Bei dem immer stärkeren Anwachsen des Verkehrs ist nun die massenhafte Anschaffung solcher Schlösser zur Bedeutung eines Kostenpunctes gelangt, von dem der Verkehr aber keinen Nutzen, sondern Nachtheil hat. Tausende solcher Sperrvorrichtungen gehen im Laufe eines einzigen Winters zu Grunde, müssen abgeschlagen und einer Reparatur unterworfen werden, die fast so theuer ist, als die Anschaffung eines neuen Schlosses; wenn aber bei einem Andrange von Waarensendungen die zum Verschlusse eines Waggons vorschriftsmässig erforderlichen Schlösser nicht rechtzeitig und vollzählig beigestellt werden können, so wird der Waggon von der zollamtlichen Abfertigung zurückgewiesen und am Ablaufen verhindert. Es ist daher jedenfalls zu wünschen, dass das Finanzministerium auf die Beibehaltung eines so kostspieligen, unnützen und den Verkehr hemmenden Controlapparates gänzlich verzichte.

Die Berathung des Entwurfes für die Centralisirung der Reclamations-Angelegenheiten hatte keinen günstigen Erfolg. Es machten sich ausser Eifersüchteleien gegen die Oesterr. Staatsbahn noch insbesondere der Particularismus geltend, da die in Pest und Prag domicilirenden Verwaltungen unabhängig von Wien ein Central-Reclamations-Bureau haben wollten. Es wäre doch gut gewesen, darauf einzugehen, weil der Verkehr zwischen 3 Bureaux offenbar zweckmässiger als zwischen 20—30 ist.

Dem Handelsministerium sind bereits zwei Projecte für Oesterreichische Bergbahnen überreicht worden. Das eine, von dem Ingenieur der Rigibahn, Riggenbach, vorgelegt, lautet vorläufig auf eine Zahnradbahn von Nussdorf über den Bockkeller und Nussberg auf das Plateau des Kahlenberges. Das zweite Project betrifft eine Bahn auf den Schafberg und geht von dem Director-Stellvertreter der Westbahn, Kaiserlichen Rath Michel, dem Landeshauptmanne von Oberösterreich, Dr. Eigner, und dem Reichsraths-Abgeordneten Dr. Gross aus. Nach dem Projecte beabsichtigen die Concessionäre die Errichtung einer durch Eisenbahnen und Dampfschiffe geschlossene Verkehrslinie von der Westbahnstation Timmelkam bis auf die Spitze des Schafberges. — Der Handelsminister hat ferner der Industrie-, Forst- und Montan-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Locomotivbahn von Nussdorf längs des Linienwalles auf der Gürtelstrasse über St. Marx zum Weltausstellungsgebäude und zum Landungsplatze der Dampfschiffe im Sinne des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes auf die Dauer von drei Monaten ertheilt und hiervon auch den Wiener Gemeinderath in Kenntniss gesetzt. — Uebrigens hat sich auch schon eine Reaction gegen das Fairliesche System (schmalspurige Bahnen) geltend gemacht und werden in einem Fachblatte dem Hofrath Nördling vielfache Inconsequenzen in seinem Werke hierüber nachzuweisen versucht.

Die regierungsseitige Untersuchung über die Entgleisung auf der Kaiser Franz-Josefbahnstrecke Limburg-Maissau ergiebt mit Bestimmtheit, dass nicht die Schadhaftigkeit des Bahnkörpers, sondern ein Reissen der Ankuppelung schuld war. — Die Oesterreichische Staatsbahn hat an ihre Verkehrsbeamten ein Circular gerichtet, worin sie dieselben zur Anmeldung für die Verwendung bei den Rumänischen Bahnen auffordert. Sie bietet ihnen 2500, 3000 und 4000 Francs, also bedeutend höhere Gehalte, als dieselben hier beziehen. Wie die „Pr." meldet, waren bisher die Anmeldungen noch nicht sehr zahlreich.

Dr. Reinhardt und Consorten in Steyr haben beim Handelsministerium um die Vorconcession für eine Oberösterreichische Verbindungsbahn von Steyr über Garsten, Hall und Kremsmünster nach Wels oder Lambach mit einer Zweigbahn von Kremsmünster nach Kirchdorf nachgesucht. — Graf Philipp Boos-Waldek,

Franz Graf Hoyos und Consorten haben ihr Gesuch um eine Vorconcession zu einer Ostmährischen Bahn von Brünn nach Hradisch und Wischau dahin erweitert, dass auch eine Zweigbahn von Ung.-Hradisch bis zur Grenze vorgelegt werden soll. (Schluss folgt.)

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachdem in den General-Versammlungen vom 28. April und 21. Juni 1871 die Erhöhung des Stamm-Actien-Capitals um drei Millionen Thaler beschlossen worden und diese Actien zur Zeichnung aufgelegt worden sind, werden die Herren Actionaire unserer Gesellschaft zu einer

**ausserordentlichen General-Versammlung auf Freitag, den 5. April l. J., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal zweiter Classe unseres hiesigen Bahnhofs, Askanischen Platz No. 6,**

eingeladen.

Zweck dieser General-Versammlung ist: auf Grund der vorzulegenden Bescheinigungen in Gemässheit des Artikels 209a des Gesetzes vom 11. Juni 1870 durch Beschluss festzustellen, dass das laut Beschluss der General-Versammlungen vom 28. April und 21. Juni 1871 zu emittirende Actien-Capital von 3 Millionen Thalern vollständig gezeichnet und dass mindestens zehn Procent auf jede Actie eingezahlt sind.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Actionaire, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen vom 2. bis 4. April cr., Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr, ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Lit. A. B. & C.) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Casse (am Askanischen Platz No. 6 hierselbst) niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General-Versammlung dient.

Die Vertreter der stimmberechtigten Actionaire, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Casse niederzulegen.

Die deponirten Actien werden vom 6. April cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Geschäfts-Haupt-Casse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 2. März 1872.

**Der Verwaltungsrath.**
V. v. Magnus.

---

## Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die Tit. Herren Actionäre werden hiemit zur ordentlichen

### Generalversammlung,

auf Dienstag, **den 9. April, Vormittags 10 Uhr**, im grossen Saale des Stadt Cassino in Basel, eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom 18. März bis 8. April gegen Deposition der Actien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom 18. März bis 3. April

bei den Herren **Marcuard-André & Cie. in Paris,**
„ „ „ **Marcuard & Cie. in Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie. in Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn in Solothurn,**
„ der Tit. **Aargauischen Bank in Aarau,**

bezogen werden, allwo auch vom 18. März an die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 9. März 1872.

**Der Präsident des Verwaltungsrathes:**
A. Staehelin-Brunner.

---

## Ungarische Nordostbahn.

Der am 1. April d. J. fällige Coupon der Prioritäts-Obligationen der Ungarischen Nordostbahn wird:

in Wien bei der **Anglo-Oesterreichischen Bank** } mit fl. 7.50.ö.
„ Pest „ „ **Anglo-Hungarian Bank** } W. in Silber
„ Berlin „ den Herren **Richter & Comp.** mit Thlr. 5 Pr. Cour.
„ Frankfurt a/M. bei dem Herrn **Aug. Siebert** mit fl. 8. 45. Südd. Währ.

eingelöst.

Pest, im März 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

Nachdruck wird nicht honorirt.

---

## K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn.

### Eröffnung

der letzten Theilstrecke **Iglo-Abos.**
(Fortsetzung der Linie Oderberg-Iglo.)

**Am 18. März d. J.**

erfolgt die Eröffnung der Theilstrecke **Iglo-Abos** mit den Stationen:

Marksdorf, Wallendorf-Kirchdrauf, Krompach, Stefanshütte, Margiczan und Kis-Ladna,

wodurch die ganze Linie der Kaschau-Oderberger Bahn vollendet und die im Betriebe befindlichen bisher getrennt gewesenen Theilstrecken Kaschau-Abos-Eperies und Oderberg-Igló verbunden werden.

Die obgenannten neueröffneten Stationen sind sämmtlich zur Aufnahme von Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten bestimmt.

Fahrpläne und Tarife sind bereits mittelst specieller Kundmachungen zur Kentniss des P. T. Publicums gebracht worden.

Pest, im März 1872.

**Die General-Direction.**

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von:

890 Satz Achsen mit schmiedeisernen Speichenrädern, Achswellen aus Tiegelgussstahl, Bandagen aus Bessemerstahl,
1760 Stück Tragfedern aus Tiegelgussstahl,
4050 Stück Spiralfedern aus Tiegelgussstahl für Buffer, Zugapparate und Nothketten

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem

**Montags den 8. April d. Js. Vormittags 10 Uhr**

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Achsen mit Rädern, Trag- und Spiralfedern“

an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu vorangegebener Terminstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 10. März 1872.

**Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## Königliche Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung von:

6 Personenwagen II. Classe,
7 do. III. „
6 Gepäckwagen,
50 offenen Güterwagen zum Transport von Langholz,
85 dergleichen zum Kohlen-Transport,
228 Satz-Achsen mit Rädern und
416 Trag- } Federn,
520 Spiral- }
ferner von:
5 Stück gekuppelten Personen-Locomotiven
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm hiesigen Geschäftslocale einzusehen, können aber auch auf frankirte Gesuche von uns in Abschrift bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

**Mittwoch, den 27. März cr., Nachmittags 4 Uhr,**

in unserm Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhof anberaumt.

Interessenten werden ersucht, ihre mit entsprechender Aufschrift versehenen Offerten bis zum bezeichneten Termine, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen. Auf später eingehende Offerten kann nicht gerücksichtigt werden.

Saarbrücken, den 11. März 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:
1100 Stück Wagenachsen aus Tiegelgussstahl,
1100 Satz schmiedeeisernen Speichenrädern mit aufgezogenen Puddelstahl- oder Bessamerstahl-Bandagen, sowie:
2090 Stück Tragfedern für Güterwagen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf

**Freitag, den 5. April d. J.,**

Vormittags 10 Uhr, im Bureau des unterzeichneten Obermaschinenmeisters anberaumt, bis zu welchen Tage die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Wagen Materialien“

versehen, eingereicht werden müssen. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus, können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben, gegen Erstattung von 15 Ngr. pro Exemplar, bezogen werden.

Hannorver, den 14. März 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:
74 Stück bedeckten 4rädrigen Güterwagen, davon 15 Stück mit Bremsen
340 Stück offenen 4rädrigen Güterwagen, davon 40 Stück mit Bremsen,
85 Stück 4rädrigen Hochbordswagen, davon 17 Stück mit Bremsen,
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsofferten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Lieferung von Eisenbahnwagen“

bis zu dem auf:

**Sonnabend den 6. April d. J. Vormittags 10 Uhr**

anberaumten Submissions-Termine bei dem unterzeichneten Ober-Maschinenmeister einzureichen.

Die Zeichnungen und Lieferungs-Bedingungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 1 Thlr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 14. März 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Main-Neckar-Bahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von

60 Stück gedeckten Güterwagen ohne Bremsen,
30 „ offenen Lastwagen ohne Bremsen,
10 „ offenen Lastwagen mit Bremsen, sämmtlich von 200 Ctr. Tragkraft,

dann von

335 Satz Achsen von 140 Millimeter Stärke mit Speichenrädern,

im Wege öffentlichen Angebots zu vergeben.

Die näheren Bedingungen, sowie die Zeichnungen der Wagen und Achsen sind bei unserm Secretariat dahier einzusehen oder auf portofreie Anfragen gegen Uebersendung von 35 kr. oder 10 Sgr. in Postfreimarken, portofrei zu beziehen.

Die Lieferungsangebote, welche sich auch auf einen beliebigen Theil der ganzen Lieferung beziehen können, und welche ausser dem Preis auch die Lieferungstermine enthalten müssen, sind bis zum **16. April l. J.. Vormittags 10 Uhr,** frankirt mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Güterwagen (resp. Achsen)“

versehen, versiegelt direct an uns einzusenden. An dem genannten Termin findet die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der etwa erschienenen Betheiligten statt.

Darmstadt, am 15. März 1872.

**Direction der Main-Neckar-Bahn.**

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf eiserne Ueberbrückungen.**

Die Lieferung und Aufstellung von 46 eisernen Ueberbrückungen auf der Bahnstrecke von der Weser nach Bremen und Rotenburg soll im Submissionswege verdungen werden.

Die Lieferungs-Gegenstände sind in vier Loose getheilt und zwar:

Loos I von der Weser bis Hemelingen, enthaltend
75 700 Kilogramm Schmiedeisen und
3 450 „ Gusseisen,
Loos II von der Weser bis Sagehorn, enthaltend
84 900 Kilogramm Schmiedeisen und
4 490 „ Gusseisen,
Loos III Bahnstrecke im Bremischen Gebiete, (also ausserhalb des Zoll-Vereins), enthaltend
385 400 Kilogramm Schmiedeisen und
148 200 „ Gusseisen,
Loos IV von Sagehorn bis Rotenburg, enthaltend
157 300 Kilogramm Schmiedeisen und
6 700 „ Gusseisen.

Die Submissions-Formulare, sowie die Bedingungen und Zeichnungen können auf portofreies Ansuchen und unter Beifügung von 1 Thlr. für jedes Loos von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Offerten auf eines oder mehrere Loose sind versiegelt und mit entsprechender Bezeichnung versehen, bis zum **8. April cr.** portofrei an den Unterzeichneten einzusenden und bleiben die Submittenten an ihre Offerten bis zu 4 Wochen nach dem Submissions-Termine gebunden.

Osnabrück, den 18. März 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der

Brücken und Durchlässe im Loose VI bei Offenbach,

soll in dem auf

**Montag, den 15. April 1872, Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungs-Büreau zu Frankfurt a/M. (Windmühle No. 42) anberaumten Submissions-Termine vergeben werden. Geeignete Unternehmer wollen bezügliche Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Ausführung der Bauwerke in Loos VI"

bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einreichen. Zeichnungen und Bedingungen sind im hiesigen Abtheilungs-Büreau, sowie im Sections-Büreau zu Offenbach einzusehen, auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Zwei Tage vor Abgabe der Offerte muss die Submissions-Caution von 5% der Summe der Offerte bei der Hauptkasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel hinterlegt sein.

Frankfurt a/M., den 18. März 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
## von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Donau | 23. März | nach | Newyork | D. Rhein | 20. April | nach | Newyork |
| D. Ohio | 27. März | „ | Baltimore | D. Frankfurt | 24. April | „ | Baltimore |
| D. Bremen | 30. März | „ | Newyork | D. Main | 27. April | „ | Newyork |
| D. Newyork | 3. April | „ | Newyork | D. America | 30. April | „ | Newyork |
| D. Hermann | 6. April | „ | Newyork | D. Deutschland | 4. Mai | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 10. April | „ | Baltimore | D. Berlin | 8. Mai | „ | Baltimore |
| D. Weser | 13. April | „ | Newyork | D. Donau | 11. Mai | „ | Newyork |
| D. Hansa | 17. April | „ | Newyork | | | | |

**Passage-Preise nach Newyork:** Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
**Passage-Preise nach Baltimore:** Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. **Köln** 20. April; D. **Hannover** 11. Mai.
**Passage-Preise:** Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**
D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** 7. April; D. **Bismarck** 7. Mai.
D. **König Wilhelm I.** 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

Im J. C. Hinrichs'schen Verlage in Leipzig ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

**Die Erscheinungen der Deutschen Literatur**
auf dem Gebiete der
## Bau-, Maschinen- und Eisenbahnkunde
**und des Telegraphenwesens.**
1865—1871.
Alphabetisch geordnet und mit einem Sachregister
von
**Eduard Baldamus.**
2. Auflage.
Preis 15 Ngr.

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

**Chemische Glühkohlen**
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Ein Techniker** im Maschinen-, Waggon-, Locomotivbau und Eisenbahnbetrieb tüchtig, practisch, Locomotivführer, der 10 Jahre der Leitung einer Werkstatt vorgestanden, sucht entsprechende Stellung.

Adressen befördert sub **No. 2020** die Annoncen-Expedition von **Rud. Mosse** in Berlin.

---

Beste gekühlte
**Wasserstandsgläser,**
sowie besonders haltbare
**Locomotivgläser,**
genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.
Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

---

## Für Bauunternehmer

empfehle ich zu billigem Preise eine Parthie (21 Satz) $3^5/_8$" starke Wagenachsen mit Räder, also complett, noch gut erhalten und vollständig brauchbar. Die Räder haben 35 Zoll Durchmesser.

**S. Friedländer**
in Gr.-Glogau.

---

## Ingenieur gesucht
für
**Locomotivbau.**

In einer der grössten und renommirtesten Norddeutschen Locomotivfabriken findet ein in dieser Branche **ganz tüchtiger,** theoretisch und practisch gebildeter, wie erfahrener Ingenieur Stellung als **Dirigent.** Qualificirte Bewerber, **jedoch nur durchaus bewährte Kräfte ersten Ranges** wollen gefälligst Offerte unter Chiffre **W. No. 209** bei der Expedition dieser Zeitschrift einreichen, und nebst Angabe des seitherigen Wirkungskreises, die Gehaltsansprüche sowie kürzeste Antrittszeit darin mittheilen.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

---

## Stahlguss-Bremsklötze
in bewährter Qualität,
empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.
Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.
**Gebr. Glöckner.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Befelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 35. Leipzig, am 25. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1870. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Oesterreich-Ungarische Correspondenz. (Schluss): Böhmische Bahnen, Carl-Ludwigsbahn; Rumelische Bahn; Actiengesellschaften für Wagen-Anleihe; die Wiener Locomotiven-Fabrik; Verkehrsentwicklung auf den Oesterreichischen Kohlenbahnen. — Personalnachrichten. — Eisenbahn-Kalender. — Offic.- und Privat-Anzeigen.

Von C. W Kreidel's Verlag in Wiesbaden ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:

**Technische Vereinbarungen**

des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

über den

**Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen.**

Redigirt von der technischen Commission des Vereins nach den Beschlüssen der in Hamburg im Juni 1871 abgehaltenen V. Techniker-Versammlung des Vereins. Herausgegeben von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit 7 Zeichnungstafeln. In Octav geheftet. Preis 12 Sgr.

Die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, der Bekanntmachung der geschäftsführenden Direction des Vereins vom 20. November v. J. gemäss (No. 47 und 48 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) ihren Bedarf an Exemplaren von der geschäftsführenden Direction unentgeltlich.

## Statistik der Preussischen Eisenbahen für das Betriebs-Jahr 1870.

Durch den in diesen Tagen erschienenen XVIII. Band der „Statistischen Nachrichten von den Preuss. Eisenbahnen", enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1870, sind wir in die Lage versetzt, über den Stand und die Verkehrs-Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnen während des durch die Kriegs-Ereignisse so abnormen Betriebsjahres 1870 correcte Mittheilungen zu machen.

Was die Ordnung des umfangreichen Stoffes des in rubro bezeichneten Werkes anbetrifft, so ist zu bemerken, dass dieselbe gegen die früheren Jahre nicht abweicht, nur enthält der vorliegende Band eine „chronologische Zusammenstellung der Längen, Anlage-Kosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnen", welche periodisch — von 3 zu 3 Jahren — mitgetheilt wird.

Wir lassen die interessantesten Nachrichten dieser Statistik im Auszuge und in der in den Vorjahren beobachteten Form hier folgen.

### I. Ausdehnung.

Die Betriebs-Bahnlänge, auf welche sich die nachstehenden Notizen beziehen, betrug ult. 1870 überhaupt 1465,76 Meilen, beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte 1446,05 Meilen. Ausserdem standen noch im theilweisen Betriebe die Märkisch-Posener E. mit 36,26 Meilen (mittl. Jahresdurchschn. 18,74 Mln.), die Cottbus-Grossenhainer Bahn mit 10,54 Meilen (mittlerer Jahresdurchschnitt 7,36 Meilen) und die Strecke Wanne-Münster 8,94 Meilen. Einschliesslich dieser Linien, welche bei fast allen nachfolgenden Notizen unberücksichtigt geblieben sind, beträgt die

| | |
|---|---|
| Bahnlänge | 1521,50 Meilen |
| im Jahre 1869 dagegen | 1388,29 „ |
| mithin im Jahre 1870 mehr | 133,21 Meilen.* |

Nach den Eigenthümern waren im Betriebe (excl. der Märkisch-Posener, Cottbus-Grossenhainer und der Strecke Wanne-Münster)

| Jahr | Staatsbahnen | Privatbahnen in Staatsverwaltung | Privatbahnen in eigener Verwaltung |
|---|---|---|---|
| 1870 | 454,57 Ml. = 31,01 % | 242,94 Ml. = 16,58 % | 768,25 Ml. = 52,41 % |
| 1869 | 447,95 „ = 32,69 „ | 225,34 „ = 16,44 „ | 696,96 „ = 50,87 „ |
| 1868 | 443,22 „ = 32,97 „ | 224,48 „ = 16,70 „ | 676,59 „ = 50,33 „ |
| 1867 | 246,70 „ = 25,86 „ | 201,87 „ = 21,16 „ | 505,87 „ = 52,98 „ |
| 1866 | 230,27 „ = 25,64 „ | 194,57 „ = 21,66 „ | 473,23 „ = 52,70 „ |

so dass im Jahre 1870 die in eigener Verwaltung befindlichen Privatbahnen ein Uebergewicht gegen die unter Staatsverwaltung stehenden eigenen und Privatbahnen um 2,41 Proc. hatten.

Das Bahnnetz vertheilt sich auf die einzelnen Provinzen wie folgt, es kommen:

| | Proc. | pro □Meile | auf je 100 000 Einwohner |
|---|---|---|---|
| auf Preussen | 7,66 | 0,09 | 3,58 |
| „ Brandenburg | 12,18 | 0,24 | 6,48 |
| „ Pommern | 5,39 | 0,14 | 5,36 |
| „ Posen | 4,83 | 0,13 | 4,52 |
| „ Schlesien | 14,77 | 0,29 | 5,94 |
| „ Sachsen | 10,15 | 0,32 | 7,06 |
| „ Schleswig-Holstein | 5,14 | 0,23 | 7,55 |
| „ Hannover | 8,34 | 0,17 | 6,20 |
| „ Westfalen | 9,00 | 0,35 | 7,60 |
| „ Hessen-Nassau | 7,03 | 0,36 | 7,34 |
| „ die Rheinprovinz | 14,68 | 0,43 | 6,12 |
| „ Hohenzollern | 0,11 | 0,08 | 2,45 |
| „ das Jade-Gebiet | 0,0 | 0,20 | 2,94 |
| „ Lauenburg | 0,72 | 0,49 | 20,85 |
| in Summa | 100 | 0,23 | 6,0 |
| im Jahre 1869 | | 0,21 | 5,47 |
| „ „ 1868 | | 0,20 | 5,30 |
| „ „ 1867 | | 0,182 | 4,697 |
| „ „ 1866 | | 0,178 | 4,554 |

Hierbei wird jedoch bemerkt, dass der Repartition auf die Einwohnerzahl die Zählungs-Resultate des Jahres 1867 zu Grunde liegen.

Die Gruben- und Industrie- (Secundär-) Bahnen haben sich von 75,28 Meilen im Jahre 1868 und 78,96 Meilen im Jahre 1869 auf 90,0 Meilen im Jahre 1870 vermehrt.

---

* Im Jahre 1870 sind eröffnet die Strecken: Saarbrücken-Saargemünd 2,38 M., Herzberg-Osterode 1,73 M., Limburg-Hadamar und Diez-Zollhaus 2,51 M., Zweigb. der Oberschlesischen E. 0,42 M., Gladbach-Odenkirchen, Schwerte-Arnsberg, Bochum-Riemke-Herne, Neuss-Düsseldorf, Dahlhausen-Laer und Mühlheim-Bensberg der Bergisch-Märkischen E. zus. 11,33 M., Stolp-Danzig 17,33 M., Beuthen-Schoppinitz-Dzieditz, Verbindungsbahn mit der Breslau-Posener Eisenbahn und mehrere Zweigbahnen der Rechte Oder-Ufer-E. 11,09 Meilen, Stendal-Salzwedel 7,52 Meilen, Gotha-Mühlhausen und Mühlhausen-Leinefelde 8,91 Meilen, Neuwied-Bonn, Call-Gerolstein und zwei Zechenbahnen der Rheinischen E. 14,81 M., die Märkisch-Posener E. mit 36,26 M., die Cottbus-Grossenhainer E. mit 10,54 M. und die StreckeWanne-Münster 8,94 M., zusammen 133,24 Meilen; durch Rectifizirungen kommen in Abzug 0,03 M., es verbleiben mithin 133,21 Meilen.

Doppelgeleisig waren:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ult. 1870 | 540,01 | Meilen | = 36,84 | Proc. | der | Gesammtlänge |
| „ 1869 | 503,99 | „ | = 36,78 | „ | „ | „ |
| „ 1868 | 483,90 | „ | = 35,99 | „ | „ | „ |
| „ 1867 | 350,54 | „ | = 36,747 | „ | „ | „ |
| „ 1866 | 321,02 | „ | = 35,734 | „ | „ | „ |

## II. Anlage-Capital.

Das concessionirte Anlage-Capital der im Betriebe befindlichen Privat-Eisenbahnen beträgt 681 485 191 Thlr., davon in Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien 332 181 808 Thlr. Der ganze Betrag des bis Ende 1870 concessionirten Anlage-Capitals beträgt dagegen 844 591 643 Thlr. und zwar 349 805 758 Thlr. Stamm-Actien, 68 513 150 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien und 426 272 735 Thlr. Prioritäts-Obligationen. Von den Stamm-Actien sind 35 751 980 Thlr. und von den Prioritäts-Obligationen 122 000 000 Thlr. (wie im Vorjahre) mit Staatsgarantie der Verzinsung versehen.

Amortisirt waren am Schlusse des Jahres 1870 an Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien 3 611 000 Thlr. und an Prioritäts-Obligationen 15 362 065 Thlr., zusammen 18,973 000 Thlr.

Das verwendete Anlage-Capital beträgt bei den

| | Proc. Doppelgeleise. | Ueberhaupt. | Pro Meile. |
|---|---|---|---|
| Staatsbahnen | 45,81 | 257 541 756 Thlr. | 566 561 Thlr. |
| Privatbahnen in Staatsverwaltung | 33,08 | 167 257 079 „ | 651 338 „ |
| Privatbahnen in eigener Verwaltung | 33,02 | 374 355 863 „ | 510 307 „ |
| Ueberhaupt | 36,84 | 799 154 698 Thlr. | 553 067 Thlr. |

## III. Transportmittel und deren Leistungen.

Die Anzahl der ult. 1870 vorhandenen Locomotiven betrug 3485 (2,37 pro Meile Bahnlänge gegen 2,36 im Vorjahre), wogegen die Anzahl der im Betriebe gewesenen Locomotiven 3468 betrug. Es haben jedoch einige der zum Ausrangiren bestimmten und in den vorstehenden Angaben nicht enthaltenen Locomotiven während des Jahres 1870 noch Dienst gethan. Die Leistungsfähigkeit der Locomotiven betrug 952 624 Pferdekräfte gegen 878 652 Pferdekräfte im Vorjahre, sie betrug durchschnittlich pro Locomotive 275 Pferdekräfte gegen 270 Pferdekräfte im Jahre 1869.

Tender waren 3247 vorhanden.

Im Jahre 1870 haben die Locomotiven 9 335 987 Nutzmeilen und 1 924 304 Meilen leer und beim Rangiren der Züge zurückgelegt, auf jede im Dienst gewesene Locomotive kommen daher 2707 Meilen gegen 2694 Meilen im Vorjahre.

Befördert wurden 6507 Züge mit durchschnittlich 17,8 Achsen und einer Gesammt-Bruttolast (incl. Locomotiven und Tender) von 45 836 703 177 Ctrn. gegen 41 664 927 934 Ctr. im J. 1869.

Der Brennmaterial-Verbrauch betrug 20 064 196 Ctr. Kohlen und Coaks überhaupt, 214,9 Z.-Pfd. pro Nutzmeile, 4,8 Z.-Pfd. pro Achsmeile und 45 Z.-Pfd. für je 1000 Brutto-Centnerm. gegen 42 Pfd. im Vorjahre, welche Differenz durch den im II. Semester stattgehabten unregelmässigen Fahrbetrieb und den starken Rangir- und Reservedienst hervorgerufen ist.

Das Brennmaterial kostete 4 493 021 Thlr. überhaupt, 14,4 Sgr. pro Nutzmeile, 3,9 Pf. pro Achsmeile und 35 Pf. für je 1000 Brutto-Centnermeilen, gegen 33 Pf. im Vorjahre,

Ebenso stiegen die Reparaturkosten von 2 956 812 Thlr. auf 3 169 119 Thlr., sie betrugen im Jahre 1870 pro Meile Bahnlänge 2209 Thlr. und pro Nutzmeile 10,2 Sgr. gegen 10,1 Sgr. im Jahre 1869.

Die Kosten der Schmier- und Putzmittel betrugen 1 260 095 Thlr. resp. 4,0 Sgr. pro Nutzmeile, gegen 3,7 Sgr. im Vorjahre.

An Personenwagen waren 2582 vier- und 2970 sechsräderige, zusammen 5552 mit 14 087 Achsen resp. 9,6 Achsen pro Meile Bahnlänge vorhanden. Diese Wagen enthielten 13 900 Plätze I. Classe, 54 750 II. Classe, 136 154 III. Classe, 57 932 IV. Classe, zusammen 262 736 Plätze, resp. 178,9 Plätze pro Meile Bahnlänge (gegen 178,8 im Vorjahre) und 18,7 Plätze pro Achse (gegen 18,5 im Jahre 1869).

Die Personenwagen kosteten bei der Neubeschaffung incl. der Achsen und Räder 14 296 177 Thlr., pro Meile Bahnlänge 9732 Thlr., pro Achse 1015 Thlr. und pro Platz 54,4 Thlr.

Die Wagen (eigene und fremde) haben 65 069 181 Achsmeilen zurückgelegt, es beträgt daher die specifische Frequenz 45 355 Achsmeilen gegen 45 493 Achsmeilen im Vorjahre, 43 246 Achsmeilen im Jahre 1868 und 42 314 Achsmeilen im Jahre 1867. Auch die durchschnittliche Leistung pro Achse war geringer, als im Vorjahre, sie betrug 4525 Meilen im Jahre 1870 gegen 4611 Meilen im Jahre 1869. Dabei war aber jede bewegte Achse durchschnittlich mit 6,2 Personen (gegen 4,9 im Vorjahre) besetzt, was einer Benutzung der Sitz-, resp. Stehplätze von 32,9 Proc. (1869 nur 26,3 Proc.) entspricht.

Die Reparaturkosten betrugen 856 557 Thlr. überhaupt resp. 4,8 Pf. pro Achsmeile gegen 4,5 Pf. im Jahre 1869 und 4,8 Pf. im Jahre 1868.

---

Bei den Lastwagen ist wieder eine erhebliche Vermehrung derselben gegen das Vorjahr zu constatiren. Vorhanden waren 1290 Gepäckwagen mit 3251 Achsen (2,2 Achsen pro Meile), 22 429 bedeckte und 48 838 offene Güterwagen mit 147 869 Achsen (100,7 Achsen pro Meile, gegen 98,3 Achsen im Vorjahre), 2158 Pferde- und Viehwagen mit 4414 Achsen (3,0 Achsen pro Meile) und 2109 Arbeitswagen mit 4341 Achsen, überhaupt 76 824 Wagen mit 159 875 Achsen oder 108,8 Achsen per Meile Bahnlänge gegen 106,7 Achsen im Vorjahre und 102,2 Achsen im Jahre 1868.

Ausserdem waren noch 453 Postwagen mit 1221 Achsen vorhanden.

Die Ladungsfähigkeit der Wagen betrug 13 643 651 Ctr. überhaupt, 85,3 Ctr. pro Achse und 9288 Ctr. pro Meile Bahnlänge, gegen 12 327 424 Ctr. überhaupt und 8954 Ctr. pro Meile im Vorjahre.

Die Wagen kosteten incl. Achsen und Räder 77 738 305 Thlr. resp. 52 920 Thlr. pro Meile Bahnlänge und 486 Thlr. pro Achse.

Zurückgelegt haben die eigenen und fremden Wagen (excl. Postwagen) 340 575 833 Achsmeilen überhaupt, 237 390 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge resp. 2130 Meilen pro Achse — gegen 222 221 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge im Jahre 1869, 219 976 Achsmeilen im Jahre 1868 resp. 2130 Meilen pro Achse im Jahre 1869 und 2150 Meilen im Jahre 1868.

Jede bewegte Achse war durchschnittlich belastet mit 33,6 Ctrn. = 39,4 Proc. der Maximalbelastung — gegen 34,4 Ctr. und 41,0 Proc. der Maximalbelastung im Jahre 1869.

Ebenso waren die Reparaturkosten geringer als 1869, sie betrugen 2 635 044 Thlr. überhaupt, 2,8 Pf. pro Achse und Meile (gegen 2,9 Pf. im Vorjahre), 0,08 Pf. pro Centner und Meile gegen 0,09 Pf. im Vorjahre und 0,10 Pf. in den Jahren 1868 u. 1865.

(Fortsetz. folgt.)

---

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

### Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

(Schluss.)

Ein handelsministerieller Erlass ordnet an, dass auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn die bisherigen Personen-Tarife bis zur Eröffnung der Strecke Reichenberg-Görlitz, beziehungsweise im Falle sich dieselbe wider Vermuthen verzögern sollte, bis Ende des Jahres 1874 eingehoben werden, nach welchem Zeitpunkte sodann die Tarifsätze der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wirksamkeit zu treten haben. — Die Flügelbahn der Oesterreichischen Nordwestbahn „Lissa-Prag“ kommt demnächst zur Eröffnung. — Die commissionelle Verhandlung zur Feststellung der in der Nordwestbahnstrecke Geiersberg-Reichsgrenze der Wildenschwert-Niederlipkaer Linie projectirten Stationsanlagen (Geiersberg, Gaabl und Wichstadt-Lichtenau) ist vorgenommen worden. — Auf Grund des Ergebnisses der abgehaltenen commissionellen Verhandlungen, hat das Handelsministerium die Bewilligung zur Ausführung der von der Bustěhrader Bahn projectirten Erweite-

rung ihrer Station Bubna ertheilt. — Der Handelsminister erhielt ein Memorandum, in welchem die Nothwendigkeit einer Eisenbahn durch den Böhmerwald betont und sich für das Project des Consortiums „Schwarzenberg" ausgesprochen wird. Diese projectirte Bahn soll den Norden Böhmens mit dem Nachbarlande Bayern und und dem südlichen Böhmen in Verbindung setzen und von Liebenau über Kuschwarda nach Passau führen. — Die Russische Regierung beabsichtigt eine Filiale ihres Zollamtes in Radziwillow auf Oesterreichischem Gebiete in Brody anzulegen. Für den Handelsverkehr wird diese Maassregel eine grosse Erleichterung sein, denn es wird durch dieselbe die Umladung der Waaren behufs der Zollbehandlung entfallen. — Die Carl-Ludwigsbahn hat den Fahrplan für einen Schnellzug auf der Strecke Krakau-Lemberg der Regierung eingereicht. — Das Syndicat für die Begebung der Titres der Albrechtbahn hat sich unter Führung der Oesterr. Allgem. Bank, im Vereine mit der Franco-Oesterr. Bank, den Häusern M. L. Biedermann u. Comp., Viktor Erlanger und Gebrüder Reitzes gebildet. Die Oesterr. Allgem. Bank haftet für die Intercalarzinsen. Im Ganzen kommen $25_{,3}$ Millionen Gulden, und zwar $15_{,17}$ Millionen Gulden in Prioritäten und $10_{,1}$ Millionen Gulden in Actien, zur Emission. Das Syndicat wird auf der Basis von durchschnittlich $87^1/_2$ in Papier für 100 fl. in Silber gebildet. — Baron Hirsch wird in Constantinopel dringend erwartet; es handelt sich um Beschleunigung des Baues der Rumelischen Bahn. Am 15. Mai wird die Strecke Dedragatz bis Demotika dem Verkehr übergeben; die Linie bis Adrianopel soll im September fertig werden. — Aus Anlass des Umtausches der Türkenloose, von Interimsscheinen in definitive Titel, werden über die Bestände dieses Effekts folgende Angaben gemacht. Es befinden sich in Wien 200 000, in Paris 70 000, in Constantinopel 70 000, in Norddeutschland 30—40 000, in Amsterdam 20—30 000 Stück. Der Umtausch selbst ist bereits für eine halbe Million Loose erfolgt. — Man hält die 2te (eigentlich 3te) Emission von Türkenloosen, noch vor der Concessionirung der Eisenbahn Ofen-Semlin an die Anglobank, für bevorstehend, damit ist auch der rapide Rückgang dieser Actien in Verbindung. — Eine Besprechung des gegenwärtigen Standes der „interessanten" Orientalischen Bahnen folgt in einem nächsten Berichte.

Die beiden Actiengesellschaften für Wagen-Ausleihe haben sich fusionirt und den Verwaltungsrath aus den Eisenbahn-Directoren: Eichler (Nordbahn, zugleich Präsident), Michel (Westb.), Kogerer (Franz Josef), Rittershausen (Nordwest) und Freund (Siebenbürger Bahn); den Bauunternehmern: Klein und Lanna; den Finanziers: Herren Kinsky und Seidler (Anglobank), dann v. Glaser (Verwaltungsrath mehrerer Bahnen) constituirt. Ein Verein von hochachtbaren Fachmännern, wie man ihn selten in Einem Körper beisammen sieht und der dafür bürgt, dass der ewigen Wagen-Calamität auf den inländischen Bahnen nun gründlich abgeholfen und auch seinen Actionären reiche Früchte gebracht werden wird.

Es ist noch einiger Actiengesellschaften zu erwähnen, welche auch dem Bahnwesen unmittelbar nützen: die Wiener Locomotiven-Fabrik hält ebenso wie die Hernalser Wagen-Fabrik im April d. J. ihre General-Versammlung und verspricht ein reiches Erträgniss; eine weitere Locomotivbau-Gesellschaft bildet sich eben in Sieben bei Prag; endlich gründet der Bankverein eine Eisenbahnbau-Gesellschaft, an deren Spitze der berühmte Erbauer des Brenner, K. Rath Thommen und der Bauunternehmer Klein stehen. — Nicht unbeachtet darf auch die gegenwärtig beim Handelsminsterium tagende internale Conferenz zur Verhütung der Viehseuche bleiben.

Die Pr. bespricht die Verkehrsentwicklung auf Oesterreichischen Kohlenbahnen wie folgt:

Die Frachtenbeförderung und die Gesammt-Geldeinnahmen der nachbenannten Bahnen, welche wir mit Rücksicht auf die Höhe des Antheils am Kohlentransporte gereiht haben, stellen sich für die Jahre 1862 und 1871 folgendermassen dar:

| Bahn | Frachten in Centnern 1862 | 1871 | + in Perc. | Einnahmen fl. 1862 | 1871 | + in Perc. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Aussig-Tepl.-Komotau . . . . | 7 136 734 | 30 445 925 | 326,6 | 360 129 | 1 373 318 | 281,3 |
| 2. Buschtêhrader (ältere Linien) | 11 418 594 | 23 381 397 | 104,7 | 744 661 | 1 938 809 | 160,3 |
| 3. Böhm. Westbahn . . . . | 3 585 462 | 17 643 309 | 392,0 | 955 911 | 3 283 614 | 243,5 |
| 4. Mohacs-Fünfkirchen . . . | 3 577 631 | 7 531 058 | 110,5 | 656 145 | 1 058 176 | 61,3 |
| 5. Graz-Köflacher | 2 761 866 | 7 378 667 | 167,1 | 374 738 | 811 117 | 116,4 |
| Zusammen . | 28 480 287 | 86 380 356 | 203,3 | 3 089 584 | 8 465 034 | 173,9 |

Während das Netz dieser Bahnen im Jahre 1862 $50_{,1}$ Meilen, zu Ende 1871 aber $72_{,8}$ Meilen betrug, sonach eine Verlängerung um nur $22_{,2}$ Meilen oder $44_{,3}$ Percent erfuhr, steigerten sich der Frachtverkehr um $203_{,3}$ Percent und die Geldeinnahmen um $173_{,9}$ Percent.

Von den obigen Frachtenmengen entfallen auf Kohle allein bei der Aussig-Komotauer und Buschtêhrader Bahn über 91 Percent, bei der Mohacs-Fünfkirchener $85_{,4}$ Percent, bei der Graz-Köflacher 83 Percent und bei der Böhmischen Westbahn 50 Percent.

Von der gesammten Kohlenbeförderung auf allen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen kommen auf die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 19 Percent, auf die Oesterreichische Staatsbahn 18 Percent, auf die Südbahn 6 Percent. Diese drei grossen Bahnkörper, deren Netz mit Ende 1871 $575_{,5}$ Meilen, das ist 37 Percent der Länge aller Eisenbahnen des ganzen Reiches zählte, nehmen somit 43 Percent der Kohlenbeförderung für sich in Anspruch. Von den restlichen 57 Percent entfallen aber nicht weniger als $41_{,5}$ Percent auf die oben aufgeführten fünf Bahnen, deren Länge kaum dem achten Theil der eben genannten drei grossen Bahnen gleichkommt.

Der Antheil an der gesammten Kohlenbeförderung beträgt ad 1) $15_{,4}$ Percent, ad 2) $11_{,8}$ Percent, ad 3) $5_{,7}$ Percent, ad 4) $4_{,6}$ Percent und ad 5) $4_{,0}$ Percent.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Das technische Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, Regierungs- und Baurath Grapow, ist in gleicher Eigenschaft an die Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau versetzt worden. Der bisherige Königl. Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Wilde zu Harburg ist zum Königl. Ober-Betriebs-Inspector bei der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung in Hannover ernannt und der Königl. Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Hinüber zu Hannover in gleicher Eigenschaft nach Harburg versetzt worden. Der bisherige Werkstätten-Vorsteher Schmidt zu Witten ist zum Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister ernannt worden.

**Stellen-Vacanzen.** Bei der Gotthardbahn sind weitere Stellen von Ingenieuren der verschiedenen Stufen und von Geometern vacant. Meldungsgesuche sind bis 20. April d. J. an die Direction der Gotthardbahn zu Luzern einzusenden. Weiteres siehe Bekanntmachung S. 339.

## Eisenbahn-Kalender.

### * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | |
|---|---|
| 4. April. | *Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft zu Wien Tagesordnung siehe Seite 314. |
| 5. „ | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S 277 |
| 6. „ | *Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. S. Bekanntmachung S. 278. |
| 9. „ | Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. S. S. 298. |
| 9. „ | *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 306. |
| 12. „ | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Be- |
| 18. „ | Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz. Bekanntmachung S. 314. |
| 27. „ | Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. Siehe Bekm. S. 336 |
| 22. „ | *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 29. „ | Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322. |
| 6. Mai | Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien. |
| 11. „ | Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena. |

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 27. März | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Materialverkauf | 279 |
| 27. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Achsen und Räder | 307 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Lagerplatz-Verpachtung zu Strehlen | — |
| 27. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Wagen, Achsen, Federn | 315 |
| 27. „ | zu Ehrenbreitstein | Rheinische E. | Verkauf resp. Verpachtung des früheren Gasthofs „Zum weissen Ross" in Ehrenbreitstein. | |
| 28. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Locomotiven | 278 |
| 30. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburg | $2^1/_2$ Mill. Ziegelsteine | — |
| 30. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Kleineisenzeug | 323 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Drahtseillrommel mit Zahnrädern etc. | 323 |
| 30. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | Maurer-Arbeiten und Materialienlieferung | — |
| 30. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Mauersand und Kalk | — |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 31. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Schreibmaterialien | 338 |
| 1. April | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Betriebs-, Werkstätt- u. Uniform-Materialien pro 1872. | |
| 2. „ | zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Maurer- u. Zimmerarbeiten | — |
| 2. „ | zu Augsburg | Bayer. Eisenbahnbau-Section | Erdarbeiten | — |
| 2. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Düren | — |
| 3. „ | daselbst | dieselbe | 1560 Paar Filzstiefel | — |
| 3. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. | 4680 Km. Kies | 339 |
| 3. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Güter-An- und Abfuhr | 299 |
| 4. „ | zu Köln | Rheinische E. | Personenwagen | 315 |
| 4. „ | zu Stargard | Stargard-Posener E. | Steinpfeiler | 323 |
| 4. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Herstellung eines Pumpenhauses, Wasserthurmes u. Drehscheibe | |
| 5. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Regulatoren | 323 |
| 5. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Wagen-Materialien | 323 |
| 6. „ | daselbst | dieselbe | Eisenbahnwagen | 323 |
| 6. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schreibmaterialien | — |
| 6. „ | zu Jena | Saaleisenbahn | Erd- und Kunstbauten (Dorndorf-Jena-Rothenstein) | — |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 6. April | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Mauerziegel u. Verbleindsteine | — | |
| 6. „ | zu Breslau | | Klinger-Ziegel | — | |
| 6. „ | zu Breslau | | Mauerziegel | — | |
| 8. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Restauration in Mülheim | — | |
| 8. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | Eiserne Ueberbrückungen | 339 | |
| 8. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Achsen mit Rädern etc. | 315 | |
| 8. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserne Ueberbauten | 322 | |
| 9. „ | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 | |
| 11. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Kleineisenzeug | No. 36. | |
| 12. „ | zu Breslau | Bresl.-Schweidn.-Freibg. | Locomotiven u. Tender | 338 | |
| 15. April | zu Braunschweig | Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 | |
| 15. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | — | |
| 15. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten, Finnentrop-Rothenmühle | — | |
| 16. „ | zu Darmstadt | Main-Neckarbahn | Güterwagen etc. | 33 8 | |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz | — | |
| 20. „ | zu Dresden | Sächs. Staatsb. Section | Personenwagen | 339 | |
| | | | Erdarbeiten | — | |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§. 40 und 35 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§. zu der im Bahnhof-Gebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

**Ordentlichen Generalversammlung**

**auf Samstag, den 27. April 1872, Morgens 10 Uhr,**

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht der Direction.
2. Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss §. 45 Ziffer 2 der Satzungen.
3. Verfügung über den vorhandenen Reinertrag beziehungsweise Festsetzung der Dividende nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen No. IV und No. IX.
4. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und §. 52 beziehungsweise Zusatz zu §. 47 der Satzungen.
5. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsrathes an die Stelle des verstorbenen Mitgliedes Hrn. Gottlieb Loew von Landstuhl gemäss §. 49 alinea 2 der Satzungen.

Dabei wird ad Ziffer 2 der Tagesordnung bemerkt, dass die Verbescheidung der Betriebsrechnung durch die allgemeine Generalversammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen Generalversammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 20. April l. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für 2 Actien gerechnet.

Ludwigshafen, den 21. März 1872.

**Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.**

Mahla.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Es hat heute die Verloosung unserer 4% Prioritäts-Actien und 4½% Prioritäts-Obligationen Statt gefunden und sind dabei folgende Nummern gezogen worden:

### I. der 4% Prioritäts-Actien.

### 267 Stück à 100 Thlr.

14. 62. 80. 83. 93. 152. 166. 174. 195. 202. 203. 237. 247. 254. 256. 349. 363. 372. 386. 393. 394. 401. 426. 582. 641. 708. 734. 739. 742. 770. 882. 909. 943. 1029. 1056. 1073. 1098. 1179. 1196. 1203. 1225. 1234. 1288. 1290. 1388. 1410. 1495. 1532. 1533. 1599. 1614. 1669. 1678. 1688. 1710. 1867. 1869. 1918. 1922. 1928. 2010. 2047. 2078. 2108. 2143. 2190. 2272. 2353. 2366. 2398. 2409. 2424. 2429. 2492 2503. 2517. 2532. 2572. 2606. 2686. 2689. 2694. 2777. 2783. 2791. 2793. 2813. 2972. 2988. 2992. 3015. 3069. 3071. 3112. 3114. 3137. 3179. 3242. 3269. 3272. 3298. 3314. 3317. 3374. 3388. 3399. 3422. 3438. 3450. 3489. 3655. 3677. 3707. 3736. 3796. 3910. 3920. 3921. 3936. 3976. 3997. 4059. 4060. 4086. 4159. 4191. 4205. 4232. 4251. 4267. 4352. 4443. 4446. 4549. 4556. 4579. 4592. 4633. 4636. 4637. 4646. 4667. 4678. 4681. 4722. 4745. 4768. 4935. 4944. 4945. 4951. 4997. 5003. 5004. 5032. 5035. 5158. 5199. 5227. 5228. 5243. 5272. 5293. 5300. 5325. 5333. 5343. 5399. 5414. 5457. 5494. 5548. 5585. 5667. 5670. 5760. 5790. 5801. 5851. 5864. 5874. 5875. 5935. 5960. 5961. 5964. 6000. 6026. 6067. 6107. 6114. 6317. 6325. 6344. 6350. 6371. 6396. 6416. 6480. 6526. 6533. 6553 6568. 6585. 6603. 6623. 6661. 6676. 6683. 6728. 6795. 6797. 6815. 6821. 6828. 6843. 6851. 6859. 6899. 6918. 6927. 6942. 6949. 6964. 6976. 6994. 7087. 7100. 7143. 7277. 7286. 7320. 7379. 7390. 7464. 7466. 7520. 7568. 7656. 7663. 7666. 7707. 7799. 7801. 7819. 7826. 7836. 7841. 7848. 7871. 7882. 7892. 7915. 7953. 7960. 7961. 7983. 8015. 8034. 8046. 8065. 8159. 8201. 8202. 8230. 8237. 8261.

### 40 Stück à 500 Thlr.

16. 140. 158. 173. 175. 187. 224. 236. 280. 360. 389. 426. 448. 454. 506. 511. 538. 547. 622. 682. 754. 757. 780. 816. 829. 864. 896. 1005. 1022. 1028. 1078. 1084. 1119. 1126. 1146. 1154. 1157. 1208. 1236. 1294.

### II. der 4½% Prioritäts-Obligationen.

### 227 Stück à 100 Thlr.

114. 183. 314. 382. 524. 551. 559. 635. 940. 1107. 1110. 1624. 1705. 1941. 1948. 1958. 2120. 2228. 2321. 2410. 2481. 2540. 2771. 2790. 2809. 2839. 2900. 3077. 3253. 3307. 3384. 3495. 3587. 3687. 3788. 3796. 3820. 4166. 4287. 4368. 4395. 4521. 4624. 4717. 4831. 4922. 4925. 5201. 5576. 5774. 5913. 5941. 5987. 5092. 6044. 6061. 6362. 6396. 6429. 6446. 6615. 6687. 6689. 6725. 6920. 7044. 7241. 7279. 7350. 7378. 7503. 7525. 7626. 7677. 7841. 7904. 7997. 8042. 8127. 8167. 8344. 8362. 8402. 8583. 8810. 8869. 8971. 9364. 9520. 9835. 9900. 9912. 9950. 10029. 10197. 10583. 10658. 10667. 10762. 11237. 11316. 11317. 11519. 21676. 11787. 11835. 11923. 12324. 12344. 12443. 12486. 12527. 12789. 12825. 12827. 12994. 13318. 13335. 13667. 13842. 13956. 14195. 14241. 14363. 14449. 14665. 14695. 14896. 14969. 14978. 15044. 15227. 15302. 15529. 15629. 15712. 15716. 15746. 15901. 16085. 16189. 16196. 16441. 16750. 16795. 16820. 16852. 16873. 17037. 17549. 17593. 17695. 17723. 17747. 17755. 17767. 18052. 18160. 18212. 18378. 18516. 18676. 18823. 18864. 19292. 19474. 19939. 20002. 20275. 20498. 20585. 20770. 20952. 20973. 21035. 21081. 21131. 22135. 21271. 21276.

21294. 21390. 21607. 21652. 21822. 21889. 22081. 22431. 22546. 22715. 22745. 22764. 22814. 21954. 22963. 23094. 23161. 23205. 23679. 23699. 23741. 24056. 24061. 24160. 24478. 24660. 24711. 24735. 24832. 25065. 25095. 25174. 25561. 25641. 25770. 25860. 25909. 26073. 26099. 26355. 26633. 26675. 26685. 26723. 26856. 26922. 27496.

**46 Stück à 500 Thlr.**

59. 75. 200. 212. 296. 323. 494. 903. 968. 1042. 1072. 1105. 1196. 1227. 1287. 1493. 1804. 1840. 2160. 2198. 2230. 2495. 2751. 2833. 2992. 3035. 3170. 3384. 3395. 3662. 3793. 3950. 4124. 4206. 4327. 4484. 4612. 4630. 4669. 4705. 4776. 4777. 4864. 4867. 5280. 5358.

## III. der 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B.

**48 Stück à 100 Thlr.**

1569. 1650. 1817. 1829. 1862. 1996. 2081. 2094. 2854. 2921. 3170. 3187. 3232. 3519. 3633. 3678. 3766. 4072. 4079. 4266. 4496. 4931. 4947. 5009. 5534. 5676. 5742. 5769. 5983. 6161. 6538. 6692. 6847. 6902. 6953. 7087. 7120. 7123. 7267. 7373. 7654. 7797. 7880. 8469. 8478. 8796. 8859. 8868.

**9 Stück à 500 Thlr.**

388. 439. 471. 555. 642. 791. 1239. 1323. 1330.

Die Verzinsung dieser verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni d. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli c. ab bei unserer Haupt-Casse — am Askanischen Platz No. 6 — nebst den vom 1. Juli c. ab laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

**Die verloosten Prioritäten sind, gegen 4% Zins-Vergütung pro anno bis 1. Juli a. c., auf Verlangen auch sofort zu realisiren.**

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen zur Einlösung nicht präsentirt:

## I. 4% Prioritäts-Actien

**aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon.**
à 100 Thlr. No. 3711.

**aus der 23. Verloosung de 1865 mit 7 Coupons**
à 100 Thlr. No. 2926.

**aus der 27. Verloosung de 1869 mit 7 Coupons**
à 100 Thlr. No. 702. 1043. 1187. 1662. 1769. 1982. 2906. 3588. 4105. 5131. 6356. 6361. 6921.

**aus der 28. Verloosung de 1870 mit 5 Coupons**
à 500 Thlr. No. 450. 1291.
à 100 Thlr. No. 7. 89. 95. 331. 362. 964. 1128. 1200. 1204. 1702. 2178. 2663. 3093. 3747. 3803. 4750. 5516. 6692. 7026. 7222. 7512. 8365. 8486.

**aus der 29. Verloosung de 1871 mit 3 Coupons**
à 500 Thlr. No. 556.
à 100 Thlr. No. 316. 510. 833. 929. 1044. 1197. 1627. 2871. 2934. 4314. 4572. 4713. 5031. 5120. 5170. 5173. 5213. 5248. 5547. 6162. 6258. 7236. 7876. 8011. 8084. 8429.

## II. 4½% Prioritäts-Obligationen I. Emission.

**aus der 10. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons**
à 100 Thlr. No. 1180. 2166. 4978.

**aus der 11. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons**
à 100 Thlr. No. 1054. 1102. 1920. 3608. 3759.

**aus der 12. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons**
à 500 Thlr. No. 145. 396.
à 100 Thlr. No. 284. 566. 1520. 2574. 4487. 4916.

**aus der 13. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons**
à 500 Thlr. No. 273. 367. 379. 979.
à 100 Thlr. No. 662. 951. 1272. 2272. 2978. 3609. 3706. 3731. 3828. 4912.

**aus der 14. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons**
à 500 Thlr. No. 261. 912. 929.
à 100 Thlr. No. 359. 1003. 1314. 1836. 2089. 2584. 2938. 3284.

## III. 4½% Prioritäts-Obligationen II. Emission.

**aus der 6. Verloosung de 1866 mit 19 Coupons**
à 500 Thlr. No. 5464.
à 100 Thlr. No. 6108. 7227. 9085. 13212. 14025. 19224. 21152. 22228. 24903.

**aus der 7. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons**
à 500 Thlr. No. 2540.
à 100 Thlr. No. 5008. 9880. 10201. 11328. 11570. 12334. 12633. 13317. 13506. 18258. 19227. 19234. 24476. 26466. 27152.

**aus der 8. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons**
à 500 Thlr. No. 2588. 3265. 3655. 4197.
à 100 Thlr. No. 7129. 8961. 9577. 10093. 10600. 13078. 14077. 16718. 17993. 18856. 20245. 25454.

**aus der 9. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons**
à 500 Thlr. No. 1381. 3472. 4250. 4603.
à 100 Thlr. No. 5093. 5303. 5459. 13034. 13629. 13882. 13979. 16610. 19852. 20391. 22309. 22332. 23229. 23382. 23698. 24631. 24999. 26841.

**aus der 10. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons.**
à 500 Thlr. No. 1362. 1722. 5138. 5469.
à 100 Thlr. No. 6088. 7013. 7157. 8519. 8785. 9227. 10113. 10280. 10821. 10891. 10972. 11078. 11252. 11658. 13208. 14269. 14857. 15038. 15968. 16299. 16452. 18776. 19825. 19975. 19980. 20577. 20731. 20848. 22368. 22450. 24507. 26869. 27245.

**aus der 11. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons**
à 500 Thlr. No. 2016. 2582. 3819. 4188. 4602. 5023. 5448.
à 100 Thlr. No. 5307. 6099. 6544. 6613. 6757. 6852. 7325. 7731. 7833. 8275. 8826. 8895. 9663. 10270. 11946. 12473. 13136. 13211. 13538. 13598. 14296. 15515. 15583. 15635. 17168. 17600. 17898. 18206. 18564. 19100. 21027. 23452. 24350. 25337. 26663.

## IV. 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B.

**aus der 5. Verloosung de 1868 mit 9 Coupons**
à 500 Thlr. No. 144. 195. 389. 1084. 1401.
à 100 Thlr. No. 2948. 3087. 4881. 5181. 5866. 5944. 6231. 6958. 7865. 8711.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Berlin, den 11. März 1872.

**Die Direction.**

## Bekanntmachung.

Mit dem 20. d. M. tritt ein Nachtrag XV zum Gütertarif des Sächs.-Westfälischen Eisenbahn-Verbandes vom 20. März 1870 in Kraft, enthaltend verschiedene Aenderungen bezüglich der Waaren-Classification, sowie Tarifsätze für die in den genannten Verband neu aufgenommenen Stationen der Sächsischen Staats-Eisenbahnen:

**Altenburg, Meerane, Glauchau, Crimmitschau, Werdau, Zwickau, Reichenbach, Plauen, Mehltheuer, Reuth, Hof, Franzensbad und Eger.**

Genannter Nachtrag ist bei unseren Güter-Expeditionen einzusehen, auch, soweit der Vorrath reicht, unentgeldlich zu haben.

Münster, den 19. März 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

---

## Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministeriums wird die zwischen Aue und Schwarzenberg gelegene seitherige Haltestelle Lauter vom 1. April a. c. an zur Güterstation erhoben.

Die Frachtsätze für Lauter, sowie verschiedene besondere Vorschriften enthält ein, vom 1. April c. an giltiger V. Nachtrag zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den Localverkehr der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen vom 1. October 1870, welche bei sämmtlichen Güter- und Eilgut-Expeditionen zu erlangen ist.

Dresden, den 20. März 1872.

**Königliche Generaldirection der Sächs. Staats-Eisenbahnen.**

Freiherr von Biedermann.

---

## K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn.

### Eröffnung

**der letzten Theilstrecke Iglo-Abos.**

(Fortsetzung der Linie Oderberg-Iglo.)

**Am 18. März d. J.**

erfolgt die Eröffnung der Theilstrecke **Iglo-Abos** mit den Stationen:

Marksdorf, Wallendorf-Kirchdrauf, Krompach, Stefanshütte, Margiczan und Kis-Ladna,

wodurch die ganze Linie der Kaschau-Oderberger Bahn vollendet und die im Betriebe befindlichen bisher getrennt gewesenen Theilstrecken Kaschau-Abos-Eperies und Oderberg-Igló verbunden werden.

Die obgenannten neueröffneten Stationen sind sämmtlich zur Aufnahme von Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten bestimmt.

Fahrpläne und Tarife sind bereits mittelst specieller Kundmachungen zur Kentniss des P. T. Publicums gebracht worden.

Pest, im März 1872.

**Die General-Direction.**

---

## Homburger Eisenbahn.

**Fahrplan vom 1. April 1872 bis auf Weiteres.**

Aus Homburg $5_{,40}$, $8_{,10}$ $10_{,45}$ $1_{,5}$ $3_{,25}$*, 5, $7_{,25}$, $9_{,15}$, $11_{,5}$*.
In Frankfurt $6_{,20}$, $8_{,45}$, $11_{,20}$, $1_{,40}$, $3_{,55}$, $5_{,35}$, 8, $9_{,50}$, $11_{,35}$.
Aus Frankfurt $6_{,35}$, $10_{,5}$ $12_{,15}$, $2_{,30}$, $4_{,20}$*, $6_{,20}$, $8_{,20}$, $10_{,15}$, $11_{,50}$*.
In Homburg $7_{,20}$, $10_{,35}$, $12_{,55}$, $3_{,10}$, $4_{,50}$, 7, 9, $10_{,4}$°, $12_{,20}$.

Mit den mit * bezeichneten Zügen findet nur Personenbeförderung in I. und II. Wagenklasse statt.

Homburg, 18. März 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

---

## Main-Neckar-Bahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von

60 Stück gedeckten Güterwagen ohne Bremsen,
30 „ offenen Lastwagen ohne Bremsen,
10 „ offenen Lastwagen mit Bremsen, sämmtlich von 200 Ctr. Tragkraft,

dann von

335 Satz Achsen von 140 Millimeter Stärke mit Speichenrädern,

im Wege öffentlichen Angebots zu vergeben.

Die näheren Bedingungen, sowie die Zeichnungen der Wagen und Achsen sind bei unserm Secretariat dahier einzusehen oder auf portofreie Anfragen gegen Uebersendung von 35 kr. oder 10 Sgr. in Postfreimarken, portofrei zu beziehen.

Die Lieferungsangebote, welche sich auch auf einen beliebigen Theil der ganzen Lieferung beziehen können und welche ausser dem Preis auch die Lieferungstermine enthalten müssen, sind bis zum **16. April l. J.. Vormittags 10 Uhr,**

frankirt mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Güterwagen (resp. Achsen)“

versehen, versiegelt direct an uns einzusenden. An dem genannten Termin findet die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der etwa erschienenen Betheiligten statt.

Darmstadt, am 15. März 1872.

**Direction der Main-Neckar-Bahn.**

---

## Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung des Bedarfs von Papier, Siegellack und Couverts, jährlich bestehend in ungefähr:

600 Ries Conceptpapier
790 „ Mundirpapier
100 „ Briefpapier
60 „ Löschpapier
150 „ Packpapier
20 „ blaue Actenumschläge
6 „ farbiges Doppelpapier zu Actenrücken
50 Kilogr. braunem Packlack
25 „ rothem Siegellack
205000 Stück Couverts in verschiedenen Grössen

soll in Wege der Submission vergeben werden.

Lieferanten, welche auf einzelne dieser Objecte, oder auf die ganze Lieferung reflectiren, wollen ihre Preisofferten unter Beifügung von Proben, welche mit dem Namen des Offerenten bezeichnet sein müssen, bis **Ende dieses Monats** portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Schreibmaterialien u. s. w.“

an uns einsenden.

Die Lieferungs-Bedingungen können bei unserem Sekretariat eingesehen und auf portofreie Anfrage auch von demselben bezogen werden.

Erfurt, den 9. März 1872.*

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

* Für vorige Nummer zu spät (am 21.) eingegangen. Die Red.

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 17 Stück 2 gekuppelten Personenzug-Locomotiven, sowie
b) 6 Stück 3 gekuppelten Güterzug-Locomativen nebst Tendern, Utensilien und Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt an unseren Ober-Maschinen-Meister Blauel hierselbst, mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven und Tendern“

bis zu dem auf

**Freitag den 12. April cr. Vormittags 11½ Uhr**

in unserem Submissionszimmer auf diesseitigem Bahnhof hierselbst anberaumten Termine einzusenden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinen-Meisters Blauel auf hiesigem Bahnhof-Verwaltungsgebäude, Zimmer No. 55, zur Einsicht aus und können von demselben gegen portofreie Einsendung von 2 Thalern bezogen werden.

Breslau, den 16. März 1872.

**Directorium.**

## Königliche Sächsische Staatseisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

119 Stück Personenwagen

soll im Wege der Submission mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem **Büreau der Maschinen-Verwaltung in Leipzig** zur Einsicht offen; daselbst können Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden.

Für sämmtliche Wagen werden von der Staatseisenbahnverwaltung nur die Räder und Axen und zwar spätenstens sechs Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen dem Wagenlieferanten franco nächste Eisenbahnstation zugesendet.

Die Lieferungstermine sind folgende:

a) 18 Wagen mit je 3½ Coupés dritter Classe mit 12 Bremsen bis Ende Januar 1873,
b) 23 Wagen mit je 4 Coupés dritter Classe mit 12 Bremsen bis Ende Februar 1873,
c) 14 Wagen mit je 3 Coupés zweiter Classe mit 4 Bremsen bis Ende März 1873,
   6 Wagen mit je 4 Coupés zweiter Classe mit 3 Bremsen bis Ende März 1873,
d) 12 Wagen mit je 1 Coupé erster und 2½ Coupés zweiter Classe mit 4 Bremsen bis Ende April 1873,
   4 Wagen mit je 1 Coupé erster und 2 Coupés zweiter Classe ohne Bremsen bis Ende April 1873,
e) 18 Wagen mit je 4 Coupés dritter Classe mit 9 Bremsen bis Ende Mai 1873,
f) 24 Wagen mit je 4 Coupés dritter Classe mit 12 Bremsen bis Ende Juni 1873.

Es bleibt überlassen, auf die eine oder andere Wagengattung ganz oder theilweise Gebote zu thun.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Personenwagen"

an die unterzeichnete Königliche Generaldirection

**bis zum 20. April d. J.**

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl und Gattung mit den entsprechenden Lieferterminen, sowie den Preis der vorschriftsmässig gebauten Wagen franco Leipzig oder franco Dresden zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 1. Mai d. J. an ihre Offerten gebunden, wer bis zu diesem Termine eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, den 16. März 1872.

**Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.**

von Tschirschky.

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf eiserne Ueberbrückungen.**

Die Lieferung und Aufstellung von 46 eisernen Ueberbrückungen auf der Bahnstrecke von der Weser nach Bremen und Rotenburg soll im Submissionswege verdungen werden.

Die Lieferungs-Gegenstände sind in vier Loose getheilt und zwar:

Loos I von der Weser bis Hemelingen, enthaltend
75 700 Kilogramm Schmiedeisen und
3 450 „ Gusseisen,
Loos II von der Weser bis Sagehorn, enthaltend
84 900 Kilogramm Schmiedeisen und
4 490 „ Gusseisen,
Loos III Bahnstrecke im Bremischen Gebiete, (also ausserhalb des Zoll-Vereins), enthaltend
385 400 Kilogramm Schmiedeisen und
148 200 „ Gusseisen,
Loos IV von Sagehorn bis Rotenburg, enthaltend
157 300 Kilogramm Schmiedeisen und
6 700 „ Gusseisen.

Die Submissions-Formulare, sowie die Bedingungen und Zeichnungen können auf portofreies Ansuchen und unter Beifügung von 1 Thlr. für jedes Loos von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Offerten auf eines oder mehrere Loose sind versiegelt und mit entsprechender Bezeichnung versehen, bis zum **8. April cr.** portofrei an den Unterzeichneten einzusenden und bleiben die Submittenten an ihre Offerten bis zu 4 Wochen nach dem Submissions-Termine gebunden.

Osnabrück, den 18. März 1872.

**Der technische Dirigent.**

A. Funk.

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Bahntrecke Berlin-Halbe sollen im Wege öffentlicher Submission

4680 Kbm. Kies

beschafft werden und ist Termin hierzu auf

**Mittwoch, den 3. April d. J., Vormittags 11 Uhr,**

im Büreau der Betriebs-Inspection auf dem Görlitzer Bahnhofe hierselbst anberaumt.

Bezügliche Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Kieslieferung für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn"

versehen, bis zur Terminsstunde franco an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen sind täglich während der Dienststunden in gedachtem Büreau einzusehen, auch gegen 7½ Sgr. Copialien abschriftlich daselbst zu beziehen.

Berlin, am 19. März 1872.

**Der Betriebs-Inspector.**

R. Haassengier.

## Gotthardbahn-Gesellschaft.

Es werden anmit weitere Stellen von **Ingenieuren der verschiedenen Stufen** und von **Geometern**, welche die Direction der Gotthardbahn zu besetzen im Falle ist, zu freier Bewerbung ausgeschrieben.

Anmeldungen auf diese Stellen sind, begleitet von Ausweisen über wissenschaftliche Bildung und praktische Befähigung sowie über bisherige Leistungen der Aspiranten,

**bis zum 20. April d. J.**

der unterzeichneten Direction einzureichen.

Bereits für solche Stellen erfolgte Bewerbungen sind nicht zu erneuern.

Die Direction behält sich vor, die für die vorerwähnten Stellen auszusetzende Besoldung und die übrigen Anstellungsbedingungen in angemessener Würdigung sowohl der Bedeutung der zu besetzenden Stellen als auch der persönlichen Eigenschaften der Bewerber zu bestimmen, beziehungsweise zu vereinbaren.

Luzern, den 17. März 1872.

**Namens der Direction der Gotthardbahn.**

Der Präsident: Dr. A. Escher. Der erste Secretär: Schweizer.

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**

in Teplitz.

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45.
— Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

Der
# Practische Maschinen-Constructeur
mit Beiblatt
## Industrielle Rundschau.
Herausgegeben von
**W. H. Uhland.**

Preis pro Quartal (6 Hefte mit 24 lithogr. Tafeln) 2 Thlr.
Verlag von Baumgärtner's Buchhandlung in Leipzig.

**Inhalt von 1872. Heft 4:**

**Maschinen- und Ingenieurwesen:** Construction der Triebwerke. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Luftcompressionsmaschine. (Mit Zeichnungen Taf. 14 u. 15.) — Brennholzzerkleinerungsmaschine. — (Mit Zeichnungen Taf. 16.) — Der Buss'sche patentirte Regulator. Von Ingenieur B. Stauffer, Constructeur des Buss'schen Regulators. Schluss. (Mit Holzschnitten.) — Dachstuhlconstruction für grosse Spannweiten. Von J. Langer, Ingenieur, Prag. (Taf. 13.) — Schiebersteuerungs-Diagramme. Von G. A. Neubert. Fortsetzung. (Mit Holzschnitt.) — **Technische Umschau:** Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civil-Ingenieur. Fortsetzung. — Barrenscheere der Britannia Works zu Middlesbrough. (Mit Holzschnitt.) — Haskell's Patent-Alarmpumpe. (Mit Holzschnitt.) — Urber das Entwerfen von Modellen für den Eisenguss mit besonderer Berücksichtigung auf den Bauguss. Von Dr. E. F. Dürre in Aachen. — Lederbearbeitungsmaschine v. Ed. Fitzhenry. (Mit Holzschnitten.) — **Notizen aus der Praxis:** Riemenverbinder. C. Reichels Patent. (Mit Holzschnitten.) — **Technische Briefe:** Berlin. Die landwirthschaftliche Maschinen-Industrie. — **Fortschritte der Industrie und Technik:** Das Schraubenschneiden auf der Egalisirdrehbank. (Mit Holzschnitt.) — Millward's Alarmpfeife. (Mit Holzschnitten.) — Wiederbelebung der Knochenkohle. — J. Robert's continuirlicher Diffussions-Apparat. — **Recepte und Notizen. — Bücherschau. — Fragekasten. — Beantwortungen.**

Inhalt der „Industriellen Rundschau."

Volkswirthschaftliche Briefe. — Schulze-Delitzsch und die Arbeiterbewegung. — Die nachtheiligen Wirkungen des Moorrauchs. — Die Woll-Industrie von Rheims im Jahre 1870. — **Notizen.**

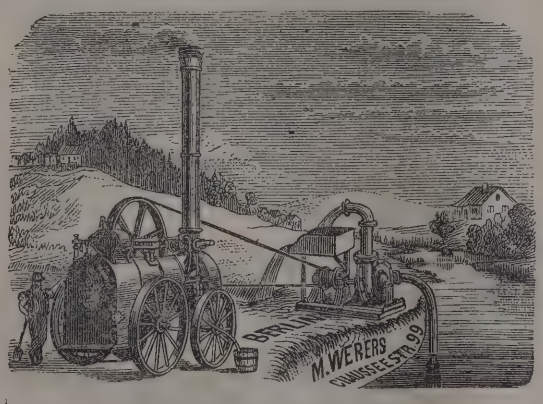
**Inhalt von 1872. 5. Heft:**

**Maschinenbau und Ingenieurwesen:** Die Construction der Triebwerke. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Louis Schönherr's in Chemnitz mechanischer Webstuhl. Von Prof. F. Kohl in Chemnitz. (Mit Zeichnungen Taf. 17.) — Bohrmaschine für Locomotivräder. Von A. Veit. (Mit Zeichnungen Taf. 18.) — Ueber Mälzerei und Anlage von Malztennen. (Mit Zeichnungen Taf. 19.) — Luftcompressionsmaschine. Von J. Spoth. (Schluss.) — Schiebersteuerungs-Diagramme. Von G. A. Neubert. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — **Technische Umschau:** Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civil-Ingenieur. Fortsetzung. — Durchpressung eines elyptischen gusseisernen Rohres unter der Sohle des Wien-Neustädter Canals. Von Ingenieur F. Böck. (Mit Holzschnitten.) — Ueber das Entwerfen von Modellen für den Eisenguss mit besonderer Berücksichtigung auf den Bauguss. Von Dr. E. F. Dürre in Aachen. Fortsetzung. — **Fortschritte der Industrie und Technik:** Patentirtes Schmiedefeuer. (Mit Holzschnitt.) Torf-Ausbeutung. — **Recepte und Notizen. — Fragekasten. — Beantwortungen.**

Inhalt der „Industriellen Rundschau."

Finanz- und Handelsübersicht im Februar. — Ein Ausflug in die Eisen- und Kohlenwerke Steyermark's. — Volkswirthschaftliche Briefe II. — **Notizen.**

**M. Webers** Berlin, Chaussee-Strasse 99.




**M. Webers** Berlin, Chaussee-Strasse 99.

**Wasserdichte leinene Plane**
empfiehlt
**A. Baswitz** in Berlin,
Neue Friedrich-Strasse No. 37.

**Ingenieur gesucht**
für
**Locomotivbau.**
In einer der grössten und renommirtesten Norddeutschen Locomotivfabriken findet ein in dieser Branche **ganz tüchtiger**, theoretisch und practisch gebildeter, wie erfahrener Ingenieur Stellung als **Dirigent.** Qualificirte Bewerber, **jedoch nur durchaus bewährte Kräfte ersten Ranges** wollen gefälligst Offerte unter Chiffre **W. No. 209** bei der Expedition dieser Zeitschrift einreichen, und nebst Angabe des seitherigen Wirkungskreises, die Gehaltsansprüche sowie kürzeste Antrittszeit darin mittheilen.

**Chemische Glühkohlen**
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

**Bedienung schnell!** **Preise mässig!**
Ihre anerkannt bewährten
**Gummi-Fabrikate**
**für technische Zwecke**
halten empfohlen
**Jaretzki & Hoffmann,**
Gummi- u. Gutta-Percha-Waaren-Fabrik.
Berlin, Comtoir: Wallnertheaterstrasse 55.

**Für Bau-Unternehmer**
empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

Beste gekühlte
**Wasserstandsgläser,**
sowie besonders haltbare
**Locomotivgläser,**
genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.
Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

**Wasserdichte Wagenpläne**
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

**Ein Techniker** im Maschinen-, Waggon-, Locomotivbau und Eisenbahnbetrieb tüchtig, practisch, Locomotivführer, der 10 Jahre der Leitung einer Werkstatt vorgestanden, sucht entsprechende Stellung.
Adressen befördert sub **No. 2020** die Annoncen-Expedition von **Rud. Mosse** in Berlin.

Da alle Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Postanstalten Bestellungen auf die Zeitung annehmen, so bitte ich, **bei mir nur dann zu bestellen, wenn Kreuzbandsendung gewünscht wird.** Das **Kreuzbandporto** beträgt ausser dem Abonnementspreis von 1 Thlr. vierteljährlich: für **Deutschland** und **Oesterreich-Ungarn** 15 Ngr., für **Belgien, Italien, Russland** und die **Schweiz** $22\frac{1}{2}$ Ngr., für **Dänemark, Frankreich, Grossbritannien** und die **Niederlande** 1 Thlr., für **Schweden, Norwegen** und die **Vereinigten Staaten von Nordamerica** $1\frac{1}{2}$ Thlr. **vierteljährlich.**

Leipzig. **Adolph Refelshöfer.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 36. Leipzig, am 27. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. Februar 1872 als überzählig ermittelten Güter.

A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
A B 750. 1 Korb Flaschen (89 Pfd.) lagert im Depot.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A H 2. 1 Packet Säcke (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Kiste Papier (375 Pfd.) lagert im Depot.
A F 25975. 1 Kiste Nudeln (37 Pfd.) lagert im Depot.
A K 744. 1 Kiste Nägel (188 Pfd.) lagert im Depot.
A S 1730. 1 Ballot Teppiche (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1. 1 Korb leere Krüge (25 Pfd.) lagert im Depot.
A F 1/2. 2 Colli Bettstellen (45 Pfd.) lagern im Depot.
A P. 1 Ofenuntersetzer (18 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Fass Steine (355 Pfd.) lagert im Depot.
A G 6888. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 913. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1818. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
A H. 1 Holzgestell (60 Pfd.) lagert im Depot.
A 354/5. 2 Körbe mit je einem irdenen Topf lagern im Depot.
A T 3. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.
A 1. 1 Sack Betten (23 Pfd.) lagert im Depot.
A J 532/3. 2 Colli Besen (10 Pfd.) lagern im Depot.
A H 2449. 1 Pack, 2 Stühle (20 Pfd.) lagert im Depot.
A 17757. 1 Collo leere Blechkasten (10 Pfd.) lagert im Depot.
AK 8234. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert im Depot.
A S 867. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.
A O 644A 1 Kiste Eisenwaaren (133 Pfd.) lagert im Depot.
A A 106. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert im Depot.
A P 7792. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
AK 83. 1 Kiste Eisengusswaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
AB 892. 1 Ballot baumw. Waaren (170 Pfd.) lagert im Depot.
A K 4. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
A 131. 1 Kiste Extract (52 Pfd.) lagert im Depot.
A B 3262. 1 Kiste Seife (77 Pfd.) lagert in Neuss.
AH 348. Kiste Seife (62 Pfd.) lagert in Letmathe.
A 376. 1 Kübel Butter lagert in Solingen.
A S 3. 1/4 Ohm Wein lagert in Solingen.
AB 768. 1 Pack Papier (94 Pfd.) lagert in Aachen T.
A W 1496. 1 Korbflasche (123 Pfd.) lagert in Aachen T.
A B 1045. 1 Fass Sprit lagert in Barmen-Rittersh.
A M. 5 Pack Holzschuhe lagern in Barmen-Rittersh.
A L 10. 1 Ballot (22 Pfd.) lagert in Ruhrort.
A D 268. 1 Korb Wein (134 Pfd.) lagert in Unna.
A R 909. 1 Korb Leim (50 Pfd.) lagert in Unna.
A D 10. 1 Kiste Leder lagert in Mülheim a./Rhein.
A 5980. 1 Korb Materialwaaren lagert in Mülheim a./R.
A. 4 Colli Töpfe lagern in Mülheim a./R.
A C 1470. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a./R.
A C 147. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a./R.
A H 184. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a./R.
A B 3499. 1 Korb Leinen lagert in Mülheim a./R.
A D 7570. 1 Kiste Oelgemälde lagert in Mülheim a./R.
A B 611. 1 Kiste Tabak lagert in Mülheim a./R.
A E 7293. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a./R.
A E 4121. 1 Ballot Manufacturwaaren lagert in Mülheim a./R.
A E 9054. 1 Kiste Manufacturwaaren lagert in Mülheim a./R.
A 40. 1 Korb Blechwaaren lagert in Mülheim a./R.
A 1/3. 2 Pack Säcke lagern in Mülheim a./R.
A L 7655. 1 Fass lagert in Steele.
A B 310. 1 Pack Papier (54 Pfd.) lagert in Homberg.
A B 3783. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Duisburg.
A R 327. 1 Kiste Manufacturwaaren lagert in Hagen.
A B. 90 Gussstahlböcke lagern in Witten.
A 1/4. 4 Ballot Leder (220 Pfd.) lagern in Oberhausen.
A B 3. 1 Korb (34 Pfd.) lagert in Werden.
A W 366. 1 Kiste (127 Pfd.) lagert in Deutz
A 2000. 1 Kiste lagert in B. Gladbach.
A H 1663. / A H 1654/5. 3 Fässer Wein lagern in B. Gladbach.
A H 1662. 1 Kiste Wein lagert in B. Gladbach.
A III. 1 Koffer lagert in Ohligswald.
A P 6385. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Essen.
AH 3060. 6 Pack Stühle lagern in Essen.
AK 1767. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A G 55. 1 leere Kiste lagert in Holzwickede.
A H 3145. 1 Ballot (106 Pfd.) lagert in Remscheid.
A B 57. 1 Fass (400 Pfd.) lagert in Remscheid.
A M. 1 Korb Feilen (131 Pfd.) lagert in Remscheid.
A W 1/4 / A V. 4 Ballot Emballage (434 Pfd.) lagern in Neuss.
A H 3068. / P 5. 1 Ballot Lumpen (145 Pfd.) lagert in Neuss.
A W 60. 1 Kiste (153 Pfd.) lagert in Neuss.
A. 24 Ofenfüsse lagern in Bochum [E.-E.]
A W. 1 Wagenbalken (100 Pfd.) lagert in Hagen [E.-E.]
B S 4483. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 120. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
B B 432/3. 2 leere Fässer (86 Pfd.) lagern im Depot.
B D 1347. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 4830. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
B B 991. 1 Ballot baumwollene Waaren (127 Pfd.) lagert im Depot.
B 4229. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert im Depot.
B S 69. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert im Depot.
B S. 1 Pack Säcke (53 Pfd.) lagert im Depot.
B S. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) lagert im Depot.
B C 16. 1 Kiste leere Kisten (104 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
B 2. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B & C 2054. 1 Kiste Stahlwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
B J 9. 5 Colli Packleinen (230 Pfd.) lagern im Depot.
B M 388. 1 Korb Nägel (62 Pfd.) lagert im Depot.
B M 20. 1 Korb Cylinder (37 Pfd.) lagert im Depot.
B H 1107. 1 Fass Wein (96 Pfd.) lagert im Depot.
B 4. 1 Maschinentheil (318 Pfd.) lagert im Depot.
B 11. 1 Ballot Watte (12 Pfd.) lagert im Depot.
B W. 243. 1 Korb Butter (30 Pfd.) lagert in Hattingen.
B. 4 Coli Ofentheile (75 Pfd.) lagern in Mülheim a. R. [E.-E.]
B S 575. 1 Kiste (109 Pfd.) lagert in Meschede.
B 1488. 1 Ballot Reis (203 Pfd.) lagert in Meschede.
B O 61./32. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B A 4. 1 Kiste (99 Pfd.) lagert in Unna.
B M E. 2 Ketten lagern in Unna.
B N 40. 1 Sack Klauenmehl lagert in Unna.
B. 1 Rolle Bleche lagern in Mülheim a. Rhein.
B K 14. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
B K 185. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
B 215. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
B M. 1 Verkoppelung lagert in Mülheim a. R.
B A 92. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
B W 3477. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
B B 9421. 1 Fass Wein lagert in Mülheim a. R.
B C H 687. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
B 2565. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
B A S E 379./1246./1518. 3 Körbe Blechflaschen lagern in Mülheim a. R.
B 53. 1 Sack Kohlenlöffel lagert in Mülheim a. R.
B E S 3. 1 Decimalwage lagert in Mülheim a. R.
B 48. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. R.
B C 1031. 1 Korb Tabak lagert in Mülheim a. R.
B 10. 3 Rg. Draht lagern in Mülheim a. R.
B H 128./129. 2 Ballot Leder lagern in Mülheim a. R.
B S 288. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
B S 287. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
B P C 2115. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.

B C 5401. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. Rhein.
B A S E 1399. 1 leeres Fass lagert in Mülheim a. R.
B S 4427. 1 Fass Messingdraht lagert in Mülheim a. R.
B S 314. 1 Kiste Gusswaaren lagert in Steele.
B N 6056. 1 Stange Eisen lagert in Steele.
B 47. 1 Fass Petroleum lagert in Steele.
B R 208. 1 Ballot Hopfen (150 Pfd.) lagert in Steele.
B 887. 1 Ballot Caffee lagert in Steele.
B K 47. 1 Kiste Eisenwaaren (250 Pfd.) lagert in Duisburg.
B. 1 eiserner Kessel lagert in Hagen.
B 58. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.
B C 2. 1 Korb Flaschen (42 Pfd.) lagert in Hagen.
B 195. 200. 6 Ballot Nieten (6170 Pfd.) lagern in Witten.
B W 1294. 1 Kiste (51 Pfd.) lagert in Werden.
B E 1. 1 Ballot Teppiche lagert in B.-Gladbach.
B 233. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Holzwickede.
B & K 3372. 1 Ballot Manufacturwaaren (100 Pfd.) lagert in Holzwickede.
B 400. 1 Korb Tabak lagert in Lennep.
B & W 3560. 1 Kiste Terzerole und Eisenwaaren (179 Pfd.) lagert in Altena.
B 2. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) lagert in Altena.
B 87. 1 Ballot Lumpen (280 Pfd.) lagert in Neuss.
B G 21. 1 Ballot Speck (68 Pfd.) lagert in Bochum [E.-E.]
B G 22/24. 3 Kübel Butter (72 Pfd.) lagern in Bochum [E.-E.]
C H 472. 1 Pack Papier (35 Pfd.) lagert im Depot.
C L 3. 1 Pack Unterfutter (20 Pfd.) lagert im Depot.
C G 4905, P S 160. 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1. 1 Pack Packpapier (70 Pfd.) lagert im Depot.
C N 198. 1 Ballot Leinen (37 Pfd.) lagert im Depot.
C L 9991. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
C R 7340. 1 Ballot Papier (48 Pfd.) lagert im Depot.
C C 1157. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
C D P 3128. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert im Depot.
C H 703. 1 Kiste Kurzwaaren (113 Pfd.) lagert im Depot.
C M 981. 4 Pack Eisendraht (300 Pfd.) lagern im Depot.
C A 701. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert im Depot.
C W 968. 1 Kiste Holzschrauben (70 Pfd.) lagert im Depot.
C H F M 432/3, 458. 3 leere Fässer (121 Pfd.) lagern im Depot.
C T 193. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
C T 206. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert im Depot.
C H 7277. 1 Pack Körbe (13 Pfd.) lagert im Depot.
C C 887. 1 Kiste Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
C L B 63. 1 Korb Eisenwaaren (85 Pfd.) lagert im Depot.
C H 101 1 Fass Butter (31 Pfd.) lagert im Depot.
C W 240. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1853. 1 Kiste Eisenwaaren (370 Pfd.) lagert im Depot.
C H 149. 1/8 Ohm Liqueur (60 Pfd.) lagert im Depot.
C B 52. 1 Kiste Hasenhaare (59 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1506. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Neuss.
C T 15. 1 Korb (48 Pfd.) lagert in Barmen.
C H 40. 1/2 Ohm Essig (158 Pfd.) lagert in Unna.
C H K 15. 2 Colli Bettstellen (66 Pfd.) lagern in Unna.
C B 462. 1 Fass Petroleum (373 Pfd.) lagert in Unna.
C F B 1738. 1 Korb lagert in Mülheim a. Rhein.
C V 2135. 1 Fass lagert in Mülheim a. R.
C F B 3868. 1 Korb lagert in Mülheim a. R.
C C 10/11. 2 Körbe Flaschen lagern in Mülheim a. R.
C Z. 1 Krug lagert in Mülheim a. R.
C A K 2193. 1 Pack Packpapier lagert in Mülheim a. R.
C C 1499. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. R.
C S H 1651. 1 Ballot lagert in Mülheim a. R.
C B 2941. 1 Korb Tabak lagert in Mülheim a. R.
C C 235. 1 Kiste Glas lagert in Mülheim a. R.
C F E 1259. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
C W 374. 1 Kiste Nudeln lagert in Mülheim a. R.
C 14/15. 2 Fässer Vitriol lagern in Mülheim a. R.
C F 1006. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a. R.
C F 221. 1 Kiste Halblöffel lagert in Müleim a. R.
C 4. 4 Ofenfüsse lagern in Steele.
C 223. 1 Fass lagert in Steele.
C W C 9710 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Duisburg.
C K 145. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Hagen.
C S 144. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Hagen.
C H S 123/4. 2 Fässer lagern in Hagen.
C T 1303. 1 Korb Drahtnägel lagert in Gerresheim.
C T 5. 1 Pack Fourniere (205 Pfd.) lagert in Essen.
C B 986. 1 Ballot Caffee lagert in Essen.
C B 514. 1 Fass (130 Pfd.) lagert in Essen.
C W 283. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C P 1 1 Ballot Putzwolle (150 Pfd.) lagert in Dortmund [E.-G.]
C H 6616. 1 Pack Korbwaaren (8 Pfd.) lagert in Siegen.
C P H E 1486. 1 Kiste porzell. Knöpfe (70 Pfd.) lagert in Siegen.
C S 125. 1 Korb Schrauben (187 Pfd.) lagert in Remscheid.
C L 43. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Altena.
C K 11. 1 Korb Eisenwaaren (98 Pfd.) lagert in Neuss.
C K C 7. 1 Fass Oel (250 Pfd.) lagert in Neuss.
C M 279. 1 Fass Butter (60 Pfd.) lagert in Neuss.
C P 2644. 1 Ballot Watte (64 Pfd.) lagert in Bochum.
C K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
C D S 5088. 1 Fass Seife (28 Pfd.) lagert in Iserlohn.
C D 1720. 1 Ballot Tücher lagert in Elberfeld D.
D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D A 5156. 1 Kiste Kurzwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D B 14171. 1 Sack Lupinensamen (156 Pfd.) lagert im Depot.
D 11. 1 Ballot Wolle (290 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Ofenroster (4 Pfd.) lagert im Depot.
D 228. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert im Depot.
D 1. 1 Rolle Blei (117 Pfd.) lagert im Depot.
D N 7478. 1 Ballot Garn (275 Pfd.) lagert im Depot.
D F 3980. 1 Ballot Wollgarn (200 Pfd.) lagert im Depot.
D 964. 1 Korb Tabak (70 Pfd.) lagert in Barmen.
D 968. 1 Korb Tabak lagert in Barmen
D S & C B 20. 1 Ballot lagert in Barmen in Rheinpr.
D 70. 1 Ballot (76 Pfd.) lagert in Wickrath.
D K 2302. 1 Korb Schinken lagert in Mülheim a. Rhein.
D K 2303. 1 Sack Caffee lagert in Mülheim a. R.
D E 7919/20. 2 Korb Mineralwasser lagern in Mülheim a. R.
D W H L 3777/8. 2 Fässer Petroleum (700 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
D 6727/8 2 Ballot. (965 Pfd.) lagert in Viersen.
D T G 1044. 1 Ballot (65 Pfd.) lagert in Ueberruhr.
D K 1418. 1 Kiste Cigarren (89 Pfd.) lagert in Neuss.
D C 6. 1 leere Kiste lagert in Iserlohn.
D U 3810. 1 Kiste Wollwaaren lagert in Elberfeld D.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E Z 1. 1 Holzkoffer Kleidungsstücke (40 Pfd.) lagert im Depot.
E D 265/6. 2 Kisten Harz (322 Pfd.) lagern im Depot.
E B 770. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert im Depot.
E J 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.
E. 9 eiserne Röhren (60 Pfd.) lagern im Depot.
E 2 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern im Depot.
E 3116. 1 leeres Fass lagert im Depot.
E 2578. 1 Kübel Butter (128 Pfd.) lagert im Depot.
E 9/11. 3 Bürden Eisen (230 Pfd.) lagern im Depot.
E K 18112. / 18117. } 6 Fässer Branntwein lagern in Neuss.
E M 5. 1 Kiste lagert in Barmen.
E S 3. 1 Ballot Flocken lagert in Solingen.
E & G 1274. 1 Ballot Schlagriemen (60 Pfd.) lagert in B.-Rittershausen.
E 383. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E. 1 Ballot Putzwolle lagert in Steele.
E M 341 1 Ballot Kaffee (143 Pfd.) lagert in Steele.
E 50. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein.
E K 10. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
E 9. 1 Ballot Wolle lagert in Mülheim a. R.
E L 557. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
E 130. 1 Kiste lagert in Hagen.
F v H 23. 1 Kiste lagert in Hagen.
E A 58. 1 Pack Papier (25 Pfd.) lagert in Hagen.
E & G 3078. 1 Ballot Hanfseil lagert in Gerresheim.
E K 1449. 1 Korb Nägel (105 Pfd.) lagert in Bochum [Eilgut-Exp.]
E H 124. 1 Ballot (30 Pfd.) lagert in Bochum.
E K 18112/17. 6 Fass Branntwein (1310 Pfd.) lagern in Neuss.
E C 1264. 1 Fass Branntwein (164 Pfd.) lagert in Holzwickede.
E 435. 1 Kiste Cigarren (285 Pfd.) lagert in Dortmund [Eilgut-Exp.].
E & C 4. 1 Pack Papier (72 Pfd.) lagert in Iserlohn.
E H 1553. 1 Kiste Ofentheile lagert in Elberfeld D.
E W 10. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Elberfeld D.
F B 605. 1 Kiste Glas (60 Pfd.) lagert im Depot.
F C M 1216. 1 Kiste Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
F W B 5354. 1 Kiste Seife (92 Pfd.) lagert im Depot.
F H 14. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
F S 1 Ballot Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F 390. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F S 626. 1 Pack, 7 Körbe (13 Pfd.), lagert im Depot.
F S 517. 1 Ofentheil (25 Pfd.) lagert im Depot.
F T 5021. 1 Korb Lacritzen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert im Depot.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert im Depot.
F P 197. 1 Pack Eimer (35 Pfd.) lagert im Depot.
F. 3 Ofenroster (11 Pfd.) lagern im Depot.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
F H R 995/6. 2 leere Fässer (171 Pfd.) lagern im Depot.
F P 2176. 1 Fässchen Schuhwaaren (64 Pfd.) lagert im Depot.
F S 18. 1 Pack Papier (47 Pfd.) lagert im Depot.
F 316. 1 Fass Soda (700 Pfd.) lagert im Depot.
F W R 3851. 1 Fass Kreide (400 Pfd.) lagert im Depot.
F C 2875. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.

F C 3182. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert im Depot.
F 6830. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
F F 5 1 Ballot Packleinen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F F 652. 1 leerer Korb (4 Pfd ) lagert im Depot.
F 1. 1 Pack, 4 weisse Handkörbe (15 Pfd ) lagert im Depot.
F H 49. 1 Ballot Grassamen (25 Pfd.) lagert im Depot.
F C 6. 1 Pack Pergamentpapier (60 Pfd.) lagert im Depot.
F K L 10. 1 Kiste Effecten (68 Pfd.) lagert im Depot.
F F M 1864. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert im Depot.
F H 4022. 1 Kiste Geldbeutel (83 Pfd ) lagert im Depot.
F H 4024. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert im Depot.
F. 1 Colli Ofentheile (16 Pfd.) lagert im Depot.
F H 4692. 1 Kiste Kurzwaaren (23 Pfd.) lagert im Depot.
F B F 6. 1 Collo Packleinen (32 Pfd ) lagert im Depot.
F W 6046. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert im Depot.
F W 11. 1 Stab Eisen (26 Pfd.) lagert im Depot.
F L 371. 1 Kiste (39 Pfd.) lagert in Barmen,
F W 952. 1 Ballot Leim (352 Pfd.) lagert in Barmen.
F A W 104. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Solingen.
F. 2 Ofentheile lagern in Solingen.
F P 556. 1 Fass Butter (56 Pfd.) lagert in Meschede.
F B 71. 1 Korb Tabak (63 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
F D. 1 Pack (10 Paar) Holzschuhe (26 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
F W & C 18. 1 Ballot lagert in Barmen-Rittershausen.
F H 36. 1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert in Unna.
F N 1052. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Unna.
F S 206. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Steele.
F W G 1561. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Duisburg.
F W 10/1. 2 Körbe Flaschen lagern in Mülheim a. Rhein.
F 4477. 1 Verschlag lagert in Mülheim a. R.
F S S 7. 1 Kiste Maschinenmesser lagert in Mülheim a. R.
F S 149. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
F S 1545. 1 Kiste Zuckerwaaren lagert in Mülheim a. R.
F R A 549. 1 Korb lagert in Mülheim a. R.
F K 450. 1 Korb lagert in Mülheim a. R.
FP 19710. 1 Sack Graupen lagert in Mülheim a. R.
F H. 1 Ballot Rohzink lagert in Mülheim a. R.
F L 54. 1 Kiste Wein lagert in Mülheim a. R.
F S 146. 1 Korb Nieten lagert in Mülheim a. R.
F C 195. 1 Sack Pappen lagert in Mülheim a. R.
F R 3474. 1 Kiste Pappen lagert in Mülheim a. R.
F H 5186. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
F H 5896. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
F H. 2 leere Kisten lagern in Mülheim a. R.
F R 3475. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
F E S 1141. 1 Bund Stahl lagert in Mülheim a. R.
F S R 4. 27 Pack Schiefertheile lagert in Mülheim a. R.
F. 10 Stühle lagern in Mülheim a. R.
F S. 1 Pack Draht lagert in Mülheim a. R.
F H 61. 1 Sack Schnitzeln lagert in Hagen.
F P 123. 1 Kiste lagert in Hagen.
F 1793. 1 Kiste Cylindergläser (148 Pfd.) lagert in Oberhausen.
F W R 2282. 1 Fass (125 Pfd.) lagert in Aachen M.
F L. 9 gusseiserne Stücke lagern in B.-Gladbach.
F M 797. 1 Kiste lagert in B.-Gladbach.
F C 1695. 1 Kiste (180 Pfd.) lagert in Neuss.
F 552. 1 Ballot (27 Pfd.) lagert in Neuss.
F L 842. 1 Pack Kuchenpfannen (110 Pfd.) lagert in Neuss.
F H 106. 1 Bd. Eisenblech (109 Pfd.) lagert in Remscheid.
F E 50. 1 Kistchen Eisentheile lagert in Lennep.
F 3. 1 Collo Ofentheile ( 7 Pfd.) lagert in Siegen.
F L 188. 1 Fass Wein (91 Pfd.) lagert in Siegen.
F H 11. 1 Kiste lagert in Essen.
F C 1552. 1 Pack Papier (50 Pfd ) lagert in Essen.
F H 1675. 1 Kiste (82 Pfd.) lagert in Hamm.
F J C 198. 1 Fass Schmiere (1500 Pfd.) lagert in Iserlohn.
F H 2. 1 Korb (23 Pfd ) lagert in Iserlohn.
F K. 1 Colli Ofentheil (89 Pfd ) lagert in Hagen [Eilgut-Exp ].
F H 1. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
G 2238. 1 Kiste Eisenwaaren (45 Pfd ) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd ) lagert im Depot.
**G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.**
G H. 13 hölzerne Eimer (55 Pfd.) lagern im Depot.
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G S 182. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
G L 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert im Depot.
G N 979. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Stab Eisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
G S 2293. 1 Fass Blechwaaren (210 Pfd.) lagert im Depot.
G 377. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
G W 2928. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
G A. 2 Colli Röhren
G A. 1 Korb Gasröhren } (60 Pfd.) lagern im Depot.
Gb St. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert im Depot.
G K 126. 1 Topfdeckel mit Ofenschieber lagert im Depot.
G B 2877. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert im Depot.
G C 304½. 1 Kiste Stifte (10 Pfd.) lagert im Depot.
G H 555. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert im Depot.
G J 67. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert im Depot.
G K 6941. 1 Korb Mineralwasser (82 Pfd.) lagert im Depot.
G L 20/21. 2 Körbe Eisenwaaren (290 Pfd ) lagern im Depot.
G H 1794. 1 Pack Papier (59 Pfd.) lagert im Depot.
G S 361. 1 Pack Papier (96 Pfd.) lagert im Depot.
G G 975. 1 Fass Cement (212 Pfd.) lagert im Depot.
G 43. 1 Brd. Stahl (105 Pfd.) lagert in Herdecke.
G P 8945. 1 Korb Liqueur (90 Pfd.) lagert in Barmen
G R 2383. 1 Kiste Drahtwaaren (25 Pfd.) lagert in Barmen.
G S 1051. 1 Ballot Hopfen (190 Pfd.) lagert in Kettwig.
G D 833/4. 2 Ballot (252 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
G F & C 1055. 1 Korb Feilen (103 Pfd.) lagert in Neuss [E.-E ]
G S 9154. 1 Ballot lagert in Steele.
G R 299. 1 Kiste lagert in Steele.
G H 4. 1 Kiste Porzellan (270 Pfd.) lagert in Duisburg.
G B 598. 1 Korb lagert in Mülheim a. Rhein.
G K. 26 Gasröhre. lagern in Mülheim a. R.
G C 1142. 1 Kiste Schuhwaaren lagert in Mülheim a. R
G W 5174. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
G 80. 1 Brd. Stahl lagert i Mülheim a. R.
G K 3212. 1 Kiste Eisen lagert in Mülheim a. R.
G F 80 1 Kiste Glaswaaren lagert in Mülheim a. R.
G E 40. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
G S 992. 1 Ballot Hopfen lagert in Mülheim a. R.
G K 427. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
G F R 1087. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
G O 7201. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
G B 360. 1 Pack Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
G E 138. 1 Ballot Speck lagert in Hagen.
G G 3482/3. 2 Körbe lagern in Hagen.
G G 237. 1 Fass lagert in Hagen.
G 23. 1 Ballot Manufacturwaaren (103 Pfd.) lagert in Witten.
G F 1184. 4 Bürden Stahl (200 Pfd.) lagern in Witten.
G 70. 1 Rg. Draht (45 Pfd ) lagert in Aachen M.
G P 2. 1 Kübel Butter (60 Pfd.) lagert in Hoerde.
G S 2772. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Hoerde.
G R 9. 1 Kiste Kleider lagert in Mülheim a. R.
G B
G B } 42. 2 leere Oelfässer lagern in Boisheim.
G S 5159. 1 Ballot Wollwaare (65 Pfd.) Bochum [E.-E.]
G S 1882. 1 Ballot Wollwaaren (70 Pfd.) lagert in Bochum [E.-E.]
G S 1. 1 Ballot Leinen (22 Pfd.) lagert in Bochum [E.-E.]
G W 14. 1 Korb (40 Pfd.) lagert in Neuss.
G H 2427. 1 leere Kiste (39 Pfd.) lagert in Neuss.
G T 3642. 1 Ballot (22 Pfd.) lagert in Neuss.
368/70, 7653/55. } G L 319, 7 Ballen Bieber (645 Pfd.) lagern in Neuss.
G 143. 1 Fass Petroleum (315 Pfd.) lagert in Remscheid.
G R 6685. 1 Rolle Papier (3 Pfd.) lagert in Remscheid.
G 100. 1 Stück Modell (13 Pfd.) lagert in Siegen.
G H 1660. 1 Pack Papier lagert in Holzwickede.
G K 183. 1 Ballot Hopfen (180 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G M 114. 1 Kübel Butter (84 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G U 1503. 1 Pack Papier (13 Pfd.) lagert in Essen.
G B F 5459. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Hamm.
G B. 2 Stangen Stahl (31 Pfd.) lagern in Hamm.
G B 510. 1 Fass Oel lagert in Iserlohn
G C 37220. 1 Kistchen Kerzen lagert in Elberfeld D.
G S 5285. ¼ Ohm Branntwein lagert in Elberfeld D.
G S 3840 ½ Ohm Anis lagert in Elberfeld D.
G 1639. 1 Ballot Leder lagert in Elberfeld D.
H W B 645 1 leeres ¼ Ohmfass lagert im Depot.
H. 1 Ofenaufsatz lagert im Depot.
H 56. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
HR 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern im Depot.
H B 1891. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
H E 2320. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert im Depot.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd ) lagern im Depot.
H R 301. 1 Rolle Leder (128 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ofenroster lagert im Depot.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd ) lagern im Depot.
H 414. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Kiste Kurzwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.
H J 1/4. 4 Colli Budengestelle (50 Pfd.) lagern im Depot.
H. 4 gusseiserne Räder (120 Pfd.) lagern im Depot.
H S 883. 1 leerer Korb (21 Pfd.) lagert im Depot.
1927. 1 Kiste Seife (91 Pfd.) lagert im Depot.
H P F 408. 1 Ballot Teppiche (75 Pfd ) lagert im Depot.
H K 718. 1 Ballot Wollwaaren (300 Pfd.) lagert im Depot.
H F 2698. 1 Kiste Cichorien (50 Pfd.) lagert im Depot.

4255. 1 Korb Eisenwaaren (159 Pfd.) lagert im Depot.

H G L / G T 25640. 1 Ballot Leinen (100 Pfd.) lagert im Depot.

H L S 660. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
H C 4193. 1 Korb Hohlglas (140 Pfd.) lagert im Depot.
H B C. 15 Ballot Leder (1770 Pfd.) lagern im Depot.
H S 1/2. 2 leinene Privatdecken (60 Pfd.) lagern im Depot.
H 8. 1 Ballot Manufacturwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
H K 804. 1 Ballot Leinen (75 Pfd.) lagert im Depot.
H 459. 1 Kiste Pissoirs (138 Pfd.) lagert im Depot.
H & C 4273. 1 Kiste Rum in Fl. (43 Pfd.) lagert im Depot.
H P 125. 1 Fass Schuhwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
H R 955. 1 Bund Rundeisen (228 Pfd.) lagert im Depot..
HE. 1 leere Kiste (112 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ballot Lumpen (260 Pfd.) lagert im Depot.
H S 2. 1 leeres 1/8 Tönnchen lagert im Depot.
H. 1 Sack Nüsse (100 Pfd.) lagert in Barmen.
H 18. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Barmen.
H J. 3 Schränke lagern in Barmen.
H J. 1 Commode lagert in Barmen.
H S. 213. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert in Barmen.
H C 9360. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Barmen.
H S 1779. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. (Eilg.-Exped.)
H C 1. 1 Kiste (144 Pfd ) lagert in Aachen T.
H 8620. 1 Fass Fleisch (446 Pfd.) lagert in Barmen Rheinpreussen.
H 20. 1 Pack Tafeln (17 Pfd.) lagert in Unna.
H R 100. / A R 13. } 1 leeres Oelfass (164 Pfd.) lagert in Unna.
H C 1829. / C E 7662. } 1 leeres Ohm (52 Pfd.) lagert in Unna.
HR 6. 1 Kiste (110 Pfd.) lagert in Steele.
H 822. 1 Fass Oel lagert in Steele.
H K H. 2 Sack Kartoffeln lagern in Steele.
H K 25 1 leerer Korb lagert in Steele.
H K 4. 1 Stück Schinken lagert in Steele.
H. 3 Ofenplatten (118 Pfd.) lagern in Uerdingen.
H 48. 1/2 Tonne Häringe (150 Pfd.) lagert in Duisburg.
H N 1. 1 leeres Fass lagert in Mülheim a. Rhein.
H 9899. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
H H 1988/9. 2 Fässer Oel lagern in Mülheim a. R.
H J 7. 1 leerer Korb lagert in Mülheim a. R.
H 6. 1 Korb Flaschen lagert in Mülheim a. R.
H A G 70. 1 Kiste Flaschen lagert in Mülheim a. R.
H 2. 1 Pack Messingdraht lagert in Mülheim a. R.
H W 107. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a. R.
H O 2. 1 Kochmaschine lagert in Mülheim a. R.

2732. 1 Ballot Papier lagert in Mülheim a. R.

H C 31/8. 8 Kisten Glas lagern in Mülheim a R.
HB H 23. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
H 9749. 1 Korb Candis lagert in Mülheim a. R.

40. 1 Kiste Schuhwaaren lagert in Mülheim a. R.

H 352/4 3 Sack Erbsen lagern in Mülheim a. R.
H S & M. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
HP 925. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. R.
H A G 630. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. R.
H A G 585. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
H W S C 483. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
H 41. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
H A G 722. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
H 5592. 1 leere Kiste lagert in Hagen.
HH 11920. 1 Ballot Bettfedern (127 Pfd.) lagert in Hagen.
H P 114. 1 Fass Bettfedern (90 Pfd.) lagert in Hagen.
H G 411. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.

2328. 1 Kiste lagert in Hagen.

H E / F 2363. 1 Weide (55 Pfd.) lagert in Witten.

H W 10. 1 Kiste lagert in Witten.
H 451/3. 3 Kisten Pech (161 Pfd.) lagern in Oberhausen.
H L / △ / 3 W 1518. 1 Kiste Kuchen (57 Pfd.) lagert in Werden.
H 4457. 1 Ballot Leinen (41 Pfd.) lagert in Deutz [Eilgut-Exp.]
H 5. 1 Ballot Leinen (13 Pfd.) lagert in Aachen M.
H S 1148. 1 Ballot Leinen (70 Pfd.) lagert in Aachen M.
H 6. 1 Pack Bretter (22 Pfd.) lagert in Viersen.
HK 4. 1 Kiste Stärke (230 Pfd.) lagert in Ohligswald.
H & G 11670/4. 6 Pack Hämmer (450 Pfd.) lagern in Bochum.
H E 1057. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Neuss.
H T 4281. 1 Korbflasche Säure (180 Pfd.) lagert in Neuss.
H 763. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in Neuss.
HD 69. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Neuss.
HB. 1 Ofentheil (15 Pfd.) lagert in Altena
H 1/2. 2 leere Seifenfässer (40 Pfd.) lagern in Remscheid.
H F 1600. 1 Korb (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
H S 1. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Siegen.
H S 436. 1 Kiste (95 Pfd.) lagert in Siegen.
HB. 2 gusseiserne Ofenthüren (10 Pfd.) lagern in Dortmund.
H K 9518. 1 leere Kiste (15 Pfd ) lagert in Dortmund.
H Z 13. 1 Pack Papier (12 Pfd.) lagert in Essen.
H C 3926. / 3920. } 2 Körbe Hohlglas (310 Pfd.) lagern in Iserlohn.
H S 2584. 1 Kiste Marmor lagert in Elberfeld D.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 227. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 594. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J B 207. 1 Ballen Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Sack Holzschuhe (15 Pfd.) lagert im Depot.
J R 657. 1 Kiste Spazierstöcke (40 Pfd.) lagert im Depot.
J C V 6960. 1 Pack 2 Körbe (25 Pfd.) lagert im Depot.
J B 4. 1 Kiste Chemikalien (55 Pfd.) lagert im Depot.
J K 1914. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
J L 945. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
J R 8364. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert im Depot.
J G D 8521. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
J L 269. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert im Depot.
J W 2228. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert im Depot.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (346 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 Sack Deckelkörbe (78 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7993. 1 Kiste Feuerzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
J S 173. 1 Kiste Seife (20 Pfd.) lagert im Depot.
J W C B 5492. 1 Kiste Seife (35 Pfd.) lagert im Depot.
J B 1/6. 6 Pack Holzwaaren (85 Pfd.) lagern im Depot,
J F 10. 2 Pack Bretter (97 Pfd.) lagern im Depot
J R 178. 1 Kiste Garderobe (30 Pfd.) lagert im Depot.
J F C 4046. 1 Kiste Kurzwaaren (99 Pfd.) lagert im Depot.
J C W 2936. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert im Depot.
J B. 1 Ballot gem. Talkstein (205 Pfd.) lagert in Neuss.
J S 30. 1 Fass lagert in Neuss.
J L / V 2. 1 Kiste lagert in Neuss.
J A C. 1 Fass Branntwein (160 Pfd ) lagert in Barmen.
J H 1033. 1 Tonne Häringe (300 Pfd.) lagert in Letmathe.
J K 46. 1/4 Ohm Spirituosen lagert in Lüttringhausen.
J. 3 Hinteröfen lagern in Solingen.
J D 4540. 1 Pack Draht lagert in Solingen.
J H 4. 1 Ballot baumw. Abfall (160 Pfd.) lagert in Solingen.
J M / A 44. 1 Ballot (24 Pfd.) lagert in Aachen T.
J 1. 1 Korb (67 Pfd.) lagert in Aachen T.
J W C B 3176. 1 Kiste Seife (29 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen
J B 31. 1 Ballot lagert in Ruhrort.
H K / M C 62. 1 leeres Fass lagert in Ruhrort.
JMR 1623. 1 Kiste (175 Pfd.) lagert in Steele.
J W 1552. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steele.
J R 11. 1 Fass Branntwein lagert in Steele.
J & S 5265. 1 Ballot Hemden und Kittel lagert in Steele.
J G 35. 1 Fass Branntwein (170 Pfd.) lagert in Duisburg.
J H 33. 1 Kiste (200 Pfd.) lagert in Duisburg.
J M J 1743. 1 Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
J A. 1 Pack Säcke lagert in Mülheim a. R.
J M E 25116. 1 Kiste Eau de Cologne lagert in Mülheim a. R.
J M E 5269. 1 Kiste Eau de Cologne lagert in Mülheim a. R.
J P O 5712. 1 Fass Eau de Cologne lagert in Mülheim a. R.
J L. 1 Sack Weizen lagert in Mülheim a. R.
J W C 3487. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. R.
JK S 3602. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
J D 453. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
J S 2. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a. R.
J H S W 758. 1 Kiste Porzellan lagert in Mülheim a. R.
J H. 1 Pack Draht lagert in Mülheim a. R.
J H 64533. 1 Kiste lagert in Mülheim a R.
J P 132. 1 Kiste Branntwein lagert in Mülheim a. R.
J N B 2975. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. R.
J 1221. 1 Kiste Manufacturwaaren lagert in Mülheim a. R.
J R. 2 Pack Sensen lagern in Hagen.
JF K 6416. 1 Fass lagert in Hagen.
J R 5186. 1 Pack Sägen (67 Pfd.) lagert in Hagen.
J S 247/8. 2 Ofentheile lagern in Hagen.
J L K 848. 1 Pack Packleinen lagert in Hagen.
J L K 850/2. 3 Pack Packleinen lagern in Hagen.
J S 1447. 1 Fass Oel (373 Pfd.) lagert in Witten.
J D 910. 1 Kiste Feuerzeug (130 Pfd.) lagert in Witten.
J C S 585. 1 Fass (75 Pfd.) lagert in Oberhausen.
J S 5337. 1 Ballot lagert in B. Gladbach.
JR 3757. 1 Sack Bohnen (170 Pfd.) lagert in Bochum.

J W B 2656. 1 Kiste Seife (315 Pfd.) lagert in Bochum.
JP JM 1751. 1 Korb (32 Pfd.) lagert in Neuss.
J H 3216. 1 leere 1/8 Ohm (18 Pfd.) lagert in Neuss.
J S 30. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Neuss.
J L V 2. 1 Fässchen Häringe (36 Pfd.) lagert in Neuss.
J W S 831. 1 Kiste Zündhölzer (20 Pfd.) lagert in Siegen.
J W 5000. 1 Kiste Messer (48 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
J G E 338. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J B 7. 1 Ballot Stricke (20 Pfd.) lagert in Essen.
J P P 12. 1 Korb Schlittschuhe (43 Pfd.) lagert in Hagen (Eilg.-Exped.)
J 39./92. 2 leere Kisten lagern in Elberfeld D.
J H 17. 1 Pack Säcke lagert in Elberfeld D.
J 212. 1 Kiste Glas (270 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K S. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K 6. 1 Feuertopf (8 Pfd.) lagert im Depot.
K C 214. 1 Ballot Wollwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
K M 7844. 1 leere Kiste (44 Pfd.) lagert im Depot.
K S 674. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
K D 2422 1 Kiste Bürsten (75 Pfd.) lagert im Depot.
K 584. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 16. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 288. 1 Korb Eisenwaaren (117½ Pfd.) lagert im Depot.
K K 29252. 1 Sack Sago (26 Pfd.) lagert im Depot.
K 1. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert im Depot.
K K 29251. 1 Sack Graupen (102 Pfd.) lagert im Depot.
K 110. 1 Flasche Säure (83 Pfd.) lagert im Depot.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot
K D 2134. 1 Korb Bürstenwaaren (68 Pfd.) lagert im Depot.
K 8567./9858. 2 Fässer Oel (615 Pfd.) lagern im Depot.
K D 28. 1 Sack leere Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
K B 2001. 1 Kiste Cigarren (40 Pfd.) lagert im Depot.
K H 4. 1 Fass (300 Pfd.) lagert in Barmen.
K 3265. 1 Korb Candis (30 Pfd.) lagert in Barmen.
K S 804/7. 2 Pack Draht lagern in Solingen.
K. 5 Kesseltöpfe lagern in Solingen.
K C 8/9. 2 Kisten Eisenwaaren lagern in Mülheim a. Rhein.
K V 1871. 1 Fass Farbstoffe lagert in Mülheim a. R.
K L 26. 1 Koffer lagert in Mülheim a. R.
K 9475./7329 2 Fässer lagern in Mülheim a. R.
K Sch. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Mülheim a. R.
K R 44. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
K 64. 1 Fass Kraut lagert in Mülheim a. R.
K R C 787. 1 Kiste Porcellan lagert in Mülheim a. R.
K D 2712. 1 leerer Korb lagert in Mülheim a. R.
K 65. 1 Fass Kraut (220 Pfd.) lagert in Meschede.
K 2/3. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in Barmen-Rittershausen.
K C 1608. 1 Kiste Eisenwaaren (136 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
K 68. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 72. 1 Pack 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 70. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 159. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K. 4 Pflugeisen (53 Pfd.) lagert in Unna.
K S 4. 1 Kiste Maschinentheile (38 Pfd.) lagert in Unna.
K 10. 1 Bd. Holzschuhe lagert in Steele.
K 451. 1 Kiste lagert in Steele.
K 155./158. 2 leere Kisten lagern in Hagen.
K 5. 1 Sack Kartoffeln (155 Pfd.) lagert in Oberhausen.
K S 4./56. 8 Pack Packleinen (128 Pfd.) lagern in Ohligswald.
K P 1560. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Essen.
K 6. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Siegen.
K 15. 1 Fass Seife (140 Pfd.) lagert in Remscheid.
K S 960. 1 Bd. Stahldraht lagert in Iserlohn.
K 1. 1 geschl. Ofentheil (125 Pfd.) lagert in Bochum.
K & C 376. 1 Fass Petroleum (376 Pfd.) lagert in Bochum.
K 9. 1 Pack Betten lagert in Elberfeld D.
L L 60. 1 Pack Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L N 6694. 1 leere Kiste lagert im Depot.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert im Depot.
L. 3 Colli Ofentheile (46 Pfd.) lagern im Depot.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert im Depot.
L 902. 1 Fass Oel (300 Pfd.) lagert im Depot.
L 1/3. 3 Pack leere Säcke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L 936. 1 Ballot Wolle (300 Pfd.) lagert im Depot.
L L 6490. 1 Kiste Drahtwaaren (120 Pfd.) lagert im Depot.
L K 3888. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
L H J 114. 1 Pack Papier (93 Pfd.) lagert im Depot.
L 103. 2 Ballot Leinen (60 Pfd.) lagern im Depot.
L 4022/27. 6 Fässer Oel (2642 Pfd.) lagern im Depot
L M. 10 leere Körbe (246 Pfd.) lagern im Depot.
L P 6144, 6149/50. 3 Ballot Korke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L. 1 eiserne Rolle (10 Pfd.) lagert im Depot.
L B 6148. 1 Ballot Spunde (65 Pfd.) lagert im Depot.
L E 437. 1 Stab Eisen (220 Pfd.) lagert im Depot.
L W. 3 Colli Ofentheile lagern im Depot.
L R 633. 1 Korb Eisenwaaren (136 Pfd.) lagert in Barmen
L C 354. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Barmen.
L 2781. 1 Ballot (63 Pfd.) lagert in Barmen.
L 61. 1 Fass lagert in Mülheim a. Rhein.
L D 427. 1 Ballot Zuckerwaaren lagert in Mülheim a. R.
L 68. 1 Rg. Draht lagert in Mülheim a. R.
L VA 2679. 1 Kiste Cigarren lagert in Mülheim a. R.
L S 1053. 1 Ballot Hopfen lagert in Mülheim a. R.
L S 559. 1 Ballot Hopfen lagert in Mülheim a. R.
L S 199. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
L 36. 1 Kiste mit Krug lagert in Mülheim a. R.
L 67. 1 Rolle Bleirohr lagert in Mülheim a. R.
L. 1 eiserne Rolle (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
L R 45. 1 Pack Packleinen u. Kordel (33 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
L L C D 45. 1 Fass Petroleum lagert in Barmen-Rittershausen.
L T 1992. 1 Beutel (50 Pfd.) lagert in Unna.
L T 3283. 1 Kiste (80 Pfd.) lagert in Unna.
K W 381. 1 Pack Papier (34 Pfd.) lagert in Unna.
L V 20. 1 Kiste Eisenwaaren (18 Pfd.) lagert in Unna.
L W 2004. 1 Fass lagert in Steele.
L 5175. 1 Fass Butter lagert in Hagen.
L H 5777. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Oberhausen.
L 3207/0. 2 Ballot (236 Pfd.) lagern in Werden.
L I. 1 Koffer lagert in Ohligswald.
L W 2241. 1 Pack Papier (87 Pfd.) lagert in Remscheid.
L W 1871. 1 Ballot Papier (30 Pfd.) lagert in Altena.
L E 806. 1 Kiste 1 Kerzenständer (24 Pfd.) lagert in Altena.
L 53. 1 Kiste (245 Pfd.) lagert in Neuss.
L C 636. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Neuss.
L E S 876. 1 leere 1/4 Ohm (20 Pfd.) lagert in Neuss.
L W 22807. 1 Sack Erbsen (180 Pfd.) lagert in Bochum.
L A 4. 1 Fass Petroleum lagert in Elberfeld D.
M E 627. 1 Ballot Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert im Depot.
M E 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
M H 5. 1 Untersatz lagert im Depot.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
M G S 550. 1 Kiste Eisenwaaren (80 Pfd.) lagert im Depot.
M 970. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Decken (22 Pfd.) lagert im Depot.
M O 5619. 1 leere Seifentonne (27 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 runde eis. Platte (30 Pfd.) lagert im Depot.
M W 2919. 1 Kiste Feuerzeug (130 Pfd.) lagert im Depot.
M W 6029. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 2. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 2266. 1 Kiste Handschuhe (21 Pfd.) lagert im Depot.
M 11. 2 eis. Eimer (10 Pfd.) lagern im Depot.
M A H 558/59. 2 Aschenkarren (248 Pfd.) lagern im Depot.
M G 45. 1 Pack Eisenwaaren (18 Pfd.) lagert in Hattingen.
M M 33. 1 Ballot Wollgarn (60 Pfd.) lagert in Barmen.
M N C 379. 1 Kiste Messingblech (238 Pfd.) lagert in Barmen.
M 143. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Barmen.
M 7. 1 leeres 1/2 Ohm Oelfass (33 Pfd.) lagert in Barmen.
M 20. 1 Ballot lagert in Barmen.
MD 15/16. 2 Ballot Saamen (485 Pfd.) lagert in Kettwig.
M 748. 1 Ballot Rosshaare lagert in Mülheim a. Rhein.
MK J W 8450. 1 Fass Farbstoff lagert in Mülheim a. R.
M S J 2642. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a. R.
MR 47. 1 Ballot Manufacturwaaren lagert in Mülheim a. R.
MC 2711. 1 Ballot Tabak lagert in Mülheim a. R.
MK 1236. 1 Korb lagert in Mülheim a. R.
M 428. 1 Ballot (43 Pfd.) lagert in Aachen T.
M R. 1 Feuertopf (60 Pfd.) lagert in Aachen T.
M S 96. 1 Ballot lagert in Steele.
M L 3172, 345, 94, 5. 4 Fässer Petroleum lagern in Hagen.
M H C 630. 1 Kiste (48 Pfd.) lagert in Aachen M.
M 128. 1 Kiste alte Kleider (10 Pfd.) lagert in Hoerde.
M & K 14/18. 4 Pack neue Körbe (32 Pfd.) lagert in Aplerbeck.
M S 305. 1 Ballot Leinen (120 Pfd.) lagert in Altenhundem.
M S S 6012. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert in Remscheid.
MK & W 1250./125. 2 Fässer Kreide lagern in Iserlohn.
M & W 326. 1 Kübel Butter (64 Pfd.) lagert in Bochum
M N 4518/20. 3 Kisten Nähmaschinen lagern in Elberfeld D.
N 2057. 1 Ballot Tuch (57 Pfd.) lagert im Depot.

N O 895. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
N 11. 1 Collo Packleder (69 Pfd.) lagert im Depot.
N 4. 4 Brd. Stahl lagern in Solingen.
N P 6152. 1 Kiste Spiegelglas (449 Pfd.) lagert in Ruhrort.
N R 257. 1 leeres Fass (83 Pfd.) lagert in Siegen.
N 4116. 1 Ballot Caffee (148 Pfd.) lagert in Siegen.
N 21. 1 Sack Bettzeug (30 Pfd.) lagert in Neuss.
O B 3. 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O L 4. 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert im Depot.
O H 1573. 1 Kiste Lampen (60 Pfd.) lagert im Depot.
O H 30. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein
O R 7635. 1 Kiste Nudeln lagert in Mülheim a. R.
O O 2054. 1 Korb Blechwaaren lagert in Mülheim a. R.
O 2363. 1 Sack Kartoffelmehl (196 Pfd.) lagert in Aachen T.
O M 572. 1 Kiste (66 Pfd.) lagert in Meschede.
O 135. 2 eis. Kessel (275 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
O R 7634. 1 Kiste Nudeln lagert in Barmen-Rittershausen.
O B 291. 1 leere Kiste lagert in Duisburg.
O S 2, 19. 2 Fässer lagern in Hagen.
O H 1740. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Oberhausen.
O C 27. 1 Kiste Glas (60 Pfd.) lagert in Aachen M.
O. 4 Kammräder (54 Pfd.) lagern in Remscheid.
O. 2 Tafeln Zinkblech (22 Pfd.) lagern in Iserlohn.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
P 117. 1 Ballot Kuhhaare (230 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1014. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
P 4. 1 Pack, 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert im Depot.
P H 849. 1 Korb Eisenwaaren (134 Pfd.) lagert im Depot.
P J V } 2 Fässer 360 Pfd 665 Pfd. } lagern in Neuss.
P J H 343. 1 Ballot lagert in Solingen
P H P 1345. 1 Fass lagert in Mülheim a. Rhein.
P K 353. 1 Kiste Papier lagert in Mülheim a. R.
P S C 2676/9. 4 leere Körbe lagern in Mülheim a. R.
P S 256. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
P G P 2147. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
P K 503. 1 Pack Papier lagert in Mülheim a R.
P. 6 Tafeln Eisenblech lagern in Mülheim a R
P H C 13. 1 Korb Glasballons lagert in Mülheim a. R.
P T 200. 1 Pack Säcke lagert in Mülheim a. R.
P H C 12. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
WB 856. 1 Ballot baumw. Waaren (238 Pfd.) lagert in Aachen M.
P & S 1254. 1 Ballot Leinen (128 Pfd.) lagert in Siegen.
P W C 3571. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Siegen.
P O. 1 Ank. Branntwein (67 Pfd.) lagert in Iserlohn.
P W O 3057. 1 Ballot (55 Pfd.) lagert in Neuss.
P W 2571. 1 Korb Branntwein (90 Pfd.) lagert in Bochum [E.-E.]
P R 5. 1 Pack Eisenwaaren (21 Pfd.) lagert in Hagen [E.-E.]
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert im Depot.
Q 4852. 1 Kiste Cichorien (58 Pfd.) lagert im Depot.
R 1. 1 Platte Guss (7 Pfd.) lagert im Depot.
R 7 leere Häringsfässer (157 Pfd.) lagern im Depot.
R 3. 1 leere Tonne (4 Pfd.) lagert im Depot
R C 3864. 1 Pack Säcke (9 Pfd.) lagert im Depot
R P 455. 1 Kiste Pfeffer (30 Pfd.) lagert im Depot.
R H B 3963. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.
R. 4 gusseis. Rahmen (24 Pfd.) lagern im Depot.
R. 3 Pack Zinkrohr (63 Pfd.) lagern im Depot.
R. 2 gusseiserne Kessel (60 Pfd.) lagern im Depot.
S J 2304. 1 Kiste Cartonnagen (75 Pfd.) lagert im Depot.
R 5. 2 Rollen Körbe (48 Pfd.) lagern im Depot.
R S 3329. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. (Eilg.-Exp.)
R P 420. 1 Brd. Stahl lagert in Lüttringhausen.
R C 58/62. 5 Pack Papier lagern in Mülheim a. Rhein.
R C 64/65. 2 Pack Papier lagern in Mülheim a. R.
R M 749. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
R S. 2 Ballot Leinen lagern in Mülheim a. R.
R 501. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R
R J 2556/60. 5 Kisten Bandw. lagern in Mülheim a. R.
R 80. 1 Ballot Reis lagert in Mülheim a. R.
R S 692½. 1 Korb Eisenwaaren (140 Pfd.) lagert in Aachen T.
R 15. 1 Kiste Gemüse (155 Pfd.) lagert in Unna.
R S 881. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Steele.
R C 1182. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Steele.
R 215, 169. 2 leere Körbe lagern in Hagen.
R S 214/16. 3 leere Körbe (67 Pfd.) lagern in Hagen.
R S 4412. 1 Kiste Manufacturwaaren lagert in Hagen.
R O U 11. 1 leerer Korb lagert in Hagen.
R H 1159. 20 Bd. Stahl (100 Pfd.) lagern in Witten.
R 776. 1 Korb-Blechflasche (152 Pfd.) lagert in Oberhausen.
R N S 732/3. 2 Körbe Schlösser lagern in Gerresheim.
R 739. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Werden.
R S 46. 1 leere Tonne (40 Pfd.) lagert in Hoerde.
R D 3921. 1 Kiste (240 Pfd.) lagert in Remscheid.
R C 62 0. 1 Kiste lagert in Iserlohn.
R S 38. 1 Pack Sägen (45 Pfd.) lagert in Iserlohn.
R T 295. 1 leere ½ Ohm (60 Pfd.) lagert in Neuss.
R C 587. 1 Fass Farbwaaren (57 Pfd.) lagert in Neuss.
R C 237. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert in Bochum.
R 1109. ¼ Ohm (91 Pfd) lagert in Hagen [Eilg.-Exped.]
S 265/267. 3 Ballot Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S W 9256. 2 Körbe Flaschen (170 Pfd.) lagern im Depot.
S B 2466A. 1 Quecksilberflasche (12 Pfd.) lagert im Depot.
S 93. 1 Pflugeisen (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 1089. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 eiserner Aschkasten (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 5066/7. 2 leere Kisten (35 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert im Depot.
S 1/2. 2 Colli Ofentheile lagern im Depot.
S T H 19. 1 Kiste Eisenwaaren (280 Pfd.) lagert im Depot.
S 3604. 1 Fass Oel (280 Pfd.) lagert im Depot.
S 2/3. 2 Pack Tafeln (30 Pfd.) lagern im Depot.
S H 11. 1 Kesseldom (130 Pfd.) lagert im Depot.
S. 4 Säulenöfen (278 Pfd.) lagern im Depot.
S R 4808. 1 Kiste Fidibusse (105 Pfd.) lagert im Depot.
S 9859. 1 Colli Drahtgewebe (75 Pfd.) lagert im Depot.
S 7479. 1 Kiste (3 Fl.) Hydrak (131 Pfd.) lagert im Depot.
S 20. 1 Ballot Abfall (97 Pfd.) lagert im Depot.
S 257. 1 Fass Wein (89 Pfd.) lagert im Depot.
S N 703. 704. 707. } 3 Kisten 196 Pfd 77 Pfd. 77 Pfd. } lagern in Neuss.
S 1. 1 Fass lagert in Neuss.
S 1663. 1 Fass lagert in Neuss.
S 5. 1 Kübel Butter u. Gemüse (40 Pfd.) lagert in Barmen.
S B 42. 1 Ballot Leder (60 Pfd.) lagert in Barmen.
S 153/4. 2 Ballot Bettfedern lagern in Mülheim a. Rhein.
S E 3154. 1 Kiste lagert in Mülheim a. R.
S 298. 1 Kiste Glas lagert in Mülheim a. R.
S 3473. 1 Ballot Leinen lagert in Mülheim a. R.
S W 7159. 1 Kb. Krug lagert in Mülheim a. R.
S B 254. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.
S 714. 1 Ballot Caffee lagert in Mülheim a. R.
S 11/12. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in Mülheim a. R.
S H 763. 1 Korbflasche Säure lagert in Mülheim a. R.
S S 4659. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. R.
S H & C 1. 1 Rg. Draht lagert in Mülheim a. R.
S 1016. 1 Fass Wein lagert in Mülheim a. R.
S E 9156/7. 2 Kisten lagern in Mülheim a. R.
S E 3153, 3155. 2 Kisten lagern in Mülheim.
S 302. 1 Ballot Manufacturwaaren lagert in Mülheim a. R.
S C 730. 1 Ohm lagert in Barmen-Rittershausen.
S 5718. 1 Ballot (55 Pfd.) lagert in Ruhrort.
S S 102. 1 Ballot (390 Pfd.) lagert in Ruhrort.
S B C 7213. 1 Ballot baumw. Waaren (24 Pfd.) lagert in Unna.
S K 1025. 1 Fass Wein (86 Pfd.) lagert in Steele.
S S 6798. 1 Fass (338 Pfd.) lagert in Steele.
S K 16261. 1 Ballot lagert in Steele.
S F 1. 1 Ballot lagert in Steele.
S. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.) lagert in Duisburg.
S T 13. 2 leere Körbe lagern in Hagen.
S S 577. 1 Kiste (39 Pfd.) lagert in Werden.
S M 2. 1 Korb Eisenwaaren (292 Pfd.) lagert in Deutz.
S D 225. 1 Ballot baumwollne Waaren (65 Pfd.) lagert in Aachen M.
S J 10660. 1 Ballot Leinen lagert in B. Gladbach
S W 3513. 1 Gasrohr (5 Pfd.) lagert in Essen.
S 6581, 54. 1 Fass Petroleum (317 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S W 287. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S 82. 1 Fass (232½ Pfd.) lagert in Remscheid.
S H 3517. 1 Kiste (94 Pfd.) lagert in Remscheid.
S 6559. 1 Fass Petroleum lagert in Altena.
S M St 2. 1 Bindeseil lagert in Altena.
S 953. 1 Kiste Cigarren (29 Pfd.) lagert in Ueberruhr.
S S 287. 1 Pack Schaufeln (62 Pfd.) lagert in Hamm.
S 10 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S P 346. 1 leeres Fass (226 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 13761/2. 1 Korb Farbwaaren (72 Pfd.) lagert in Bochum.
S 2221. 1 Ballot Wollwaaren (62 Pfd.) lagert in Bochum (E.-E.)
S N 731. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T P S 1 Sack Curcumo (70 Pfd.) lagert im Depot.
3T6 3T8. 3 Fässer Asphalt (570 Pfd.) lagern im Depot.
T D 788. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert im Depot.
T 523. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
T R 1379/9. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert im Depot.
T G 9030. 1 Kiste Feuerzeug (29 Pfd.) lagert im Depot.
T 1 / T 2 156. 2 Kisten Spielwaaren 175 Pfd. 155 Pfd. } lagern im Depot.
T H 372. 1 Kiste Zuckerwaaren (60 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
T R 9350. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. R.

T 139. 1 Korb Flaschen (65 Pfd.) lagert in Aachen T.
T S 1. 1 Kiste (18 Pfd.) lagert in Aachen T.
T 30, 303/4, 4021. 4 leere Fässer lagern in Steele.
TE 632. 1 leere Kiste lagert in Hagen.
T. 12 Petroleumfässer lagern in Deutz
T 1217/20. 3 leere Fässer (50 Pfd.) lagern in Deutz
T. 1 Schleifstein (162 Pfd.) lagert in Annen.
T H 2082. 1 Ballot Schinken (33 Pfd.) lagert in Ohligswald.
T 122. 1 Fass Essig (65 Pfd.) lagert in Essen.
T 587. 1 Fass (74 Pfd.) lagert in Remscheid.
T. 1 Kiste Ofentheile (8 Pfd.) lagert in Remscheid.
TB 17. 1 Sack Mehl lagert in Iserlohn.
T M 1808. 1 leere 1/4 Ohm (20 Pfd.) lagert in Neuss.
T L 4. 1 Sack Bettzeug (10 Pfd.) lagert in Neuss.
T. 1 Tafel Zinkblech lagert in Bochum.
T H 1369. 1 Fass Sauerkraut (75 Pfd.) lagert in Bochum [E.-E.]
U 1/2. 2 Pack Schreibpapier lagern im Depot.
U 69. 1 Fass Seife (120 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.)
U U 354. 1 Fass Petroleum (352 Pfd.) lagert in Holzwickede.
MSJ 932. 1 Kiste (95 Pfd.) lagert in Neuss.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V R 28. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
V C 467. 1 Korb Glaswaaren (58 Pfd.) lagert im Depot.
V D L. 1 Kiste Flaschen (16 Pfd.) lagert im Depot.
V C 7044. 1 Rolle Kupferdraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
V 2. 1 Fass Butter lagert in Barmen.
V R 6015. 1 Korb Liqueur lagert in Mülheim a. R.
V H 19/20. 2 Ballot Wolle lagern in Mülheim a. R.
V H 1[illegible]17. 5 Ballot Wolle lagern in Mülheim a. R.
V B E 4410/4. 5 Kisten Glas lagern in Mülheim a. R.
V B E 338. 1 Kiste Glas lagert in Mülheim a. R.
V D H 42. 1 Korb (53 Pfd.) lagert in Aachen T.
V B 1442. 1 Kiste (178 Pfd.) lagert in Meschede.
V P 13. 1 Säckchen Mehl (50 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
V R 1. 1 Kiste Eisenwaaren (27 Pfd.) lagert in Witten.
V B 1304. 1 Kiste Blechwaaren (88 Pfd.) lagert in Ohligswald.
V 8817. 1 Fass Heringe (123 Pfd.) lagert in Altena.
V 67. 1 Korbflasche (15 Pfd.) lagert in Essen.
W X 154. 1 leere 1/2 Ohm (27 Pfd.) lagert im Depot.
W K 87. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
W. 2 leere Seitentonnen (50 Pfd.) lagert im Depot.
W E 148. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
W K 875. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) lagert im Depot.
W K 6787. 1 Kiste Rohr (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 334. 1 Ballot Wollgarn (48 Pfd.) lagert im Depot.
W 14. 3 leere Fässer lagern im Depot
W B 6878. 1 Kiste Pfropfen (18 Pfd.) lagert im Depot.
W C 4. 2 leere Säcke (5 Pfd.) lagern im Depot.
W B 60. 4 Pack Schaufeln (240 Pfd.) lagern im Depot.
W B 1324. 1 Korb Tabak (130 Pfd.) lagert im Depot.
W C 1958. 1 Kiste, 1 Flasche (110 Pfd.) lagert im Depot.
W K C 897. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1756. 1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
W R 4843. 1 Pack Bretter (100 Pfd.) lagert im Depot.
W D 3216. 1 Ballot Baumwolle (100 Pfd.) lagert im Depot.
WB 42. 1 Pack Schaufeln (24 Pfd.) lagert im Depot.
W B 13/16. 4 Colli Bettstellen (40 Pfd.) lagert im Depot.
W. 7 Pack Papier (60 Pfd.) lagern im Depot.
W B 929. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
WF 104. 1 leerer Butterkübel (15 Pfd.) lagert im Depot.
W 11/12. 7 Rollen Packleinen (240 Pfd.) lagern im Depot.
W K. 1 Pack 9 leere Körbe (102 Pfd.) lagert im Depot.
W V 542. 1 leeres Fass (15 1/2 Pfd.) lagert im Depot.
W W S 176. 1 Korb Schlösser (27 Pfd.) lagert im Depot.
W A 4648. 1 Korbflasche Säure (65 Pfd.) lagert im Depot.
W V 240. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert im Depot.
W S 590. 1 Sack Binsen (19 Pfd.) lagert im Depot.
W 1362. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert im Depot.
W 1660. 1 Ballot (160 Pfd.) lagert in Barmen.
W R 48. 1 Korb Candis (30 Pfd.) lagert in Barmen.
W 3. 1 Fass Kraut (250 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
W O S 818. 1 Kiste (47 Pfd.) lagert in Mülheim a. R. [E.-E.]
W B 89/90. 2 Fässer Wein (310 Pfd.) lagern in Kettwig.
W S 6574. 1 Fass Wein lagert in Mülheim a. R.
W C 62. 1 Korb lagert in Mülheim a. R.
W A H 3468/9. 2 Kisten Materialw. lagern in Mülheim a. R.
W H 4512. 1 Verschlag lagert in Mülheim a. R.
W L 945. 1 Korb lagert in Mülheim a. R.
W S 2190. 1 Korb lagert in Mülheim a/Rh.
W 497. 1 Korb Draht lagert in Mülheim a/Rh.
W S 1025. 1 Fass Branntwein lagert in Mülheim a/Rh.
W P 2233. 1 Fass Wein lagert in Mülheim a/Rh.
W S 344. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a/Rh.
W R 414/5. 8 Kinderwiegen lagern in Mülheim a/Rh
W A H. 1 Blöckchen Eisen lagert in Mülheim a/Rh.
W C 263. 1 Fass Eisen (114 Pfd.) lagert in Aachen T.
W & L 1155. 1 Ballot Eisen (52 Pfd.) lagert in Aachen T.

W. 1 Ballot Schinken (34 Pfd.) lagert in Aachen T.
W A. 2 Pack Säcke (173 Pfd.) lagern in Aachen T.
W 568. 1 Ballot Leinen (568 Pfd.) lagert in Barmen Rittershausen.
W 2274. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W A 519. 1 Sack Cordel (50Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W R 2. 1 Kiste (125 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W 62. 1 Pack 6 leere Körbe (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W K C 14636. 1 Sack Erbsen (202 Pfd.) lagert in Wickrath.
W [illegible] 52. 1 Kiste leer (22 Pfd.) lagert in Unna.
W S 73. 1 Korb (29 Pfd.) lagert in Hagen.
W K T 743/4. 2 Kübel Butter (128 Pfd.) lagern in Hagen.
W W 15140. 1 Kiste Cigarren (43 Pfd.) lagert in Oberhausen.
W S 2169. 1 Kiste baumwollne Waaren (65Pfd.) lagert in Aachen M.
W K 866. 1 Ballot Pflaumen lagert in B Gladbach.
W 1262. 1 Kiste Seife (28 Pfd.) lagert in Ohligswald.
WAH 5269/70. 2 Colli { 1 Fass Oel (356 Pfd. / 1 Korb Terpentinöl (31 Pfd.) } lagern in Ohligswald.
WK 2334. 1 Ballot Tabak (58 Pfd.) lagert in Ohligswald.
W M 941. 1 Fass Wein (170 Pfd.) lagert in Ohligswald.
W R C 414. 1 Fass (535 Pfd.) lagert in Viersen.
W H. 3 Ofendeckel lagern in Bochum [Eilg. E.]
W 326. 1 Kübel Butter (64 Pfd.) lagert in Bochum
WE 79. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Neuss.
W S 260. 1 Fass Branntwein (225 Pfd.) lagert in Neuss.
W B 8187. 1 Ballot (72 Pfd.) lagert in Neuss.
W B 529. 1 Pack Papier lagert in Iserlohn.
W B 10. 1 Ballot Hanf (218 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W 20/10. 2 Sack Heede (300 Pfd.) lagern in Iserlohn.
W 12246. 1 Ballot Reis (163 Pfd.) lagert in Iserlohn.
WR. 1 Ballot Packleinen (25 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W R 573. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert in Remscheid.
W R 1 Platte Eisen lagert in Remscheid.
W &C 11609/11700. 2 Kisten Nudeln lagern in Holzwickede.
WB 7181. 1 Ballot Stramin lagert in Holzwickede.
W S S C. 1 Ballot Reis (217 Pfd.) lagert in Langenberg.
W 4548. 1 Fass Butter (70 Pfd.) lagert in Essen.
W R 1198. 1 Sack (100 Pfd.) lagert in Essen.
W W 108. 1 Fass, leer (20 Pfd.) lagert in Essen.
W R 1197. 1 Korb (43 Pfd.) lagert in Essen.
W C 2069. 1 Kiste lagert in Essen.
W F M 62. 1 Fass, leer (43 Pfd.) lagert in Essen.
W V 734. 1 Kiste (5 Pfd.) lagert in Essen.
X 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X. 3 Säcke Erbsen (600 Pfd.) lagern in Ruhrort.
Z N 11300. / S S 3585. } 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Langendreer.
RD 27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
M 638. 1 Ballen Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.
4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.
1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.
4. 1 Pack Tafeln (25 Pfd.) lagert im Depot.
127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
4215. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) lagert im Depot.
1799. 1 Sack isländisches Moos (5 Pfd.) lagert im Depot.
54. 1 Fass Wein (174 Pfd.) lagert im Depot.
N S
25. 1 Fass Schweinehaare (100 Pfd.) lagert im Depot.
23. 1 Fass Corinthen (234 Pfd.) lagert im Depot.
5. 1 Kiste Schusterwerkzeuge (20 Pfd.) lagert im Depot.
8141. 1 Kiste Lichter (30 Pfd.) lagert im Depot.
424. 1 Kiste Cigarren (21 Pfd.) lagert im Depot.
209. 1 Kiste Zucker (21 Pfd.) lagert im Depot.
1294. 1 Kiste Zucker (35 Pfd.) lagert im Depot.
5813. 1 Kiste leer (75 Pfd.) lagert im Depot.
2081. 1 Kiste, leer lagert im Depot.
423. 1 Sack Reis (180 Pfd.) lagert im Depot.

1295. 1 Ballot Süssholz (16 Pfd. lagert in Hattingen.

8154. 1 Korb Liqueur (96 Pfd.) lagert in Barmen.

1 Sack Saat (200 Pfd.) lagert in Barmen.

12103. 1 Ballot (25 Pfd.) lagert in Barmen.

502. 1 Korb (98 Pfd.) lagert in Kettwig.

3839. 1 Kiste lagert in Solingen.

8135. 1 Kiste lagert in Mülheim a/Rh.

8678. 1 Ballot lagert in Mülheim a/Rh.

373. 1 Ballot Tuch lagert in Mülheim a/Rh.

1698. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a/Rh.

2508. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Mülheim a/Rh.

1844/5. 2 Kisten lagern in Mülheim a/Rh.

„ 1846. 1 Korbflasche lagert in Mülheim a/Rh.

768. 1 Ballot Manufacturwaaren lagert in Mülheim a/Rh.

22. 1 Kiste Glas lagert in Mülheim a/Rh.

838. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.

51697. 1 Sack Pflaumen (50 Pfd.) lagert in Ruhrort.

55979. 1 Kiste (113 Pfd.) lagert in Neuss [Eilg. Exp.]

1935. 1 Fass, leer lagert in Steele.

1307. 1 Ballot (100 Pfd.) lagert in Hagen.

11905. 1 Kiste Nudeln (28 Pfd.) lagert in Hagen.

45. 1 Ballot lagert in Hagen.

6545. 1 Kiste Cigarren (188 Pfd.) lagert in Aachen M.

370. 1 Ballot Leinen lagert in B. Gladbach.

4318. 1 Kiste lagert in B. Gladbach.

285. 1 Fass Olein (1705 Pfd.) lagert in Ohligswald.

598. 1 Fass Sprit (1328 Pfd.) lagert in Neuss.

341. 1 Ballot (26 Pfd.) lagert in Iserlohn.

3182. 2 Ballot Segeltuch lagern in Holzwickede.

T G. 37 Sack Farbstoff lagern in Holzwickede.

24. 819. } 1 Ballot Reis (220 Pfd.) lagert in Altenhundem.

1176. 1 Tonne leer (9 Pfd.) in Altenhundem.

40281/4. 4 Fass (734 Pfd.) lagern in Altenhundem.

74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.

1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.

588. 1 Sack Farbwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.

1769. 1 Beutel Kräuter (5 Pfd.) lagert im Depot.

1409. 1 leere Kiste (62 Pfd.) lagert im Depot.

1506. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.

1164. 1 Säckchen Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.

3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert im Depot.

7. 1 Päckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert im Depot.

4363. 1 Kiste Waizen (30 Pfd.) lagert im Depot.

1795. 1 Ballot Leinen (140 Pfd.) lagert im Depot.

1690. 1 Stab Eisen (220 Pfd.) lagert im Depot.

1 Bürde Eisen lagert in Solingen.

340. 1 Korb Emballage lagert in Mülheim a/Rh.

387. 1 Korb Emballage lagert in Mülheim a/Rh.

2325. 1 Korb mit Blechflasche lagert in Mülheim a/Rh.

2099. 1 Fass Bleiweiss lagert in Mülheim a/Rh.

5964. 1 Fass Oel lagert in Mülheim a/Rh.

23199. 1 Kiste Porzellan lagert in Mülheim a/Rh.

3369. 1 Kiste lagert in Mülheim a/Rh.

805/6. 808. } 3 Korbflaschen lagern in Mülheim a/Rh.

2507. 1 Kiste
2947. 1 Fass } lagern in Mülheim a/Rh.

M. 1 Sack Gries (171 Pfd.) lagert in Barmen Rittershausen.

/ 7 Tafeln Messingblech (119 Pfd.) lagert in Hagen.

71386. 1 Korb Flaschen lagert in Hagen.

4887. 1 Kiste, leer (59 Pfd.) lagert in Oberhausen.

170. 1 Ballot Wollwaaren (35 Pfd.) lagert in Deutz.

2 Bürden Eisen (106 Pfd.) lagern in Remscheid.

54 Stäbe Eisen lagern in Remscheid.

7810½. 1 Korb Eisenwaare (103 Pfd.) lagert in Holzwickede.

1 Stange Eisen (8 Pfd.) lagert in Langenberg.

1359. 1 Fass, leer (30 Pfd.) lagert in Essen.

Oschatz, Berka. 2 Pack Säcke (180 Pfd.) lagern im Depot.
Kruckenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
A. Deilig. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
O. Mostert. 1 Pack Säcke (45 Pfd.) lagert im Depot.
J. G. Höltz. 1 Pack Säcke (7 Pfd.) lagert im Depot.
Andriessen, Duisburg. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagert im Depot.
J. Ridder 522. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert im Depot.
W. Dortmund 2. 1 Ballot Säcke (16 Pfd.) lagert im Depot.
Kampmann 74. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
Lohmann, Witten. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert im Depot.
C. Schmidt 1011. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
J. Walber, Siegen. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert im Depot.
Pest 1866. 1 Sack Hafer (75 Pfd.) lagert im Depot.
J R van Dick. 2 Ballot Säcke (88 Pfd.) lagern im Depot.
Piepenstück. 1 leeres Bierfass (58 Pfd.) lagert im Depot.
Witten 6. 1 Pack Eisenwaaren (63 Pfd.) lagert im Depot.
Schapen 20. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert im Depot.
Adresse 1813. 1 Kiste lagert in Neuss.
F. Beyer, Barmen. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Barmen.
F. Beyer, Barmen. 1 Kiste Farbwaaren (30 Pfd.) lagert in Barmen.
Ph. Antrist, Neuwied 13. 1 Kiste ¼ Ohm Wein (85 Pfd.) lagert in Barmen.
Bergmann, Rensburg. 1 Kiste lagert in Mülheim a/Rhein.
S. Strücher, Pest. 2 Pack Säcke lagern in Mülheim a/Rhein.
Frantzen 2. 2 Pack Säcke (94 Pfd.) lagern in Aachen T.
Berlin 273. 1 Leine lagert in Barmen-Rittersh.
A. Schmitz 847. 1 leeres ⅛ Ohm (19 Pfd.) lagert in Unna.
H. Boemke 2367. 1 leeres ⅛ Ohm (20 Pfd.) lagert in Unna.
W. F. Heute 562. 1 Kistchen Harmonica's und Kämme (8 Pfd.) lagert in Unna.
J. Rueh. 1 Rolle Leder lagert in Steele.

Hinberg 6270. 1 Ballen baumw. Garn (92 Pfd.) lagert in Homberg.

Bernsau 319. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Homberg.
R. Heynen. 1 Sack Saamen lagert in Hagen.
Dampfmühle Erlach in Benrath. 1 Sack Getreide lagert in Hagen.
A. Rosenthal, Paderborn 441. 1 Sack Mehl lagert in Hagen.
H. Fuchs, Witten 1/3. 3 leere Kisten (55 Pfd.) lagern in Oberhausen.
Gbr. Mghs 7728. 1 leeres ½ Ohm lagert in Hoerde.
Herbertz 556 1785 737. 3 leere ¼ Fässer lagern in Hoerde.
Helbach. 1 Kiste Eisenwaaren (56 Pfd.) lagert in Ohligswald.
Wenker 2396. 1 Fass Bier (200 Pfd.) lagert in Ohligswald.
Rothschilds fils à Cologne. 1 Pack Säcke (33 Pfd.) lagert in Baal.

Hermes. 2 Pack Säcke (141 Pfd.) lagern in Neuss.
Gbr. Meininghaus 4682. 1 leeres Fass lagert in Altena.
Rosenberg & Isaac 4343. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altena.
Rhein. Wasserglasfabrication Ludwigshafen. 1 Kiste (34 Pfd.) lagert in Remscheid.
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste Papier (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 299. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6462. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
No. 7345. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert im Depot.
No. 452. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
No. 960. 1 Korb leere Blechflaschen (10 Pfd.) lagert im Depot
No. 419. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
No. 10/12. 3 gusseiserne Maschinenplatten (135 Pfd.) lagern im Depot.
No. 924. 1 Ballot Reis (203 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6. 1 Ring Messingdraht (5 Pfd.) lagert im Depot.
No. 5423. 1 Korb Eisenwaaren (93 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2410. 1 Korb Krüge (42 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1682. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Neuss.
No. 23 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert in Barmen.
No. 6. 1 Sack Graupen lagert in Solingen.
No. 1803. 1 Kübel Butter lagert in Mülheim a/Rhein.
No. 3483. 1 Sack Hörner lagert in Mülheim a/Rhein.
No. 6. 1 Pack Werggarn lagert in Mülheim a/Rhein.
No. 9715. 1 Fass Kraut lagert in Mülheim a/Rhein.
No. 9712. 1 Fass Kraut lagert in Mülheim a/Rhein.
No. 1223. 1 Pack Säcke lagert in Mülheim a/Rhein.
No. 35. 1 Pack Säcke lagert in Mülheim a/Rhein.
No. 823. 1 Fass Petroleum (316 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
No. 62. 1 Fass Petroleum (316 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh
No. 2646. 3 eiserne Rohre (65 Pfd.) lagern in Unna.
No. 2549. 1 Ballot Speck lagert in Hagen.
No. 1355. 1 Fass Oel lagert in Hagen.
No. 9. 6 Stück Vogelkörbe (8 Pfd.) lagern in Oberhausen.
No. 2. 1 Ballot Bettzeug (30 Pfd.) lagert in Neuss.
No. 1813. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Neuss.
No. 1683. 61. 1 Fass Wein (516 Pfd.) lagert in Neuss.
No. 55. 350. 1 Fass Petroleum (353 Pfd.) lagert in Neuss.
No. 45. 1 Pack (18 Pfd.) lagert in Hagen Eilg.-Exp.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
6 Pack Kinderholzschuhe lagern im Depot.
1 Stück Packleinen (42 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack hölzerne Bettstellen (40 Pfd.) lagert im Depot.
1/2 Ohm Oel (160 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Cigarren (18 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rohr, 2' lang, (11 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Rosterstäbe (1594 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere 1/4 Ohmfässer lagern im Depot.
12 Dachfenster (384 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert im Depot.
25 Rosterstäbe (975 Pfd.) lagern im Depot.
4 Rosterbalken (772 Pfd.) lagern im Depot.
1 Collo Holzmodelle (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Untersatz mit Aschkasten (19 Pfd.) lagert im Depot.
4 Fahnenstangen lagern im Depot.
1 Rohrsessel (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert im Depot.
1 Platte (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Stück Sandsteine (680 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo, 2 Ofenröhre, (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Komode (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Krümmerrohr (16 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli Wachspressen (14 Pfd.) lagern im Depot.
1 Topfdeckel mit Ofenrohrschieber lagert im Depot.
4 Unterlagehölzer (142 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kohlenmeissel (9 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Spulen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (370 Pfd.) lagert im Depot.
4 Säcke Sägemehl (380 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Binsen (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack, 3 leere Körbe, (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Tönnchen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Hanf (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Roggen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Koffer (20 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere Körbe (13 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kiste alte Kleider (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Glaswaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
2 Bund Messerstahl (200 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Stahl (117 Pfd.) lagern im Depot.
30 Stangen doppelte Rosterstäbe, kleine (300 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sack Reis (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Farbholz (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Ballot Lumpen (61 Pfd.) lagern im Depot.
1 Rolle Cocusmatten (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange 0 Stahl (89 Pfd). lagert im Depot.
2 Stangen Rundeisen (39 Pfd.) lagern im Depot.
5 Stäbe Stahl (75 Pfd.) lagern im Depot.
28 Stück Roheisen (750 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Marmor (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (10 Pfd.) lagert im Depot.
2 Körbe leere Flaschen (117 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb leere Flaschen (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fässchen Syrup (38 Pfd.) lagert im Depot.
10 Colli Holzschragen lagern im Depot.
4 Colli Bretter lagern im Depot.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sack Hafer (85 Pfd.) lagert im Depot.
53 Sack Raps (20000 Pfd.) lagern im Depot.
1 Rg. Draht (23 Pfd.) lagert im Depot.
1 tannener Eimer (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres 1/2 Ohmfass (30 Pfd.) lagert im Depot.
2 Holztheile lagern im Depot.
1 Korb Selterswasser (108 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Nageleisen (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kupferlager (4 Pfd.) lagert im Depot.
7 Strohsäcke (148 Pfd.) lagern im Depot.
7 Matratzen (229 Pfd.) lagern im Depot.
2 Waschtöpfe (6 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stühle (40 Pfd.) lagern im Depot.
1 steinerner Wasserkrug (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 irdenes Rohr (93 Pfd.) lagert im Depot.
7 Kopfkissen (45 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tragbalken lagert im Depot.
2 Pack Betttücher und Wolldecken (65 Pfd.) lagern im Depot.
22 Stück Farbholz (600 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stück Eisen (50 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
12 Stück eis. Gewichte à 2 Pfd lagern im Depot.
1 Tonne Seife (104 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ring Eisendraht (88 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tragkorb mit Riemenkiepe (9 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kinderstuhl (4 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Lagerkasten lagert im Depot.
4 Oelkannen (49 Pfd.) lagern im Depot.
3 Stäbe Winkeleisen (100 Pfd.) lagern im Depot.
1 Partie 42 Kesselbleche lagert im Depot.
32 Ofenrohre lagern im Depot.
1 Collo Tisch lagert im Depot.
1 Kiste Kleider lagert im Depot.
1 Stange Stahl (6 Pfd.) lagert in Hattingen.
1 Tonne Cement (400 Pfd.) lagert in Letmathe.
1 Kiste Feilen lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Koffer Kleider lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Waschkübel lagert in Mülheim a. Rhein.
4 Pack Pappdeckel lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Hemmschrauben lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Pack Papier lagert in Mülheim a. Rhein.
1 leerer Korb lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Ofenthür lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Fass Pottloh lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Nieten lagert in Mülheim.
1 Ballot Leinen (36 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
58 Stäbe Flacheisen (40000 Pfd.) lagern in Wetter.
1 Pack Catechu (254 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen
1 Sack Pappdeckelstückchen (89 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Kiste Gewichtsteine (86 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Pack 17 Mattenkörbe (9 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
2 Stück Mehlkörbe (15 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
1 Pumpentheil (80 Pfd.) lagert in Ruhrort.
3 weisse leere Körbe (10 Pfd.) lagern in Ruhrort.
2 Ofenthüren, Büsten darstellend, lagern in Ruhrort.
1 Partie Bleimulden (10000 Pfd.) lagert in Langendreer.
2 Kopfbracken lagern in Langendreer.
1 Stange Eisen (17 Pfd.) lagert in Langendreer.
1 Korb Flaschen (70 Pfd.) lagert in Unna.
1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert in Unna.
1 Schraubstock (133 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-Exped.)
1 Fass Butter lagert in Steele.
34 Colli Ofentheile lagern in Steele.
1 Bund Eisen lagert in Steele.
5 Bund Eisen lagern in Steele.

3 Colli: 1 Bettstelle lagern in Steele.
1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Sack Gemüse lagert in Hagen.
9 Bund Holzreifen lagern in Hagen.
1 Pack Betten lagert in Hagen.
2 Matratzen lagern in Hagen.
2 Kissen lagern in Hagen.
3 Bretter lagern in Hagen.
1 Ventil lagert in Hagen.
4 Gewichte à 100 Pfd. lagern in Hagen.
5 Gewichte à 25 Pfd. lagern in Hagen.
1 Gewicht (10 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Gewicht (5 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Gewicht (3 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Gewicht (2 Pfd.) lagert in Hagen.
2 Pack neue Eimer (45 Pfd.) lagern in Werden.
3 Paar Holzschuhe (6 Pfd.) lagern in Deutz.
1 leeres Oelfass lagert in Boisheim.
1 Fass Cement (400 Pfd.) lagert in Ohligswald.
1 Stange Flacheisen 12′ l. 2″ br. (25 Pfd.) lagert in Dahlhausen.
1 Stange Eisen 15′ l. 4″ br. 2″ dick (430 Pfd.) lagert in Dahlhausen.
4 Stäbe Eisen 10′ l. 6″ br. 1″ dick (380 Pfd.) lagern in Dahlhausen.
1 Kohlenkasten lagert in Bochum (Eilg.-Exped.)
1 eis. Tischfuss (78 Pfd.) lagert in Bochum.
5 durchlöcherte Bleche (200 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Sack Hafer (105 Pfd.) lagert in Neuss.
1 Pack Messingblech (60 Pfd.) lagert in Neuss.
1 Collo Flügelschiene lagert in Neuss.
1 leerer Korb (3 Pfd.) lagert in Iserlohn.
3 Walzen lagern in Iserlohn.
1 Pack 3 leere Körbe (15 Pfd.) lagern in Hamm.
1 rundes Stück Holz lagert in Hamm.
1 alter Hinterofen lagert in Altena.
1 Korb verz. Kessel u. Deckel (30 Pfd.) lagert in Altena.
1 Stück Stahl (5 Pfd.) lagert in Altena.
1 mess. Maschinentheil (1½ Pfd.) lagert in Remscheid.
2 Körbe Tabak (100 Pfd.) lagern in Remscheid.
1 Pack 10 Stück Bretter (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
1 Stange Rundeisen (48 Pfd.) lagert in Remscheid.
1 Pack Seegras (40 Pfd.) lagert in Remscheid.
1 Brett (10 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
1 leeres Petroleumfass (62 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
2 buntgemalte leere Kistchen (91 Pfd.) lagern in Langenberg.
13 eis. Platten 2′ lg. 6″ br. ⅛″ dick (135 Pfd.) lagern in Dortmund.
1 leere Korbflasche (11 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Stück Kupfer 1 Meter lang □ 2″ stark (48 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Stück Stahl (32 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Ventil (90 Pfd.) lagert in Essen.
1 Fass Wagenschmiere (25 Pfd.) lagert in Essen.
1 Pack Gurten lagert in Elberfeld D.
1 gusseis. Stück lagert in Elberfeld D.
1 Stange Vierkanteisen lagert in Elberfeld D.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hessischen Ludwigs-Bahn** am 1. März 1872 überzähligen Güter.

### 1) Kisten und Koffer.

A 1. 1 Kiste Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz.
A 2. 1 leerer Koffer (38 Pfd.) lagert in Mainz.
A C 6987. 1 Kiste Wein (219 Pfd.) lagert in Mainz.
A G 4. 1 Koffer Effecten (36 Pfd.) lagert in Mainz.
A J S 174. 1 leere Kiste (31 Pfd.) lagert in Mainz.
A W 157. 1 Kiste Holzkohlen (54 Pfd.) lagert in Mainz.
B C 7894. 1 leere Kiste lagert in Aschaffenburg.
B C 7893. 1 leere Kiste lagert in Aschaffenburg.
B V 39. 1 Kiste Liebesgaben (100 Pfd.) lagert in Mainz.
C B 11. 1 Kiste Emballagen (24 Pfd.) lagert in Mainz.
C F 58. 1 Kiste Verbandzeug (53 Pfd.) lagert in Mainz.
C L 4615. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert in Mainz.
C M 101. 1 Kiste Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
C M 101. 1 Koffer Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz.
C P 7. 1 Kiste Kastanien } (78 Pfd.) lagern in Mainz.
„ 16. 1 „ „ }
D & E 1734. 1 Kiste Flaschenhalter (34 Pfd.) lagert in Mainz
D W 703. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Mainz.
E 5. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mainz.
E 1569. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert in Mainz.
E S 3354. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) lagert in Mainz.
E S 5557. 1 Kiste Verbandzeug (34 Pfd.) lagert in Mainz.
F 43. 1 Kiste Militär-Effecten (189 Pfd.) lagert in Mainz.
F A 955/6. 2 leere Kisten (34 Pfd.) lagern in Mainz.
F D 260. 1 leerer Koffer (29 Pfd.) lagert in Mainz.
F S 1568. 1 Kiste leere Gefässe (24 Pfd.) lagert in Mainz.
G H 4. 1 Koffer Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz.
G L 4718. 1 Kiste Emballage (14 Pfd.) lagert in Mainz.
H B 210. 1 leere Kiste lagert in Aschaffenburg.
H B 793. 1 Kiste 1 Flasche Wein (5 Pfd.) lagert in Mainz
H L 8450. 1 Kiste Stearinlichter (40 Pfd.) lagert in Mainz.
H P E S. 1 Kiste Militär-Effecten (64 Pfd.) lagert in Mainz.
H R 4. 1 Kiste Glas (650 Pfd.) lagert in Mainz.
H S 537. 1 Kiste Hutschachteln (18 Pfd.) lagert in Mainz.
H S 799. 1 Kiste Tapeten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
H T 18. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) lagert in Mainz.
J Gebr. 588. 1 leere Kiste (80 Pfd.) lagert in Mainz.
J H W 615. 1 Kiste leere Flaschen (74 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 2582. 1 Kiste Wichse (48 Pfd.) lagert in Mainz
J M C 3511. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.) lagert in Mainz.
J M E 43542. 1 Kiste Köln. Wasser (15 Pfd.) lagert in Mainz.
J O. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Mainz.
K C 299. 1 leere Kiste lagert in Aschaffenburg.
K C 3354. 1 Kiste Bilder (87 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
K R 91. 1 Kiste Verbandzeug (38 Pfd.) lagert in Mainz.
K S 1. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Mainz.
L B 3178. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert in Mainz.
L F B 494. 1 Kiste Militär-Effecten (222 Pfd.) lagert in Mainz.
L F B 519. 1 Kiste Militär-Effecten (110 Pfd.) lagert in Mainz.
L K 6. 1 Koffer Effecten (35 Pfd.) lagert in Mainz.
M D & C 1570. 1 Kiste Glaswaaren (79 Pfd.) lagert in Mainz.
M L I. 1 Kiste Effecten (97 Pfd.) lagert in Mainz.
M K 985. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Mainz.
N I. 1 Koffer Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
P & C 335. 1 Kiste leere Flaschen (103 Pfd.) lagert in Mainz [Güter Expedition].
P C & M 774. 1 Kiste Eisen (111 Pfd.) lagert in Mainz [Güt.-Exp.]
Pie P S F. 1 Koffer Effecten (42 Pfd.) lagert in Mainz.
R C 7838. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Mainz.
S 1. 1 Kiste Hufnägel (50 Pfd.) lagert in Mainz.
S 8. 1 Koffer Kleider (38 Pfd.) lagert in Mainz.
S 1754. 1 leere Kiste lagert in Mainz.
S 6720. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Mainz.
S M 2756. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Mainz.
T J & C 1516. 1 Kiste Portemonnaies (50 Pfd.) lagert in Mainz.
V 1504. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
W B & C 393. 1 Kiste Cichorien (58 Pfd.) lagert in Mainz.
W S 2066/7. 2 leere Kisten (50 Pfd.) lagern in Mainz.
W L. 5 Kisten Marmorplatten (2000 Pfd.) lagern in Mainz.

1310. 1 Kiste Gewürz (22 Pfd.) lagert in Mainz.

7661. 1 Kiste Leinen (165 Pfd.) lagert in Mainz.

613. 1 Kiste Leinen (13 Pfd.) lagert in Mainz.

Mesrrs. Bonn et frères à Boulogne. 1 Kiste (Inhalt unbek., 71 Pfd.) lagert in Mainz.
Coblenz 276. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.) lagert in Mainz.

### 2) Ballen, Päcke und Paquete.

A B Herzogenroth 41. 1 Ballen alte Kleider (34 Pfd.) lagert in Mainz [Eilgut-Expedition].
A V 616. 1 Pack Eisendraht (55 Pfd.) lagert in Mainz.
B H 66. 3 Pack Papier (250 Pfd.) lagert in Mainz.
C F 2077/9. 3 Pack eiserne Kreuze (216 Pfd.) lagern in Mainz.
E S 543. 1 Ballen baumw. Waaren (151 Pfd.) lagert in Mainz.
F H 853. 1 Ballen Zunder (98 Pfd.) lagert in Mainz.
J A 6936. 1 Pack Düten (31 Pfd.) lagert in Mainz.
J & C 392. 1 Ballen Tuchwaaren (144 Pfd.) lagert in Mainz.
J H M 581. 1 Pack Tuch (13 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 118. 1 Pack Glaspapier (45 Pfd.) lagert in Mainz.
J J V 4367. 1 Ballen Tuch (39 Pfd.) lagert in Mainz [Zoll-Exp.]
L² 66. 1 Ballen Papier (111 Pfd.) lagert in Mainz.
L C 1296. 1 Ballen Kurzwaaren (103 Pfd.) lagert in Mainz.
M D 9314. 1 Ballen Tuch (4 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
N 11/12. 2 Ballen Wolle (104 Pfd.) lagern in Mainz.
N C 4. 1 Pack Schiefertafeln (23 Pfd.) lagert in Mainz.
N G 266. 1 Ballen baumw. Waaren (26 Pfd.) lagert in Mainz.
S E 204. 1 Ballen Hopfen (174 Pfd.) lagert in Mainz.

136. 1 Packet Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Mainz.

### 3) Fässer, Tonnen und Kübel.

A D 1. 1 Fass Nägel (70 Pfd.) lagert in Mainz.
A S 542. 1 Fass Bleiweiss (131 Pfd.) lagert in Mainz.
B 4. 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in Darmstadt. Bezettelt Darmstadt.
B 24. 1 leeres Bierfässchen (14 Pfd.) lagert in Mainz.
C 287. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Mainz.
C F V Weissenbach 693. 1 leeres Fass (34 Pfd.) lagert in Mainz.
C H D 153. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Mainz.
C K 1861. 1 Fass Cement (495 Pfd.) lagert in Mainz.
D 5720. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Mainz.
E. 1 leeres Petroleumfass (60 Pfd.) lagert in Darmstadt.
F A 4698. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Mainz.
F D 69. 1 leeres Cichorienfass (140 Pfd.) lagert in Mainz.
F H 370. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Mainz.
F R 3003. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Mainz.
G S 310. 1 Fass Leim (298 Pfd.) lagert in Mainz.

G S 12. 1 leeres Fass (9 Pfd.) lagert in Mainz.
H 2. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Mainz.
H F 331. 1 Fass Oel (504 Pfd.) lagert in Darmstadt.
H K I II. 2 leere Fässer lagern in Mainz.
J G 79. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 164. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 288. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 355. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Mainz.
J M C 167. 1 leeres Fass (45 Pfd.) lagert in Mainz.
J R 80. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert in Mainz.
J S F 1. 1 leeres Fass (64 Pfd.) lagert in Mainz.
J V B 76, 111, 165, 245. 5 leere Fässer lagern in Mainz.
J T 40. 1 leeres Fass (45 Pfd.) lagert in Mainz.
J W M 4008. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
L M 19. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Mainz.
L W 485. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert in Darmstadt.
M 6684. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Mainz.
M H 220. 1 Oelfass (40 Pfd.) lagert in Mainz.
M K 1062. 1 Fass vermuthlich Sprit (188 Pfd.) lagert in Ingelheim.
M L 12. 1 leeres Fass (36 Pfd.) lagert in Mainz.
S 6720. 1 leeres Fass lagert in Mainz.
S V 4. 1 Fass Schrauben (228 Pfd.) lagert in Mainz.
BC 3251. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Mainz.
S 467. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Mainz.
JB 82. 1 leeres Oelfass (45 Pfd.) lagert in Mainz.
Henrich, Frankfurt. 1 leeres Bierfässchen (18 Pfd.) lagert in Mainz.
H. Michel. 1 leeres Bierfässchen (14 Pfd.) lagert in Mainz.
Veit 93. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.

4) Säcke.

B. 1 Sack Säcke (84 Pfd.) lagert in Mainz.
J H R. 1 Sack Säcke (38 Pfd.) lagert in Mainz.
J W 242. 1 Sack Säcke (138 Pfd.) lagert in Mainz.
K. 1 Sack Fruchtsäcke (77 Pfd.) lagert in Mainz.
M 208. 1 Sack Spunden (66 Pfd.) lagert in Mainz.
M. 3 Säcke Caffeesäcke (115 Pfd.) lagern in Mainz.
O 18. 1 Sack Knochen (112 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
W 4. 1 Sack Säcke (83 Pfd.) lagert in Mainz.
Ch. Reyer Hernshm. 1 Sack Zuggeschirr (85 Pfd.) lagert in Mainz.
Joh. Blum, Dampfmühle. 1 Sack Bohnen (170 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
Ch. Kern 1. 1 Sack Säcke (83 Pfd.) lagert in Mainz.
Klomann. 1 Sack Sack (31 Pfd.) lagert in Mainz.
Schwarz Söhne. 2 Sack Säcke (107 Pfd.) lagern in Mainz.
Subsist. Militaires. 2 Sack Säcke (124 Pfd.) lagern in Mainz.

5) Körbe.

G L 11929. 1 Korb Blechflasche (11 Pfd.) lagert in Mainz.
J D 767. 1 Korb Drahtstiften (113 Pfd.) lagert in Mainz.
J H P 835. 1 Korb Leim (110 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 407. 1 leerer Korb (Weinkorb) (10 Pfd.) lagert in Mainz.
J P B 2. 1 Korb Krüge (156 Pfd.) lagert in Mainz.
K N 2010. 1 Korb Eisenwaaren (275 Pfd.) lagert in Mainz.
W B 2538. 1 Korb Mineral-Wasser (92 Pfd.) lagert in Mainz.
7157. 1 Korb Blechflasche (10 Pfd.) lagert in Mainz.
„ 2230/31. 2 leere Körbe (31 Pfd.) lagern in Mainz.
Dr. Lateron, London. 1 Schliesskorb Kleider (10 Pfd.) lag. in Mainz.

6) Dienstmaterial.

G A Moser. 1 Decke lagert in Mainz.
1 Wagenfeder lagert in Mainz.

7) Diverse.

A. 1 Bund Rundeisen (78 Pfd.) lagert in Mainz.
E 189. 2 Ofen-Cylinder (106 Pfd.) lagern in Mainz.
L. 1 Collo Ofenfutter (11 Pfd.) lagert in Mainz.
M. 1 Gebund □Eisen (108 Pfd.) lagert in Mainz.
P H. 3 Colli Guss (39 Pfd.) lagern in Mainz.
R. 1 Gussrohr (40 Pfd.) lagert in Mainz.
R & C 1145/46. 1 Paar Räder (583 Pfd.) lagert in Mainz.
R D. 1 Kessel mit Deckel lagert in Aschaffenburg.
3 Stück Flacheisen (58 Pfd.) lagern in Mainz.
Göbel. 1 Collo Maschinentheil (17 Pfd.) lagert in Mainz.
112. 2 gusseiserne Vorstellplatten } (33 Pfd.) lagern in Mainz.
124. 1 Heerdplatte }
811. 1 Kochheerd (43 Pfd.) lagert in Mainz.
6965. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Mainz.
4348. 1 leeres Weinfass (36 Pfd.) lagert in Mainz.
154. 1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Kiste Effecten (35 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Kiste 2 leere Hutschachteln (17 Pfd.) lagert in Mainz.
1 leere Kiste (128 Pfd.) lagert in Mainz.
I leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Mainz.
2 leere Kisten (12 Pfd.) lagern in Mainz.
1 Koffer Kleider (32 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Koffer Effecten (38 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Koffer Effecten (80 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Koffer Effecten (24 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Koffer Effecten (62 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Paquet Stopfen (1 Pfd.) lagert in Mainz.
2 Paquete Laschen (95 Pfd.) lagern in Mainz.
1 Paquet 2 Stühle (8 Pfd.) lagert in Mainz.
1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Fass Gyps (871 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Fass Harz (237 Pfd.) lagert in Mainz.
1 leeres Erdöl-Fass (60 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Sack Kleider (35 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Pack Erbsensäcke (18 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Sack Stopfen (17 Pfd.) lagert in Mainz.
2 Sack Säcke (91 Pfd.) lagern in Mainz.
6 Säcke Kleider (320 Pfd.) lagern in Mainz.
2 Säcke Taubenmist (142 Pfd.) lagern in Mainz.
6 Säcke Guanosäcke (119 Pfd.) lagern in Mainz.
1 Sack Sattel-Geschirr (28 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Sack Salz (203 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Sack Militär-Effecten (24 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Sack altes Blech und Zink (176 Pfd.) lagert in Mainz.
1 leerer Strohsack (9 Pfd.) lagert in Mainz.
27 leere Strohsäcke (100 Pfd.) lagern in Mainz.
1 Reisetasche Effecten (21 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Reisetasche Effecten (30 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Korb Kleider (10 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Korb Proviant (52 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Korb Kohlenlöffel (38 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Korb Schlafpelz (6 Pfd.) lagert in Mainz.
3 Körbe leere Flaschen (2 zerbrochen) lagern in Worms.
1 Bund Rundeisen (95 Pfd.) lagert in Mainz.
1 eiserner Pfeiler (50 Pfd.) lagert in Mainz.
21 Roststäbe lagern in Aschaffenburg.
1 Kohlenbecken (16 Pfd.) lagert in Mainz.
4 Roste (25 Pfd.) lagern in Mainz.
1 Füllofen complet (130 Pfd.) lagert in Mainz.
6 eiserne Scheiben (19 Pfd.) lagern in Mainz.
1 Bleirohr (148 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Stück 4kant. Eisen (16 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Rolle Zink (12 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Bund Seegras (39 Pfd.) lagert in Mainz.
2 Tafeln Blech (30 Pfd.) lagern in Darmstadt.
1 Gebund hölzerne Fassreifen lagert in Nieder-Flörsheim.
1 Seil lagert in Worms.
12 Rohrstühle (Stroh) (88 Pfd.) lagern in Mainz.
9 Colli Erde (437 Pfd.) lagern in Mainz.
5 Stück Taue (52 Pfd.) lagern in Mainz.
1 Feldtisch (18 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Rapier (5 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Waschtischchen (25 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Langbalken (36 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Buttermaschine (40 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Tragbalken (250 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Gebund Spanisches Rohr (85 Pfd.) lagert in Mainz.
11 Stück Borde lagern in Mainz.
30/2 Diehle lagert in Mainz.
2 Stück Kummet (43 Pfd.) lagern in Mainz.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Neckar-Bahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke am 1. März 1872.

### Station Frankfurt.

a. Gepäckstücke.

1 bunte Reisetasche (35 Pfd.) lagert in Kehl-Fft. Nr. 81.
1 schwarzer Lederkoffer mit grauem Ueberzug (30 Pfd.) lagert in Berlin-Fft Nr. 738.
1 schwarzes Leder-Felleisen (20 Pfd.) lagert in Strassburg-Fft. Nr. 40.
1 schwarzer Lederkoffer mit grauem Ueberzug (50 Pfd.) lagert in H. B. Stettin.
1 Handkofferchen von schwarzem Wachstuch (25 Pfd.) lagert in Amsterdam-Fft. Nr. 153.
1 grauleinener Koffer (30 Pfd .) lagert in Leipzig-Fft. Nr. 659.
1 schwarzes Handkofferchen (18 Pfd.)
1 Holzkoffer mit Leder überzogen (55 Pfd.) lagert in Bremen-Fft. Nr. 437. Auswanderergut.

b. Güter.

W. Nr. 2. 1 Fass Wein (70 Pfd.).
K. L. 31. 1 Kiste Militäreffecten (98 Pfd.).
R. V. 2 Kisten Russ (90 Pfd.).
1 Handkoffer Effecten (22 Pfd.)
F. R. Nr. 86. 1 leere Kiste (64 Pfd.).
E. R. 262. 1 leere Kiste (75 Pfd.).
L. B. & C. 3. 1 Ballen Strohgeflecht (33 Pfd.).
C. P. 1970. 1 Kiste Papier (170 Pfd.).
1 Kiste, Buttermaschine (11 Pfd.).
B. S. 45. 1 Pack Zeitungen (21 Pfd.).
J. W. 118. 1 Kiste Porzellan (141 Pfd.).
R. B. 4. 1 leere Kiste (44 Pfd.).

H. 5. 1 Kiste Mehl (37 Pfd.).
R. 4. 1 Koffer Effecten (92 Pfd.).
W. C. 1754. 1 leeres Fass.
H. 19 Colli Ofentheile (92 Pfd.).
E. Nr. 3. 1 Ballen Lumpen (125 Pfd.).
M. 3 oder J. K. 963. 1 Kiste Schnupftabak (90 Pfd.).
1 Sack Knochen.

RO I. 1 Kiste leere Flaschen.

R. F. 2835. 1 leere Kiste.

Station Darmstadt.

B 5511. 1 Pack Papier (43 Pfd.).

L. S. 11. 1 Kiste (144 Pfd.).
S. M. 1. 1 Sack Nüsse (14 Pfd.).

P 6958. 1 Ballen Tabak (24 Pfd.).

B. 1. 1 Ballen Emballage (36 Pfd.).

O 1. 1 Ballen Emballage (21 Pfd.).

C 5003, 5004. 2 Kisten (380 Pfd.).

A. H. 3743. 1 Kiste (180 Pfd.)
H. F. 4013. 1 Ballen Korkstöpsel (9 Pfd.)
N. 1/12. 12 Ballen Leindecken (1368 Pfd.).
G. L. 1456. 1 Kiste (58 Pfd.).

9 2827½, 2827. 2 Kisten (24 u. 100 Pfd.).

J. K. 4875. 1 Sack (9 Pfd.).
M. 7819. 1 Kübel Pech (58 Pfd.).

Station Heidelberg.

A. W. 2550. 1 leere Korbflasche (25 Pfd.)
B. 9. 1 Ballot wollene Lumpen (102 Pfd.).
R. & S. 1206. 1 leeres Fass (35 Pfd.).

Station Weinheim.

P. C. 406. 1 Kiste Eisenwaaren (116 Pfd.).
P. K. 2 Sack Frucht und Dürrobst (238 Pfd.).

D.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** s. 1. Februar 1872 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

A F D G 171 oder A F D 6171. 1 Kiste [Inhalt unbekannt] (1 Ctr. 2 Pfd.) lagert in Kirchhain.
R 50. 1 Bällchen Leinen (37 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
1 kleiner Maschinentheil (4½ Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
H G 3. 1 Kiste, 2 Gummiwalzen (30 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
C B 1855. 1 Fass [Inhalt unbekannt] (92 Pfd.) lagert in Frankfurt am Main.
1 Bund Flacheisen (116 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
G br. M Pfalzheim. 1 Collo Hohlmass (24 Pfd.) lagert in Frankfurt = am Main.
G J 1043. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
W B 5. 1 Fass [Inhalt unbekannt] (174 Pfd.) lagert in Frankfurt am Main.
B K 862. 1 Kiste Couverte (180 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
E U B. 2 Bänke lagern in Frankfurt a. M.

Wegen der überzähligen Gegenstände aus früheren Monaten s. die Verzeichnisse derselben.

### Verzeichniss

der pro Monat Januar 1872 auf Stationen der **Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** überzähligen Güter.

N W 4331. 1 Ballen Bettfedern [trägt alte Bezettelung ‚Prag'] (67 Pfd.) lagert in Frankfurt a/O. seit Ende Dec. 71.
S 1. 1 Kiste eingemachte Früchte (30 Pfd.) lagert in Neuzelle seit 23. December 1871.
1 Bund Bandeisen (47 Pfd.) lagert in Sommerfeld seit Jan. 72.
E C 2978. 1 Collo Eisenwaaren (11 Pfd.) lagert in Liegnitz seit 13. Novbr. 71.
A 4. 1 Spiegel (54 Pfd.) lagert in Breslau seit Jan. 72.
M C 8. 1 Collo leinene Hemden (47 Pfd.) lagert in Breslau seit Jan.
F B. 1 Collo Siebe (5 Pfd.) lagert in Breslau seit Jan.
19 leere Körbe (520 Pfd.) lagern in Breslau seit Jan.
1 Collo Messingdraht (¾ Pfd.) lagert in Breslau seit Jan.

### Königlich Preussische Ostbahn.

Herrenlose Güter pro Februar 1872.

Gebr. Peters. 1 Pack Säcke (150 Pfd.) lagert in Bromberg.
B B S 3789 auch JMB 570. 1 Spind (216 Pfd.) lagert in Tapiau.

### Verzeichniss

der bei den **Königl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat Februar 1872 überzähligen Transportgüter.

2 Fass Oel von Chem. Linie (714 Pfd.) lagern in Dresden-Altst.
3 Ballonkörbe Scherben von Bodenbach lagern in Dresden-Altst.
1 Sack Hafer von Hohenmauth lagert in Dresden-Altst.
1 Stück Blauholz von Berlin (129 Pfd.) lagert in Dresden-Altst.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Thüringischen Eisenbahn** überzähligen Güter pro Monat Februar 1872.

A S 1545. 1 Korb Kali (111 Pfd.) lagert in Eisenach seit 24. Jan. 72.
AB 2826. 1 leeres Fass (36 Pfd.) lagert in Weimar seit 22. Februar 1872.
C C 207/8. 2 Fässer Kreide von Mülheim a. Rh. (970 und 963 Pfd.) lagern in Leipzig seit 8. Febr 72.
C 1282. 1 Kiste Maschinentheile von Saalfeld (38 Pfd.) lagert in Halle seit 22. Febr. 72.
D H C 9282. 1 Fass Farbe (545 Pfd.) lagert in Leipzig seit 15. Februar 1872.
F 66. 1 Kiste Schnupftabak (45 Pfd.) lagert in Erfurt seit 8. Febr. 72.
G 532. 1 Kiste von Frankfurt lagert in Halle seit 20. Febr. 1872.
J A 10. 1 Ballen von Mainz (162 Pfd.) lagert in Leipzig seit 24. Februar 1872.
J F P 3. 1 Bund und 23 loose Schiefertafeln von Eichicht lagern in Halle seit 13. Febr 72.
J A P 908. 1 Kiste von Oberhausen (45 Pfd.) lagert in Crossen seit 17. Febr 71.
4L 55. 1 Fass Wein von Kupferdreh (95 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. Febr. 72.
R S 7268. 1 Ballen Barchend (93 Pfd.) lagert in Leipzig seit 22. December 71.
S G 77. 1 Fass Eisenwaaren von Solingen (195 Pfd.) lagert in Leipzig seit 18. Februar 72.
S P 1129. 1 Ballot (527 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 24. Jan. 72.
1 Ofenrohr lagert in Leipzig seit 15. Februar 72.
1 leerer Glasballon von Gera (25 Pfd.) lagert in Zeitz seit 2. Febr. 72.
= roth. 2 Stangen Reifeisen (108 Pfd.) lagern in Zeitz (Eilgut) seit 21. Febr. 72.
1 Eisenstange (150 Pfd.) lagert in Weimar seit 2. Febr. 72.

Wegen der früher überzähligen Güter, cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

### Verzeichniss

der auf den Sationen der **Werrabahn** aus dem Monat Februar 1872 überzähligen Güter.

C B C 3423. 2 Pack eiserne Schaufeln (46 Pfd.) lagern in Lichtenfels seit 17. Februar 1872.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

### Verzeichniss

der am 29. Februar 1872 auf den **Württembergischen Stationen** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

B 6. 1 Kiste Hausrath (170 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 3. Febr.
D S 61258. 1 Sack Garn (14 Pfd.) lagert in Rottweil seit 6. Febr.
G S 58087. 1 Sack Leinewand (25 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 24. Februar.
H 3368. 3369. 2 Körbe (44 Pfd.) lagern in Scheer seit 18. Febr.
H S 1232. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Rottweil seit 15. Febr.
J S 5305. 1 Korbflasche (75 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 8. Febr.
K N 5. 1 Sack Abwerg (52 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 23. Febr.
K 23, J N 1863. 1 Sack Garn (16 Pfd.) lagert in Hall seit 16. Jan.
L 150. 1 leeres Fass (76 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. Febr.
M Sch. 36. 1 leere Kiste (44 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. Febr.
S 137. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert in Ulm seit 19. Febr.
O 10463. 1 leeres Fass (70 Pfd. lagert in Ulm seit 2. Febr.
5060. 1 leere Kiste (74 Pfd.) lagert in Aalen seit 1. Febr.
1 Stange Rundeisen (14 Pfd.) lagert in Nördlingen seit 17. Febr.
1 Sack Abwerg (43 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 23. Febr.
1 Sack Abwerg (37 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 23. Febr.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## b) Fehlende.

### Verzeichniss

der pro Monate Januar 1872 auf Stationen der **Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** fehlenden resp. überzähligen Güter.

1 Platte Zink von Myslowitz (35 Pfd.) fehlt in Berlin seit 19. Dec. 71.
3 Platten Zink von Kattowitz (105 Pfd.) fehlen in Berlin seit 6. Januar 1872.
1 Sack Wachholderbeeren von Breslau (38 Pfd.) fehlt in Berlin s. 8. Jan. 72.
H 66. 1 Ballen Leinen von Sorau (32 Pfd.) fehlt in Berlin s. 18. Januar 1872.
N 4. 1 Privatwagendecke von Elberfeld (28 Pfd.) fehlt in Frankfurt a/O seit 23. Jan. 1872.

F K 6028. 1 Kiste Kratzen von Wesel (16⅓ Pfd.) fehlt in Frankfurt a/O. seit 8. Jan. 1872.

7/8. 2 Pack Säcke von Potsdam (110 Pfd.) fehlen in Guben.

N 3. 1 Ballen Ausputz, von Frankfurt a/O. (32 Pfd.) fehlt in Sommerfeld seit 29. Jan 1872.

M B 20. 1 Pack Leinen vom Güterboden (27 Pfd.) fehlt in Sorau seit Januar 1872.

Nr. 492. 1 Kiste Thee von Erfurt (16 Pfd.) fehlt in Sorau seit Jan. 72.

12 Sack Knochen von Liegnitz (336 Pfd.) fehlen in Neumarkt seit 31. Januar 1872.

C F 9852. 1 leeres Fass von Gotha (160 Pfd.) fehlt in Breslau seit 20. December 71.

Nr. 29a. Brode Zucker von Berlin (109 Pfd.) fehlen in Breslau seit 21. Januar 1872.

270 Stück Zuckerformen von Görlitz fehlen in Breslau seit 31. Jan.

F II. 1 Kiste Bücher von Glogau (32 Pfd.) fehlt in Lauban seit 28. Januar 1872.

R 112. 1 Schränkchen von Hansdorf (80 Pfd.) fehlt in Lauban s. 28. Januar 1872.

### Königlich Preussische Ostbahn.

Fehlende Güter pro Februar 1872.

F L 6455. 1 Kiste Spiegelglas (135 Pfd.) fehlt in Danzig.

H W 540. 1 Fass Farin (328 Pfd.) fehlt in Insterburg.

MB 233. 1 Ballen Kalbfelle (157 Pfd.) fehlt in Berlin.

M & C 529. 1 Kiste (186 Pfd.) fehlt in Königsberg.

S M 1, 2. 2 Colli Wäsche (392 Pfd.) fehlen in Königsberg.

1 Ballen Lumpen (130 Pfd.) fehlt in Schönlanke.

321. 1 Achsbuchse fehlt in Kreuz.

1 Bund Eisen (50 Pfd.) fehlt in Landsberg.

1 Stück Eisen (113 Pfd.) fehlt in Landsberg.

## Nachtrag.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Februar 1872 lagernden Güter.

W F 4650. 1 leere Kiste auf dem Boden (45 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

C C 426. 1 Kiste Flaschen auf dem Boden (42 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

C B 10/11. 2 leere Fässer auf dem Boden (70 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

Meyer Schwerin. 1 Kiste Bilder auf dem Boden (44 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Berlin.

EMS 2393/4. 2 Kübel Candis von Demker (1 Ctr. 45 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

A S 4909. 1 Korb (Inhalt unbekannt) aus Wg. 4624 H lagert in der Eilgut-Expedition Wittenberge.

J N 219. 1 Kiste Tabak von Oberhausen (7 Ctr. 21 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Berlin.

J N 220. 1 Kiste Tabak von Oberhausen (7 Ctr. 2 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Berlin.

MH Berlin 6216. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Oberhausen (1 Ctr. 77 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

HE 1559. 1 leeres Fass von Hannover (25 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Wittenberge.

Per G E 120, Januar 13. 1872, 26. Et Lower St. London E C. 1 Fass ger. Fische von Harburg (1 Ctr. 16 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

F & S 16. 1 Ballen wollene Waaren von Hannover (48 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Halberstadt.

K 6087/9. 3 Kisten (Inhalt unbekannt) von Nürnberg (9 Ctr. 23 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

H E Kuhlmann, Lübbecke 46. 1 Plan von Minden lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

1 8' langer grün angestrich. Koppelbaum aus Wg. 4027 M H lagert in der Güter-Expedition Witterberge.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Februar 1872 fehlenden Güter.

1 Sack Waizen von Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 25. Jan.

1 kreuzweiss umschnürtes Pack Leder ohne Umfüllung von Vienenburg (29 Pfd.) fehlt in der Gepäck-Expedition Trose seit 28. Jan.

4 5006. 1 Kiste Spirituosen von Magdeburg (12 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Seehausen seit 9. Febr.

C. 1 gusseis. Rost von Tangerhütte Sandersleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberst. Bahn seit 11. Februar.

F. Reder, Brunau. 1 Sack Roggen von Brunau (2 Ctr. 25 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wasserleben seit 12. Februar.

2 Stück altes Metall von Nienhagen (15 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Cöthen seit 16. Februar.

CK 460. 1 Fass Gurken von Quedlinburg-Zernitz (77 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 14. Februar.

7. 1 Leine von Magdeburg fehlt in der Güter-Expeditien Wittenberge seit 17. Februar.

1 Pack 2 Zugkettenhaken mit 4 Gliedern von Sandersleben fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 16. Februar.

R 3. 1 Collo Leder von Leipzig fehlt tn der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

AE 2606. 1 Kiste Wein von Magdeburg (1 Ctr. 75 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Mieste seit 24. Februar.

J C 117. 1 Ballen baumwollene Waare von Magdeburg (15 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Goldbeck seit 27. Februar.

1 Sackkarren vom Boden fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin.

Weissenborn 18. 1 Sack Bohnen von Quedlinburg (202 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 28. Februar.

1 neue Leine von Elberfeld fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 20. December 1871.

NH 4216. 1 Kiste Oellack von Hamburg (2 Ctr. 31 Pfd.) fehlt in der Güter-Exdedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 23. December 1871.

F C. 514. 1 Ballen Gummi-Waaren von Deutz (35 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 24. December 1871.

MH 1786. 1 Ballen wollene Waaren von Mülheim a/Rh. (1 Ctr 19 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 11. Januar.

K & Z 1. 1 Aschkasten von Augustfehn fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Januar.

HB S 2132. 1 Kiste halbw. Waaren von Rittershausen (5 Ctr. 70 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 9. December 1871.

S 764. 1 Kiste wollene Waaren von Rittershausen (33 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 9. December 1871.

F B 272. 1 Fass Soda von Ritterhausen (604 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 9. Dec. 1871.

1 Nothkettenhaken mit 5 Gliedern von Soest fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 5. Januar.

1 Stab Winkeleisen von Duisburg fehlt in der Güter-Epedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 8. Januar.

D 910. 1 Kiste Manufactur-Waaren von Hannover (1 Ctr. 72 Pfd.) fehlt in der Gepäck-Expedition Wittenberge seit 26. Decbr. 1871.

K & K 8400. 1 Ballen Schwefelsäure von Schönebeck (1 Ctr. 36 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 16. December 1871.

H OK 2450. 1 Kiste Cigarren von Arnim (65 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Stendals 7. December 1871.

N 117. 1 Kiste Wein von Harburg (46 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 1. December 1871.

T H 3002, 3005. 2 leere Fässer von Mülheim (3 Ctr. 40 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 29. November 1871.

L A & C 102. 1 Ballen baumwollene Waaren von Berlin (1 Ctr. 95 Pfd.) fehlt in der Güter-Expsdition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 18. Januar.

W B 501. 1 Kiste Bandwaaren von Hannover (1 Ctr. 12 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.

P P 3216. 1 Ballen Leder von Deutz (1 Ctr. 30 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.

J C. 1 Collo Decken von Hamm (18 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.

W&K 1022. 1 Ballen wollene Waaren von Halle (90 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 17. Januar.

S M 1. 1 Kiste von Paris (2 Ctr. 10 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Januar.

S M 2. 1 Kiste von Paris (1 Ctr. 82 Pfd.)
O P 18. 1 Kiste von Verviers (1 Ctr. 69 Pfd.)
O P 19. 1 Ballen von Verviers (1 Ctr. 66 Pfd.)
O P 20. 1 Ballen von Verviers (1 Ctr. 64 Pfd.)
O P 21. 1 Ballen von Verviers (1 Ctr. 68 Pfd.)
} fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. Januar.

7 Ringe ord. Eisendraht von Gelsenkirchen fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 25. Januar.

H 28773. 1 Kiste leere Kisten von Osnabrück (56 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 27. Jan.

4 Stück Eisenbleche von Duisburg (90 Pfd.) fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg. Halberstädter Bahn seit 29. Januar.

F R 30. 1 Korb gr. Eisenwaaren von Haspe (34 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 3. Februar.

A B 4. 1 Collo Fleisch von Braunschweig (19 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 8. Februar.

EW 14917. 1 Kiste Confect von Magdeburg (32 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Güsten seit 9. Februar.

S 19. 1 Fass Därme von Magdeburg, (2 Ctr. 80 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Güsten seit 9. Februar.

FB 4834. 1 leeres Fass von Crefeld (1 Ctr. 96 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Februar.

H V 581. 1 Fass geräucherte Fische von Harburg (1 Ctr. 20 Pfd.)

fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 2. Februar.
U. 3 Säcke Guano von Harburg (400 Pfd.) fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 3. Februar.
1 Kugelkettenbügel von Halle fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 7. Februar.
F J 4. 1 Sack Holzwaaren von Herzberg (75 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 1. Februar.
1 Sack Guano von Harburg fehlt in der Güter-Expedition Hadmersleben seit 13. Februar.
G F 3004/5. 2 Fässer Cement von Berlin (6 Ctr. 60 Pfd.) fehlen in der Güter-Expedition Thale seit 14. Februar.
A. 2 Colli 14 Gilten von Seesen (104 Pfd.) fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 15. Februar.
Malz-Fabrik Friedrich Senff Hadmersleben 1. 1 Pack Säcke von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Hadmersleben seit 18. Februar.
C H B 745. 1 Kiste Kurzwaaren von Celle (12 Pfd.) feht in der Güter-Expedition Lehrte seit 18. Februar.
B 175. 1 Kiste Kurzwaaren von Barmen (64 Pfd.) fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. Februar.
H S E 8. 1 Bund Ringe von Hamburg (24 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13. Februar.
D B 922. 1 Korb Lack von Magdeburg (30 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 15. Februar.
S F 236. 1 Ballen woll. Waaren von Hannover (35 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 14. Februar.
E C M 144. 1 Ballen baumwoll. Waaren von Erfurt (49 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 20. Februar.
71,98. 2 Plombirleinen von Magdeburg fehlen in der Güter-Eypedition Aschersleben seit 22. Februar.
S & B 464. 1 Fass Maschinen-Oel von Leipzig (3 Ctr. 87 Pfd.) fehlt der Güter-Expedition Stassfurt seit 13. Februar.
Stassfurt 44. 1 Plan von Minden fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 19. Februar.
G R & C, R W 7415, 121. 2 leere Kisten von Viersen fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 17. Febr.
OLS 750. 1 Kiste Seife von Schönebeck (2 Ctr. 68 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 29. Februar.
W W 21383/4. 2 Kisten Zündhölzer von Lübeck (3 Ctr. 22 Pfd.) fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 24. Februar.
G 30. 1 Kiste Grabkreuz von Tangerhütte (43 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 6. December 1872.
5 Latten von Cassel fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 14. December 1871.
1 Gitter von Cassel fehlt in der Eigut-Expedition Berlin seit 8. Jan.
2 Gitter von Cassel fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin s. 12. Jan.
3 Gitter von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 11. December 1871
15 Latten von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 17. December 1871.
5 Latten von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 18. December 1871.
1Gitter von Düsseldorf fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin.
5 Gitter von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 20. Januar.
3 Gitter von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 26. December 1871.
4 Bäume von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin.
8 Stränge von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 29. December 1871.
2 Gitter von Düsseldorf fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin se it 1. Jauuar.
1 Gitter von Düsseldorf fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 5. Januar.
1 Gitter von Düsseldorf fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 1. Februar.
1 Gitter von Geestemünde fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 5. December 1871.
9 Gitter von Geestemünde fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 19. December 1871.
3 Gitter von Geestemünde fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 23. December 1871.
6 Gitter von Geestemünde fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 23. Januar.
7 Gitter von Geestemünde fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 2. Januar.
4 Gitter von Essen fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 4. December 1871.
4 Gitter von Essen fehlen in der Eilgut-Expedition Bertin seit 11. December 1871.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Eypedition Berlin seit 2. Jan.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 12. Jan.
2 Gitter von Essen fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin s. 15. Jan.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 29. Jan.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 9. Febr.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 22. Jan.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 4. December 1871.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 2. Jan.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 8. Jan.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 29. Jan.
1 Gitter von Essen fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 22. Jan.
1 Gitter von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 11. December 1871.
1 Gitter von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 18. December 1871.
1 Gitter von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 2 Januar.
2 Gitter von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin.
1 Gitter von Dortmund fehlt in dnr Eilgut-Expedition Berlin seit 28. Januar.
2 Gitter von Hamm fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 11. December 1871.
5 Latten von Hamm fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 12. December 1871.
5 Latten und 2 Gitter von Hamm fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 28. December 1871.
1 Gitter von Hamm fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin s. 2. Januur.
1 Gitter von Hamm fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin s. 2. Januar.
2 Gitter von Hamm fehlen in der Eilgut-Eépedition Berlin s. 2. Jan.
2 Gitter von Hamm fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin s. 8. Jan.
6 Gitter von Hamm fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin s. 16. Jan.
1 Gitter von Hamm fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin s. 29. Jan.
4 Gitter von Hamm fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin s. 5. Febr.
1 Gitter von Hamm fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin s. 12. Febr.
10 Latten von Deutz fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin seit 16. December 1871.
1 Gitter von Deutz fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 2. Jan.
4 Gitter von Deutz fehlen in der Eilgut-Expedition Berlin s. 4. Jan.
1 Gitter von Deutz fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 25. Jan.
1 Gitter von Deutz fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 29. Jan.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr erfolgtem vollständigen Abschlusse der **Betriebs-Rechnung für das Jahr 1871** haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direction, die **Dividende** der Acht Million, Fünfmal Hundert Tausend Thaler Stamm-Actien für das Jahr 1871 auf **Achtzehn und ein halbes Procent** festgesetzt, so dass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten zwei Procent noch **Sechszehn und ein halbes Procent** oder **Drei und Dreissig Thaler auf jede Actie** nachgezahlt werden sollen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1871 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen 1871 hierdurch anf, in der Zeit **vom 26. März bis 31 Mai d. J.** in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 60 nach den einzelnen Kategorien (Littr. A., B. und C.) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift versehen, unserer Haupt-Casse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In **Leipzig** geschieht die Zahlung **in den Tagen vom 2. bis 15. April cr. einschliesslich**, durch die Güterkasse auf unserm dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 21. März 1872. **Der Verwaltungsrath.**
V. v. Magnus.

## Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

**Bekanntmachung, das Betriebsreglement betreffend.**

Unter Bezugnahme auf die in Nummer 51 des vorjährigen Reichsgesetzblattes enthaltene Bekanntmachung des Reichskanzler-Amtes vom 22. December 1871, wornach das Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde mit einigen Abänderungen als Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands am 1. Januar d. J. in Kraft getreten ist, bringt die unterzeichnete

Generaldirection mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums andurch zur öffentlichen Kenntniss, das von dem

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, giltig vom 1. Januar 1872 an,

Abdrücke für die von ihr verwalteten Eisenbahnen hergestellt worden und bei den Güterexpeditionen derselben zum Preise von 4 Ngr. pro Exemplar verkäuflich sind.

Dresden, am 20. März 1872.

**Königliche General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen.**
Freiherr von Biedermann.

---

## Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung des Bedarfs von Papier, Siegellack und Couverts, jährlich bestehend in ungefähr:

600 Ries Conceptpapier
790 „ Mundirpapier
100 „ Briefpapier
60 „ Löschpapier
150 „ Packpapier
20 „ blaue Actenumschläge
6 „ farbiges Doppelpapier zu Actenrücken
50 Kilogr. braunem Packlack
25 „ rothem Siegellack
205000 Stück Couverts in verschiedenen Grössen

soll in Wege der Submission vergeben werden.

Lieferanten, welche auf einzelne dieser Objecte, oder auf die ganze Lieferung reflectiren, wollen ihre Preisofferten unter Beifügung von Proben, welche mit dem Namen des Offerenten bezeichnet sein müssen, bis **Ende dieses Monats** portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Schreibmaterialien u. s. w."

an uns einsenden.

Die Lieferungs-Bedingungen können bei unserem Sekretariat eingesehen und auf portofreie Anfrage auch von demselben bezogen werden.

Erfurt, den 9. März 1872.

**Die Direction**
**der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## Main-Neckar-Bahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von

60 Stück gedeckten Güterwagen ohne Bremsen,
30 „ offenen Lastwagen ohne Bremsen,
10 „ offenen Lastwagen mit Bremsen, sämmtlich von 200 Ctr. Tragkraft,

dann von

335 Satz Achsen von 140 Millimeter Stärke mit Speichenrädern,

im Wege öffentlichen Angebots zu vergeben.

Die näheren Bedingungen, sowie die Zeichnungen der Wagen und Achsen sind bei unserm Secretariat dahier einzusehen oder auf portofreie Anfragen gegen Uebersendung von 35 kr. oder 10 Sgr. in Postfreimarken, portofrei zu beziehen.

Die Lieferungsangebote, welche sich auch auf einen beliebigen Theil der ganzen Lieferung beziehen können und welche ausser dem Preis auch die Lieferungstermine enthalten müssen, sind bis zum **16. April l. J.. Vormittags 10 Uhr,**

frankirt mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Güterwagen (resp. Achsen)" versehen, versiegelt direct an uns einzusenden. An dem genannten Termin findet die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der etwa erschienenen Betheiligten statt.

Darmstadt, am 15. März 1872.

**Direction der Main-Neckar-Bahn.**

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 17 Stück 2 gekuppelten Personenzug-Locomotiven, sowie
b) 6 Stück 3 gekuppelten Güterzug-Locomativen nebst Tendern, Utensilien und Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt an unseren Ober-Maschinen-Meister Blauel hierselbst, mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven und Tendern"

bis zu dem auf

**Freitag den 12. April cr. Vormittags 11½ Uhr**

in unserem Submissionszimmer auf diesseitigem Bahnhof hierselbst anberaumten Termine einzusenden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinen-Meisters Blauel auf hiesigem Bahnhof-Verwaltungsgebäude, Zimmer No. 55, zur Einsicht aus und können von demselben gegen portofreie Einsendung von 2 Thalern bezogen werden.

Breslau, den 16. März 1872.

**Directorium.**

---

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der

Brücken und Durchlässe im Loose VI bei Offenbach,

soll in dem auf

**Montag, den 15. April 1872, Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungs-Büreau zu Frankfurt a/M. (Windmühle No. 42) anberaumten Submissions-Termine vergeben werden. Geeignete Unternehmer wollen bezügliche Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Ausführung der Bauwerke in Loos VI"

bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einreichen. Zeichnungen und Bedingungen sind im hiesigen Abtheilungs-Büreau, sowie im Sections-Büreau zu Offenbach einzusehen, auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Zwei Tage vor Abgabe der Offerte muss die Submissions-Caution von 5% der Summe der Offerte bei der Hauptkasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel hinterlegt sein.

Frankfurt a/M., den 18. März 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Bahntrecke Berlin-Halbe sollen im Wege öffentlicher Submission

**4680 Kbm. Kies**

beschafft werden und ist Termin hierzu auf

**Mittwoch, den 3. April d. J., Vormittags 11 Uhr,**

im Büreau der Betriebs-Inspection auf dem Görlitzer Bahnhofe hierselbst anberaumt.

Bezügliche Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Kieslieferung für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn"

versehen, bis zur Terminsstunde franco an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen sind täglich während der Dienststunden in gedachtem Büreau einzusehen, auch gegen 7½ Sgr. Copialien abschriftlich daselbst zu beziehen.

Berlin, am 19. März 1872.

**Der Betriebs-Inspector.**
R. Haassengier.

## Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des
a) für die neue Bahnlinie Gassen-Arnsdorf,
b) für die Bahn-Unterhaltung pro 1873
erforderlichen kleinen Eisenzeuges und zwar:
ad a) 10 800 Centner Laschen aus Walzeisen mit ovalen Löchern,
„ b) 6 000 Centner desgl.
„ a) 3 600 Centner Laschenbolzen,
„ b) 2 100 Centner desgl.
„ a) 5 000 Centner Hakennägel,
„ b) 3 000 Centner desgl.
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Donnerstag, den 11. April cr., Vormittags 11½ Uhr,**

in unserm Geschäftslocale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und ersiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichnnten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 21. März 1872.

**Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**
Schmerfeld.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

**die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.**
(vormals **Wilhelm Horn**).

---

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

# R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als **Specialitäten:**

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45.
— Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

**Chemische Glühkohlen**
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

**Wasserdichte Wagenpläne**
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Ingenieur gesucht**
für
**Locomotivbau.**

In einer der grössten und renommirtesten Norddeutschen Locomotivfabriken findet ein in dieser Branche **ganz tüchtiger,** theoretisch und practisch gebildeter, wie erfahrener Ingenieur Stellung als **Dirigent.** Qualificirte Bewerber, **jedoch nur durchaus bewährte Kräfte ersten Ranges** wollen gefälligst Offerte unter Chiffre **W. No. 209** bei der Expedition dieser Zeitschrift einreichen, und nebst Angabe des seitherigen Wirkungskreises, die Gehaltsansprüche sowie kürzeste Antrittszeit darin mittheilen.

---

# J. Whatman's

englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von

**Carl Schleicher & Schüll,**
in Düren, Rhein-Preussen.

Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.

---

**Die Erneuerung des Abonnements wird hierdurch ergebenst in Erinnerung gebracht.**
**Leipzig.** **Adolph Refelshöfer.**

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 37. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 29. März 1872. (Schluss der Nummer: 28. März, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen:** Abos-Iglo Kaschau-Oderberger Eisenbahn, eröffnet. Achsbrüche. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Aufnahme der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den Verein; Umarbeitung der Maasse bei den Eisenbahnen. Deutsches Reich: Eisenbahn-Differential-Tarife; Enquête-Commission; Conferenz in der Wagengestellungsfrage. — Berliner Briefe: Der zweite Eisenbahngesetzentwurf in beiden Häusern des Landtags; der Handelsminister und Berlin-Frankfurt; General-Versammlung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft; Betriebseinnahmen der Preussischen Bahnen im Februar; Concessionsurkunde der Saal-Unstrut- und Münster-Enscheder Bahn; Berathung der Differentialtarife; Erklärung des Verwaltungs-Ausschusses der Rhein-Nahebahn; Börsenwoche in Eisenbahnpapieren; Anhaltische Bahn; Luxemburgische Eisenbahn-Angelegenheit; Hamm-Zytphen-Amsterdam; Stade-Cuxhafen und Hafenanlage; Braunschweigische Eisenbahnen; Lissa-Kalisch; Berliner Pferdebahnen. Rheinische Eisenbahn-Bauten und Projecte. Aus Bayern: Niederbayerisches Bahnnetz; Wiesau-Tirschenreuth; Vicinalbahnen nach Herrieden und Feuchtwangen; Ostbahndividende pro 1871; Betriebs-Nachweisung der Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten pro 1870. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Schwache Börse; Theissbahn-Prioritäten; Expropriations-Gesetz; 7. Oesterr. Bahn-Gesetzentwürfe; 8 Ungar. Bahngesetze; Gebrauch der Ungar. Sprache; Rumänischer Anschluss; Einnahms-Ausweise; Grössere Fahrgeschwindigkeit; Viehtransporte; Bankgewinne; Donau-Uferbahn; Oesterr. Nord-, Nordwest-, Staats-, Süd-, Kaiserin Elisabeth-, Franz Josefs-, Pilsen-Priesen'er, Lemberg-Czernowitz'er, Dniester- und 1. Ungar.-Galiz. Eisenbahn. — Pester Briefe: Ausserordentliche General-Versammlung der Theissbahn; Linie Arad-Szegedin; Ungarische Ostbahn; Kaschau-Oderberger Bahn; Cartell zwischen der Süd- und Staatsbahn; Transportermässigung für Weltausstellungsgüter; Sprachenzwangs-Verordnung. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle- und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des General-Direction der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist die $8_{,98}$ Meilen lange Theilstrecke **Abos-Iglo** mit den Stationen

Kis-Ladna, Margiczán, Stefanshütte, Krompach, Wallendorf-Kirchdrauf und Marksdorf

**am 18. März d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Durch die Inbetriebsetzung dieser Strecke sind die Linien Oderberg-Iglo und Kaschau-Abos-Eperies, welche bisher getrennt waren, verbunden und die Kaschau-Oderberger Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung vollendet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 23. März 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

### Berichtigung

der in No. 50 S. 1067 der vorjährigen Eisenb.-Zeitung publicirten Zusammmenstellung über im Jahre 1870 vorgekommene Achsbrüche.

Auf ein, durch die geschäftsführende Direction des Vereins uns zugekommenes Ersuchen des Bochumer Vereins für Bergbau- und Gussstahlfabrikation sind wir gerne bereit, mitzutheilen, dass die im Jahre 1870 auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gebrochenen 5 Stück von diesem Werk gelieferten Gussstahl-Achsen, welche in der statistischen Zusammenstellung über die im Jahre 1870 auf den Deutschen Vereinsbahnen gebrochenen Achsen erscheinen, eine Nabenstärke von 105 mm. = 4" hatten und in Wagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit eingebunden waren.

Nach einem uns producirten Schreiben des Herrn Ober-Maschinenmeisters der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, wurden daselbst diese Brüche auf die zu schwachen Dimensionen zurückgeführt, nachdem das Material untadelhaft war, daher dortselbst den Achsen nunmehr die frühere Stärke von 130 mm. gegeben und ausschliesslich auf ganz weichen Gussstahl reflectirt wird. Wien, den 12. März 1872.

Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Aufnahme der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den Verein.) Der Verwaltungsrath der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abtheilung) hat seine Aufnahme in den Verein beantragt.

Die Breslau-Warschauer Eisenbahn führt von Oels (Station der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn) über Poln. Wartenberg und Kempen bis Podzamcze (an der Russischen Grenze). Letzterer Station ist mit Allerh. Genehmigung der Name „Wilhelmsbrück" beigelegt worden. Wegen Fortsetzung der Bahn auf Russischem Gebiete bis zur Station Lodz schweben die Verhandlungen.

Die erste Strecke der Bahn von Oels bis Poln. Wartenberg ($3_{,33}$ Reichsmeilen) wurde am 10. November v. Js. eröffnet, die Fortsetzung von da bis Kempen ($2_{,74}$ Reichsml.) am 1. März d. Js. Die letzte Strecke von Kempen bis Wilhelmsbrück ($1_{,33}$ Reichsml.) soll noch im Laufe dieses Monats in Betrieb gesetzt werden.

Die Bahn wird dann eine Ausdehnung von $7_{,40}$ Reichsmeilen haben.

Das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist nach § 4 des Gesellschafts-Statuts Poln. Wartenberg. — Der Verwaltungsrath, welcher während der Bauzeit in Berlin sich befindet, wird am 1. April d. J. seinen Sitz nach Poln. Wartenberg verlegen. Das Gleiche wird mit der Betriebs-Direction geschehen, welche z. Z. in Oels stationirt ist.

Nach § 40—44 des Gesellschafts-Statuts ist der Verwaltungsrath der Vorstand der Gesellschaft und das betriebsleitende Organ der Verwaltung. Da gegenwärtig über 6 Meilen der, auf Preussischem Gebiete belegenen Bahn im Betriebe sind, auch im Uebrigen die im § 2 des Vereins-Statuts vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt werden, so hat die geschäftsführende Direction des Vereins unterm 6. März c. dem Aufnahme-Antrage vorbehaltlich nachträglicher Genehmigung der General-Versammlung des Vereins entsprochen.

* **Verein Deutscher Eisenbahnen.** Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnen hat die Direction der

Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Vorsitzende der technischen Commission des Vereins aufgefordert, die Commission in Folge der Einführung des Meter-Masses im Deutschen Reiche und dessen bevorstehender Einführung in Oesterreich-Ungarn alsbald zu einer Conferenz einzuberufen, um die Umarbeitung der Maasse bei den Eisenbahnen vorzunehmen, mit Zugrundelegung von einer Abänderung der bestehenden Maasse, für Länge, Weite, Höhe etc. auf Centimeter und bei Eisenconstructionen, Maschinen und Wagen auf Millimeter. (N.-Z.)

Deutsches Reich. Bekanntlich hat der Reichstag in der letzten Session auf Grund der Petition eines landwirthschaftlichen Vereins das Reichskanzleramt aufgefordert, die Frage der Eisenbahn-Differential-Tarife einer Untersuchung unterziehen zu lassen. In Folge dessen trat am 18. d. Mts. eine Enquête-Commission zusammen, zu der folgende Mitglieder deputirt waren: Seitens des Preussischen Handelsministeriums Assessor Brefeld; Seitens der Süddeutschen Staatsbahnen Finanzrath Mohn (Württemberg); Seitens der Privateisenbahnen Regierungsrath Krönig (Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn), Geh. Reg.-Rath Offermann (Köln-Mindener Bahn), Geh. Reg.-Rath Zenke (Stettiner Bahn); Seitens des Congresses Deutscher Landwirthe die Rittergutsbesitzer Freiherr v. Gemmingen (Württemberg), Guradze (Gogolin), v. Nathusius (Althaldensleben), Reuning (Sachsen), Robertus (Jagetzow); Seitens des bleibenden Ausschusses des Deutschen Handelstages Generalsecretair Dr. Alexander Meyer, Schnorr (Leipzig), Commerz- und Admiralitätsrath Stephan (Königsberg), Weidert (München), Zuckschwerdt (Magdeburg). Minister Delbrück begrüsste die Erschienenen, theilte mit, dass die Ausarbeitung eines Questionnaire bei der Einfachheit der Frage unterblieben sei, und forderte die Versammlung auf, durch Wahl eines Vorsitzenden sich zu constituiren. Hierauf verliess er die Sitzung, indem er bemerkte, dass für stenographische Aufnahme der Verhandlungen Sorge getragen sei. Zum Vorsitzenden wurde Herr Stephan erwählt. Die Versammlung beschäftigte sich hierauf mit dem Begriffe eines „Differentialtarifs". Es wurden vier Kategorien aufgestellt: a) Tarife mit fixer Expeditionsgebühr; b) Tarife mit fallender Skala des Centnermeilensatzes; c) Einheitstarife, die ohne Rücksicht auf die Meilenzahl normirt sind; d) Frachtdisparitäten durch abweichende Classification bei den verschiedenen Eisenbahnen. Der Antrag, die Rabatt-Tarife als besondere Kategorie hinzustellen, fiel gegen die Stimmen der landwirthschaftlichen Vertreter. Es sollen nunmehr diese vier Kategorien der Reihe nach darauf geprüft werden, ob sie heilsam sind. Zum Schluss sollen die Abhülfsmittel gegen die etwa anerkannten Uebelstände in Betracht gezogen werden.

Die Conferenz, welche am 18. d. Mts. in Köln unter dem Vorsitze des Königl. Eisenbahn-Commissars, Geh. Regierungsraths Dittmer, in der Wagengestellungsfrage stattfand, war von fast sämmtlichen Handelskammern Rheinland-Westfalens besucht. Vertreten war ausserdem noch der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, sowie der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund. Nach sehr eingehenden Debatten, an Welchen sich auch die Vertreter der anwesenden Eisenbahn-Gesellschaften betheiligten, erklärte sich die Versammlung damit einverstanden, dass im Allgemeinen die Gestellung der Kohlenwagen auf Requisition beziehungsweise Anmeldung der Consumenten von den Verwaltungen zugelassen werden solle, sofern es sich dabei um regelmässige grössere Beziehungen handele und von den Consumenten vorgängig der Nachweis geführt werde, dass die betreffenden Zechen bereit sind, die Wagen anzunehmen und für die aufgegebene Adresse zu beladen.

### Berliner Briefe.

Berlin, 24. März. (Der zweite Eisenbahngesetzentwurf in beiden Häusern des Landtags; der Handelsminister und Berlin-Frankfurt, Generalversammlung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft; Betriebseinnahmen der Preussischen Bahnen im Februar; Concessionsurkunde der Saal-Unstrut- u. Münster-Enscheder Bahn; Berathung der Differentialtarife; Erklärung des Verwaltungs-Ausschusses der Rhein-Nahebahn; Börsenwoche in Eisenbahnpapieren, Anhaltische Bahn; Luxemburgische Eisenbahn-Angelegenheit; Hamm-Zytphen-Amsterdam; Stade-Cuxhafen und Hafenanlage; Braunschweigische Eisenbahnen; Lissa-Kalisch; Berliner Pferdebahnen.)

Der zweite Eisenbahngesetzentwurf, welcher in dem Wortlaute, wie ihn die No. 32 dieser Zeitung wiedergiebt, dem Landtage vorgelegt worden ist, hat jetzt beide Instanzen passirt. Die Berathung im Abgeordnetenhause erfolgte in der Sitzung am vorigen Mittwoch. Der Handelsminister betonte, dass dem Finanzministerium viel daran liege, die für die unterbreiteten Projecte disponiblen Gelder zur Verwendung zu bringen und erledigte das Haus die Vorlage ohne längere Discussion. Es wurden alle Paragraphen im Sinne der Regierung angenommen und zu § 3 unter Zustimmung des Grafen Itzenplitz folgendes Amendement hinzugefügt: „Jede Verfügung der Staatsregierung über die in § 1 Nr. 1—4 angeführten Eisenbahnen bezw. Eisenbahn-Theile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags. — Die Rechte und Pflichten des Staats aus dem mit Bremen wegen der Bahn von Geestemünde nach Bremen abgeschlossenen Vertrage werden hierdurch nicht berührt." — Das Herrenhaus berieth den Entwurf mit dem Amendement der zweiten Kammer in der gestrigen Sitzung. Referent Wilckens erklärt den Ankauf der Taunusbahn und die Legung der zweiten Geleise für unbedenklich, letztere wegen der dadurch herbeigeführten Rentabilität, ersteren wegen der dem Verkehr daraus entspringenden Vortheile. In Bezug dieser 3 Punkte könne also unbedenklich zur Annahme empfohlen und die auf die Taunusbahn bezüglichen Petitionen der Staatsregierung als Material überwiesen werden. Bei der Harzbahn habe die Regierung die Concurrenz der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Bahn nicht berücksichtigt, wodurch möglicher Weise dem Staate eine Ersparniss von einer Viertelmillion erwachsen wäre. Referent glaubt, dass die Regierung allerdings in ihrem Rechte gewesen sei, indessen hält er es für die Zukunft für wünschenswerth, dass bei Vergebung derartiger Concessionen eine öffentliche Concurrenz auf vorher festgesetzte Bedingungen hin ausgeschrieben werde. Er wünscht das im Interesse der Staatsbeamten, die bei der Vermittelung derartiger Geschäfte thätig sind, und die möglicherweise durch solches monopolisirende Verfahren in ein falsches Licht gerathen können. Durch die Oeffentlichkeit bei der Concessionsvergebung werden sie vor derartigen Verdächtigungen geschützt werden. Ein Amendement des Grafen Münster beantragt die Bezeichnung der Bahn, welcher die Subvention gezahlt werden soll, fortzulassen, und dadurch der Regierung Gelegenheit zu geben, noch mit der Braunschweigischen Bahn in Verhandlungen zu treten. Referent empfiehlt die Annahme dieses Amendements, mit dem sich auch der Handelsminister einverstanden erklärt. Das Amendement wurde in Folge dessen angenommen und hiernach dem ganzen Gesetze mit dieser Modification die Zustimmung ertheilt.

Die Interpellation betreffs der directen Bahn von Berlin nach Frankfurt a. M. beantwortete der Handelsminister in der gestrigen Sitzung des Abgeordnetenhauses, nachdem der Interpellant seine Anfrage motivirt hatte. Der Minister sprach sich ungefähr dahin aus: Das System der Luftlinien ist bei uns noch neu; aber zwischen Berlin und Frankfurt a. M. ist so eine Linie so ohne Weiteres nicht herzustellen. Im Allgemeinen sind Staatsbahnen ganz gut, der Staat kann aber nicht alles bauen und wo so viele Erwägungen Platz greifen, ist der Finalabschluss nicht so leicht. Die Sache ist noch lange nicht reif, sie ist kaum über die Vorarbeiten hinaus, die Regierung kann also ein bestimmtes Urtheil noch nicht aussprechen und muss sich dasselbe vorbehalten. Man sah hier der Beantwortung mit regster Spannung entgegen. Die andere der an dem Bau betheiligten Corporationen, der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn hat übrigens jetzt die der ordentlichen General-Versammlung ihrer Actionäre (am 18. April) zu unterbreitenden Vorlagen publicirt, unter welchen es sich bekanntlich um Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Erwerbung der Concession für eine Bahn von Frankfurt a. M. nach Berlin oder für einen bestimmt abgegrenzten Theil dieser Bahn und zum Abschluss eines Vertrages mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft über die Erbauung und den Betrieb der Berlin-Frankfurter Bahn auf gemeinschaftliche Rechnung, sowie zur Feststellung der Modalitäten für die Beschaffung der Behufs Ausführung der Bahn erforderlichen Geldmittel handelt.

Der Staats-Anzeiger publicirt in seiner gestrigen Nummer die Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen der Preussischen Bahnen im Monat Februar d. J. Die Betriebslänge der Bahnen betrug $1693{,}_{26}$ Meilen gegen $1565{,}_{92}$ Meilen in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahmen stellten sich im Februar 1872 auf 9 400 323 Thaler gegen 7 929 813 Thaler im Februar vorigen Jahres. Die Totaleinnahme der ersten beiden Monate des Jahres beträgt 18 827 188 Thaler gegen 16 236 658 Thaler im Vorjahre. Die daraus entspringenden Differenzen zu Gunsten dieses Jahres beziffern sich demgemäss auf 1 560 769 Thaler bezw. 2 801 423 Thaler. Pro Meile Bahnbetriebslänge war das Ergebniss im Februar dieses Jahres 5552 Thaler totaliter bis ultimo Februar 11 135 Thaler gegen 5064 Thaler bezw. 10 450 Thaler im Vorjahre. Das Resultat lässt, wie diese Ziffern beweisen, nichts zu wünschen übrig.

In der gestrigen und vorgestrigen Nummer veröffentlicht der Staats-Anzeiger zwei Allerhöchste Concessions-Urkunden. Die eine vom 9. März d. J. betrifft das Project der Saal-Unstrut Eisenbahngesellschaft und verleiht derselben gleichzeitig das Expropriationsrecht. Die andere ist der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft zum Bau an die Landesgrenze einschliesslich des Expropriationsrechtes ertheilt und ist vom 23. December v. J. datirt.

Die hier zusammengetretene Commission für die Berathung der Differentialtarife hat ihre Arbeiten beendigt. Die fünf vom Congress der Landwirthe erwählten Mitglieder forderten strenge Durchführung des Prinzips, dass der Meilensatz für kurze Transportstrecken niemals höher sein dürfe als derjenige für lange. Die Majorität, bestehend aus Mitgliedern des Handelsstandes und der Eisenbahnverwaltungen bestritt ebensowohl die wirthschaftliche Berechtigung dieses Prinzips als die Möglichkeit, dasselbe practisch durchzuführen. Das Majoritäts-Gutachten verlangt daher in keiner Beziehung eine erhebliche Aenderung der bestehenden Einrichtungen. Auch die Minorität hatte keine Vorschläge gemacht, wie das von ihr vertretene Prinzip in die Sprache der Gesetzgebung übertragen werden könne, ihre Bestrebungen sind also ad acta gelegt zu betrachten.

In Sachen der Rhein-Nahe-Eisenbahn, über welche von ei

nem Theil der Presse in frivolster Weise verschiedene Gerüchte an der Börse genährt und verbreitet wurden, veröffentlicht ein Blatt jetzt nachstehende Erklärung, welche allgemeiner Verbreitung werth ist:

„Auf mehrfach an uns gerichtete Anfragen erwidern wir, dass der etwaige Ueberschuss pro 1871 nicht wohl zur Vertheilung kommen kann, sondern zur Abzahlung der Schuld der Gesellschaft verwendet werden muss, dass sonach an eine Vertheilung der Dividende nicht zu denken ist.

Von einer Uebernahme der Rhein-Nahe-Eisenbahn Seitens einer anderen Verwaltung, sowie über dieserhalb gepflogene Verhandlungen ist hier nichts bekannt.

Der Verw.-Ausschuss der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft.
gez. Berger."

Der Eisenbahnactien-Markt war in der verflossenen Börsenwoche sehr still, ein Schicksal, welches derselbe Angesichts der bevorstehenden Ultimo-Liquidation und dem allmählig knapper gewordenen Geldstande, mit den meisten anderen Gattungen des Börsenverkehrs theilte. Die Baisse in Actien der Berlin-Anhaltischen Bahn dauerte trotz des ersten so rapiden Anlaufs noch fort und findet die Nachricht der Concessionsverweigerung für den Bau nach Dresden auch in anderen als Börsenkreisen volle Bestätigung. Die Dividende der Anhaltischen Bahn ist jetzt durch den Verwaltungsrath auf $18^1/_2$% festgesetzt worden.

In Betreff der Luxemburgischen Eisenbahnangelegenheit schreiben hiesige offciöse Corespondenten auswärtiger Blätter, dass es noch dahinstehe, ob es zu einem Arrangement mit einer Deutschen Gesellschaft kommt. Diese könnte nur unter den Auspicien der Reichsregierung gebildet werden. Die einfachste Lösung, bei welcher Luxemburg politisch am besten fahren würde, bleibe die Uebertragung des Betriebs an die Kaiserl. General-Direction im Elsass. — Die Verhandlungen mit den Herren aus Luxemburg haben übrigens erst jetzt begonnen, nachdem Fürst Bismarck zum Geburtstage des Kaisers hier eingetroffen war. Die weiteren Verhandlungen werden im Grossen und Ganzen ohne den Fürsten geführt werden.

Um die projectirte möglichst directe Eisenbahn-Verbindung zwischen Hamm und Zütphen resp. Amsterdam zu besprechen hat am 18. d. Mts. in Coesfeld eine auch von Holländischen Deputirten besuchte Versammlung stattgefunden. Einstimmig gab sich die Ansicht kund, dass die Anlage eines solchen Schienenweges sehr wünschenswerth sei, um die Abfuhr der in den aufzuschliessenden Gegenden so werthvollen Lagen mineralischer Schätze: Eisenerz, Kalk etc. zu erleichtern. Die Rentabilität des Unternehmens glaubte man nicht bezweifeln zu dürfen, weil demselben eine sehr bedeutende Frequenz zufallen würde, da die einst so wichtige alte Holländische Handelsstrasse von Amsterdam nach Mittel- uud Süddeutschland in geradester und kürzester Richtung wieder hergestellt werde. Es wurde eine aus drei Personen bestehende geschäftsführende Commission gewählt, welche die für die Ausführung erforderlichen einleitenden Schritte zu thun hat. —

Die Propositionen des hier zusammengetretenen Consortoriums für den Bau einer Bahn von Stade nach Cuxhaven und Herstellung von Hafenanlagen daselbst sind vom Hamburger Senat mit einigen Modificationen genehmigt worden. Danach wird der Gesellschaft das nöthige Terrain in Cuxhaven kostenlos eingeräumt und eine jährliche Subvention von 60 000 Thaler auf 20 Jahre bewilligt. Ein entsprechender Antrag wird wohl demnächst der Hamburger Bürgerschaft zugehen und nach allgemeiner Erwartung auch von dieser Körperschaft — also dann definitiv — angenommen werden.

Die Gesellschaft der Braunschweigischen Eisenbahnen hat die Concession zum Bau einer Bahn von Braunschweig in der Richtung anf Hildesheim bis zur Braunschweigischen Landesgrenze erhalten. Für die Fortsetzung dieser Route (Landesgrenze-Hildesheim) ist bekanntlich vor einiger Zeit schon der Hannover-Altenbekener Bahn die Concession ertheilt worden, so dass nunmehr die Ausführung der ganzen Route gesichert erscheint.

Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft hat sich bekanntlich um die Concession zum Bau der Bahn Lissa-Kalisch beworben. Für dasselbe Project hat aber ein Comité die Vorarbeiten nahezu beendet, welches Namens der interessirten Kreise und Städte bei dem Ministerinm in Berlin die Concession zum Bau der Bahn nachgesucht und auch mit einem Consortium wegen Uebernahme der zu emittirenden Actien die vorbereitenden Verhandlungen angeknüpft hat. Man hofft, dass die interessirten Kreise und Städte ca. $1^1/_2$ Millionen Thaler Actien zeichnen werden. Voraussichtlich wird die Concurrenz den Effect haben, dass die Ausführung des Projectes sich über Gebühr verzögert, und dürfte dem Interesse der Bahn angemessener sein, wenn das Comité die Fortführung der angefangenen Arbeit der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft überliesse.

Die Grosse internationale Pferde-Eisenbahn-Actiengesellschaft, deren Eintrag in das Handelsregister am 15. März c. erfolgt ist, hat ihren Sitz in Berlin. Gegenstand des Unternehmens ist die Anlegung und der Betrieb von Pferde-Eisenbahnen und ist die Zeitdauer des Unternehmens auf eine bestimmte Zeit nicht beschränkt. Das Grundcapital beträgt eine Million Thaler und zerfällt in auf den Inhaber lautende 5000 Actien à 200 Thaler. Mitglieder der Direction sind zur Zeit: der Stadtrath Carl Harnecker und Hermann Leubuscher, beide zu Berlin. Nach Mittheilungen hiesiger Blätter wird die Gesellschaft in nächster Zeit mit der Erbauung des von ihr projectirten Eisenbahnnetzes zur Verbindung Berlins mit Ortschaften der Umgegend und zur Herstellung der die einzelnen Linien verbindenden, um die innere Stadt laufenden Gürtelbahn vorgehen. Die Concession erstreckt sich auf folgende Linien: 1) vom Rosenthaler Thor nach dem Gesundbrunnen, 2) vom Schönhauser Thor nach Pankow, 3) vom Landsberger Thor nach Lichtenberg und Friedrichsberg, 4) von der Mariannenstrasse über die Oberbaumbrücke nach Treptow, 5) von der Cottbusser Brücke über den Rixdorfer Damm nach Rixdorf, 6) vom Halleschen Thore durch die Belle-Alliance-Strasse nach Tempelhof, 7) vom Potsdamer Thore durch die Potsdamerstrasse nach Schöneberg, Steglitz und Lichterfelde, 8) vom Oranienburger Thor durch die Invalidenstrasse nach Moabit und Charlottenburg, 9) vom Oranienburger Thor durch die Chausseestrasse nach dem Tegeler Schiessplatz, 10) zur Gürtelbahn um die ganze innere Stadt mit Ausnahme des Stückes zwischen dem Brandenburger und Potsdamer Thore. Die Gesellschaft hat in ihrer letzten ordentlichen Generalversammlung bereits die erforderlichen Bau-Contracte genehmigt und Special-Projecte, betreffend die Linien Berlin-Gesundbrunnen und Berlin-Pankow, liegen den massgebenden fiscalischen und communalen Behörden vor; mit dem Bau soll sofort nach erfolgter Genehmigung eines Projectes begonnen werden.

* **Rheinische Eisenbahn-Bauten und Projecte.** Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft macht uns über den Stand ihrer Eisenbahn-Bauten und Projecte folgende Mittheilungen:

A. Neu concessionirte resp. im Bau begriffene Strecken.

1. Die Zweigbahn Ehrang-Quint (Concession vom 12. Januar 1871) ist $0_{,43}$ Meilen $= 3_{,288}$ Kilom. lang.

Der Unterbau wird 2geleisig hergestellt und ist das Terrain erworben. Das Baucapital ist zu 142 000 Thlr., d. h. 330 232 Thlr. pro Meile veranschlagt.

Die Inangriffnahme hat im Februar 1871 begonnen und ist der 1geleisige Oberbau bis Ende Februar 1872 vollendet, und findet die Betriebseröffnung am 1. April statt. (S. Bekanntm. S. 363. D. Red.)

2. Die Linie Crefeld-Gladbach und Neuss-Viersen (Concession vom 20. November 1871) ist 6 Meilen $=$ 45 Kilom. lang.

Der Unterbau wird 2geleisig hergestellt und ist das Baucapital auf 1 500 000 Thlr. d. h. 250 000 Thlr. pro Meile veranschlagt.

Die Inangriffnahme wird voraussichtlich im Mai d. J. erfolgen und der Bau nach der Terrainerwerbung in Jahresfrist vollendet sein. Die Erwerbung des Terrains für den grössten Theil der Strecke Neuss-Viersen ist eingeleitet, für die übrige Strecke steht sie noch aus.

3. Troisdorf-Düsseldorf-Speldorf (Concession vom 20. November 1871), $11_{,0}$ Meilen $= 82_{,85}$ Kilom. lang.

Der Bau der 2geleisig herzustellenden Bahn soll im Frühjahre dieses Jahres beginnen und gegen Ende 1873 beendet sein. Noch kein Terrain erworben.

4. Wattenscheid-Dortmund-Hörde (Concession vom 20. November 1871), $3_{,77}$ Meilen $= 28_{,50}$ Kilom. lang.

Der Bau dieser ebenfalls 2geleisig herzustellenden Bahn soll Mitte dieses Jahres beginnen und Ende 1873 beendet sein. Terrain noch nicht erworben.

5. Die Rheinbrücke bei Rheinhausen incl. Rampen (Concession vom 29. Juli 1871), welche 2geleisig hergestellt wird, ist im Herbste 1871 im Bau begonnen und soll Ende 1873 fertig gestellt werden.

B. Projectirte Strecken.

Im Stadium der Vorarbeiten befinden sich die folgenden Linien, für welche die Concessionsertheilung in Aussicht gestellt, jedoch noch nicht definitiv erfolgt ist:

1. Cöln-Barmen-Elberfeld — $8^1/_4$ Meilen;
2. Barmen-Hagen-Hörde — $6^1/_4$ Meilen;
3. Barmen-Sprockhövel-Hattingen-Steele-Heissen — 5 Meilen.

C. Angaben über die Baufortschritte auf den schon früher in Angriff genommenen Strecken.

In Betreff der Baufortschritte der schon im Bau begriffenen Linien ist Folgendes zu berichten:

1. Die rechtsrheinische Linie Ehrenbreitstein-Troisdorf ist dem Verkehr übergeben. Es erübrigt nur noch die Anschlussbahn von Friedrich-Wilhelmshütte nach Siegburg, welche soweit fertig gestellt ist, dass die Eröffnung für den Monat Mai d. J. in Aussicht genommen werden kann. —

2. Die Strecke Oberhausen-Heissen-Langenbrahm ist im Unterbau fertig. Oberbau nnd Ausrüstung sind in Arbeit und wird die Eröffnung der Strecke voraussichtlich Mitte dieses Jahres erfolgen können.

⊙ **Aus Bayern.** (Niederbayerisches Bahnnetz. Wiesau-Tirschenreuth. Vicinalbahnen nach Herrieden und Feuchtwangen. Ostbahndividende pro 1871. Betriebs-Nachweisung der Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten pro 1870).

München, den 17. März. Die Bayer. Ostbahngesellschaft hat den ihr durch das Gesetz vom 29. April 1869 gestellten Aufgaben grösstentheils genügt und die Bahnführung von Mühldorf nach Norden in nahe Aussicht gestellt. In Folge der ungeheueren Bauschwierigkeiten der Mühldorf-Straubing-Chamer Bahnlinie — es sind 7 Flussthäler mit kostspieligen Übergängen zu überschreiten — soll jedoch dieselbe aufgegeben und hierfür der Staatsregierung der Bau mehrerer anderer

Linien in Niederbayern zur Entschädigung vorgelegt werden. Bereits wurde unterm 9. d. Mts. der Kammer der Abgeordneten ein diesbezüglicher Gesetzentwurf vorgelegt. Derselbe wurde in der Sitzung genannter Kammer vom 15. d. Mts. vom vormaligen Handelsminister v. Schlör folgendermassen präcisirt: Es solle Anordnung getroffen werden: 1) dass die Actiengesellschaft der Kgl. pr. Ostbahnen zur sofortigen Ausführung der Bahnlinie von Mühldorf nach Landau a. d. J. veranlasst werde; 2) dass die genannte Gesellschaft die Vorarbeiten für eine Bahnführung von Landau a. J. über Plattling, Deggendorf und Zwiesel an die Bayer. Grenze unverzüglich herstelle und der Kgl. Staatsregierung zur Vorlage bringe. Für den Fall die Ausführbarkeit dieser Linie und deren Fortsetzung bis Pilsen bis 1. Octbr. 1872 sicher gestellt würde, möge die Ostbahngesellschaft ermächtigt werden, statt der im Gesetze vom 29. April 1869 genehmigten Linie Landau-Straubing-Cham, die Linie Landau-Plattling-Deggendorf-Zwiesel-Grenze auszuführen unter Erhöhung des ihr durch genanntes Gesetz garantirten Bau- und Einrichtungscapitals für die neuen Linien um den Betrag der Mehrkosten des Bahnbaues von Landau über Zwiesel zur Grenze gegenüber des Baues von Landau über Straubing nach Cham; 3) dass jedoch in dem Falle, wenn der Bahnbau von Landau über Zwiesel bis 1. Octbr. 1872 nicht sicher gestellt werden könnte, die Ausführung der Linie von Landau über Straubing nach Cham sofort in Angriff genommen und mit möglichster Beschleunigung durchgeführt werde, endlich 4) dass die Ostbahngesellschaft veranlasst werde, die Ausführung einer Bahn von Landau a. d. J. eventuell von Plattling nach Landshut und einer solchen von einem geeigneten Punkte der Mühldorf-Landauer Linie durch das Rotthal unter Gewährung von Zinsengarantie Seitens des Staates zu übernehmen und der bezügliche Gesetzentwurf alsbald dem Landtage in Vorlage zu bringen sei.

Der Bau der 2,9 Stunden langen Vicinalbahn von Wiesau nach Tirschenreuth wird mit Beginn des nächsten Monats in Angriff genommen. Die Rohbauten sind auf 59 056 fl. veranschlagt. Die ganze Bahn kommt auf 310 000 fl. zu stehen; hiervon werden ca. 60 000 fl. von der Stadt Tirschenreuth bestritten.

Von den Stadtgemeinden Herrieden und Feuchtwangen werden, da dieselben von der directen Bahnlinie von Ansbach nach Crailsheim wegen der vorherrschenden Terrainverhältnisse nicht leicht berührt werden können, Vicinalbahnen zum Anschluss an dieselbe gebaut werden, und zwar soll erstere nach Dombühl oder Zumhaus, letztere an die Station Leutershausen im Altmühlgrund geführt werden. — Der Verwaltungsrath der Bayer. Ostbahn hat in seiner am 15. d. M. abgehaltenen Sitzung die Dividende pro 1871 bestimmt und zwar incl. des 4½% Zinses auf 8% gegen 7½% im Vorjahre. In Folge dessen wird, da der Januar-Coupons mit 4 fl. 30 kr. bezahlt wurde, der Juli-Coupons mit 11 fl. 30 kr. eingelöst werden.

Die soeben erschienene XIX. Nachweisung über den Betrieb der K. Bayer. Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1870 entnehmen wir: Das Gesammtpersonal derselben umfasst 10 692 Personen. Der Aufwand für dasselbe beträgt 5 881 792 fl. 59 kr. Die Gesammtlänge der in Staatsregie stehenden Bahnen umfasst 483,96 Stunden oder 241,98 Ml. Der mittlere Jahresdurchschnitt der im Betrieb gestandenen Linien beträgt 480,84 Stunden oder 240,67 Betriebsmeilen. Der Gesammtbauaufwand beläuft sich auf 177 629 644 fl. Das Transportmaterial weist aus: 7956 Wagen, hierunter 1041 Personen-, 4882 Güterwagen. Die Zahl der Locomotiven beträgt 443. Die Gesammtzahl der geleisteten Fahrten erreicht eine Höhe von 177 693, gegen das Vorjahr mehr 1176. Die Locomotiven haben 1 465 207 Ml, (mehr 48 670) zurückgelegt. Ausserdem waren die Maschinen im Dienst: 1 175 166 Ml. (mehr 352 782). Die Wagen haben zurückgelegt: 24 778 325 Ml. (mehr 352 782). Die Maschinen haben verbraucht: 15 640 580 Cfs. Stichtorf, 167 339 Ctr. Presstorf, 1 991 062 Ctr. Russkohlen, 430 425 Ctr. Braunkohlen. Der Aufwand für Beschaffung des Transportmaterials beträgt: 32 505 699 fl. Für Personen wurden vereinnahmt 6 487 678 fl. 26½ kr. (mehr 243 741 fl. 44 kr.), für Güter 4 057 716 fl. 20½ kr.; die Gesammteinnahme beläuft sich auf 21 819 879 fl. 16¼ kr. (mehr 812 224 fl. 4½ kr.). Befördert wurden: 6 274 357½ Personen (mehr 198 613½), Güter: 58 018 479 Ctr. (mehr 440 424 Ctr.). Die revidirte Hauptgeldabrechnung schliesst ab mit einer Gesammteinnahme von 22 556 813 fl. 33¼ kr., die Gesammtausgabe mit 14 191 877 fl. 18¾ kr. Einnahmsüberschuss: 8 364 936 fl. 14½ kr. Die wirklichen Betriebsausgaben reduciren sich auf 12 555 131 fl. 14½ kr. und verbleibt ein Reinertrag von 9 991 164 fl. 25½ kr. Da der Gesammtaufwand für die Ende 1870 im Betrieb stehenden Bayer. Staatsbahnen 17 762 944 fl., für die Pachtbahnen 23 714 539 fl., im Ganzen also 201 344 183 fl. beträgt, so ergiebt der berechnete Reinertrag eine Verzinsung von 4,96%. Das Verhältniss der Betriebseinnahmen (22 546 295 fl.) zu den Betriebsausgaben (12 555 131 fl.) ist wie 55,68 : 100. — Die finanziellen Ergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten pro 1870 gegenüber den Budgetansätzen für je 1 Jahr des vorigen IX. (nachdem das Budget für die X. Finanzperiode (am 31. Decbr. 1871) noch nicht festgestellt worden ist, so sind hier durchaus die Ansätze für die 9. Finanzperiode noch als Anhaltspunkt genommen) sind: Eisenbahnen: Einnahme 22 556 813 fl., Ausgabe 14 191 877 fl., Mehreinnahme: 8 364 936 fl. Einnahmsanschlag nach dem Budget activ: 9 161 472 fl., gegen das Budget weniger: 796 536 fl. Post: Einnahme: 3 280 771 fl., Ausgabe: 3 096 572 fl., Mehreinnahme: 184 199 fl. Einnahmsanschlag: nach dem Budget activ: 507 700 fl., weniger: 323 501 fl. Telegraphen: Einnahme: 429 352 fl., Ausgabe: 312 743 fl., Mehreinnahme: 116 609 fl. Einnahmsanschlag nach dem Budget activ: 70 827 fl., gegen das Budget mehr: 45 782 fl. Kanal: Einnahme: 87 683 fl., Ausgabe: 224 753 fl., Mehrausgabe: 137 070 fl. Einnahmsanschlag nach dem Budget passiv: 79 500 fl., gegen das Budget weniger: 57 570 fl. Bodenseedampfschifffahrt: Brutto-Einnahme: 238 459 fl., Ausgabe: 222 626 fl., Mehreinnahme: 15 833 fl., gegen das Budget mehr: 15 833 fl. Summa: Brutto-einnahme: 26 593 078 fl., Ausgabe: 18 048 571 fl., Mehreinnahme: 8 681 577 fl., Ausgabe: 137 070 fl. Einnahmsanschlag nach dem Budget activ: 9 739 999 fl., passiv: 79 500 fl., gegen das Budget 61 615 fl. mehr, gegen das Budget im Ganzen weniger: 1 177 607 fl., gegen das Budget bleibt weniger abzuliefern: 1 115 992 fl. —

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 23. März 1872. (Schwache Börse. Theissbahn-Prioritäten. Expropriations-Gesetz. 7 Oesterr. Bahn-Gesetzentwürfe. 3 Ungar. Bahngesetze. Gebrauch der Ungar. Sprache. Rumänischer Anschluss. Einnahms-Ausweise. Grössere Fahrgeschwindigkeit. Viehtransporte. Bankgewinne. Donau-Uferbahn. Oesterr. Nord-, Nordwest-, Staats-, Süd-, Kaiserin Elisabeth-, Franz Josefs-, Pilsen-Priesener, Lemberg-Czernowitz'er, Dniester- und 1. Ungar.-Galiz. Eisenbahn).

Die abgelaufene Woche gehörte fast ausschliesslich den Banken; erst Entmuthigung über die karge Dividende der Anglo, dann gegen Ende eine behutsame Reprise. Darüber wurden Eisenbahnwerthe ganz vernachlässigt, so dass die vorwöchentlichen Schlusscourse mit 1—2 fl. Schwankungen auch für dieses Mal gelten; daher wir auch von einer speciellen Notirung absehen. Die in Folge des günstigen Standes der Valuta auch im Rückgange begriffen gewesenen Prioritäten haben sich jedoch wieder versteift und stehen im Allgemeinen etwas besser. Diese Erscheinung ist um so bemerkenswerther, als dieselben, wie schon angedeutet, eine namhafte Vermehrung erfahren werden. Zur Begebung der 15 091 000 fl. Prioritäten der Theissbahn ist nämlich von der Nationalbank die Submission ausgeschrieben und sind die Offerten am 26. März zu überreichen. Es können die Angebote auf den ganzen Betrag oder auf 8 Millionen (mit Option) lauten.

Im Oesterreichischen Reichsrathe hat das Gesetz über die Vollstreckung von Expropriations-Erkenntnissen in Eisenbahn-Angelegenheiten bereits beide Häuser passirt und wird nun in folgender Fassung publicirt werden:

§ 1. Wenn in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, mit Ausnahme von Tirol und Vorarlberg, im Falle einer zwangsweisen Enteignung für eine Eisenbahn die zu entrichtende Entschädigung durch eine gerichtliche Schätzung ermittelt worden ist, so kann nach Leistung oder Erlag des ermittelten Entschädigungs-Betrages die in Vollstreckung des Expropriations-Erkenntnisses erfolgende Einsetzung in den Besitz oder die Benützung des Gegenstandes der Expropriation weder durch Anfechtung der Schätzung im Instanzenzuge, noch durch Betreten des Processweges aufgehalten werden.

§ 2. Gegen die gerichtliche Bewilligung der Schätzung, sowie gegen alle zum Zwecke der Vornahme derselben ergangenen gerichtlichen Verfügungen findet ein selbstständiger Recurs nicht statt; Beschwerden dagegen können in dem Recurse gegen den Bescheid, wodurch die vollzogene Schätzung zu Gericht angenommen wird, geltend gemacht werden. Der Bescheid ist beiden Theilen von Amtswegen zuzustellen.

§ 3. Derjenige, für welchen ein Expropriations-Erkenntniss erwirkt worden ist, hat sich durch acht Tage nach dem Tage der an den Gegner erfolgten Zustellung des Bescheides, wodurch die vollzogene Schätzung zu Gericht angenommen wurde, jeder Aenderung an dem Gegenstande der Expropriation zu enthalten.

Wird vor Ablauf dieser Frist um eine Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse über den Zustand eines Gegenstandes, auf welchen sich die Expropriation bezieht, angesucht, so ist über dieses Ansuchen sofort zu entscheiden und im Falle der Bewilligung der Beweisaufnahme auf Begehren der ansuchenden Partei an Denjenigen, für welchen die Expropriation erwirkt wurde, ein Verbot dahin zu erlassen, dass er noch bis zur Beendigung der Beweisaufnahme, welche mit der grössten Beschleunigung durchzuführen ist, jede Aenderung des Zustandes, welcher durch die Beweisaufnahme dargethan werden soll, zu unterlassen habe.

Ein gegen die Bewilligung der Beweisaufnahme oder gegen das Verbot von Aenderungen ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 4. Das im § 1 erwähnte Expropriations-Erkenntniss kann für die Zwecke des gegenwärtigen Gesetzes durch ein gütliches Uebereinkommen, worin sich die Parteien über die Abtretung des Gegenstandes der Expropriation gegen eine durch gerichtliche Schätzung zu ermittelnde Entschädigung einigen, ersetzt werden, wenn der zur Expropriations-Verhandlung abgeordnete Commissär der Verwaltungs-Behörde diesem Uebereinkommen die Bestätigung beifügt, dass dasselbe in Durchführung dieser Verhandlung abgeschlossen worden sei.

§ 5. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Anfange des 30. Tages nach Ablauf des Tages der Kundmachung, hat jedoch auf Fälle, in denen die Schätzung vor diesem Tage zu Gericht angenommen worden ist, keine Anwendung zu finden.

§ 6 enthält die Vollzugsclausel.

In diesem Reichsrathe wurden nicht weniger als 7 Gesetzentwürfe eingebracht, und zwar Gesetz über: die Wirksamkeit der Staatsgarantie für die Erste Ungarisch-Galizische Eisen-

bahn; die Herstellung einer Locomotiv-Eisenbahn von einem Punkte der Pilsen-Priesner Bahn an die Sächsisch-Böhmische Grenze bei Tachau-Georgenstadt; die Sicherstellung einer Locomotiv-Eisenbahn von Liebenau über Böhmisch-Leipa nach Pisek im Anschluss an die Franz-Josefsbahn mit einer Flügelbahn von Postelberg nach Komotau; die Bahnlinie Innsbruck-Bludenz; die Herstellung einer Eisenbahn von Tarvis über Görz nach Triest; die Eisenbahn von Bozen nach Meran; die Herstellung einer Zweigbahn der Buschtêhrader Bahn an die Böhmisch-Sächsische Grenze.

Die Linie Innsbruck-Bludenz ist die sogenannte Arlbergbahn von nur $8^1/_2$ Meilen Länge, aber mit einem 12 Kilometer langen, auf 24 Millionen mit einer Bauzeit von 8—9 Jahren veranschlagten Tunnel. — Die Bahn Tarvis-Triest ist wieder die sogenannte Predilbahn, bezüglich welcher seit lange schwebender Streitfrage die Regierung hauptsächlich auf Grund des von dem ausgezeichneten Fachmann, dem pensionirten Ober-Inspector Hofman in seiner kürzlich auch veröffentlichten Brochüre abgegebenen Gutachtens die allein richtige Entscheidung getroffen hat. — Die grösste aller obgenannten Bahnen ist die von Liebenau ausgehende, welche in ihrer Hauptrichtung die Punkte Böhmisch-Leipa, Leitmeritz, Lobositz, Rakonitz, Zditz, Beraun, Przibram (woselbst die grossen Montanwerke bei Birkenberg in die Trace einbezogen werden) und Pisek berührend; von Blatna zweigt die Bahn über Strakonitz und Winterberg nach Kuschwarda ab, woselbst der Anschluss an die Bayerischen Linien gegen Passau* erfolgt. Die Verbindungslinie Böhmisch-Leipa-Zittau wurde vorläufig noch offen gehalten, für die Bahnlinien wird keine staatliche Zinsengarantie in Anspruch genommen und die Geldbeschaffung durch Finanzinstitute ersten Rangen vollkommen gesichert.

Im Ungarischen Landtage wurden die (bereits früher besprochenen) Gesetze über die Pest-Ofen'er Verbindungsbahn und die beiden Industriebahnen: Miskolcz-Diosgyör und M.Sziget-Szlatina publicirt. — Das Communications-Ministerium hat einen scharfen Ukas über den Gebrauch der Ungar. Sprache bei den Bahnen erlassen: Eingaben in einer andern Sprache werden zurückgewiesen, in Pest domicilirende Bahnverwaltungen müssen mit einander Ungarisch Correspondiren, die bis 1. Januar 1874 dieser Sprache noch unkundigen Bediensteten werden entlassen etc. — In der Rumänischen Kammer gelangte der Vorschlag mehrerer Deputirten, welche den Anschluss durch das Ziul-(Schyl-)Thal beim Vulkan-Passe verlangen, zur Verlesung und wurde derselbe durch die Erklärung des Ministers unterstützt, dass die Rumänische Regierung von der Oesterreichischen den Anschluss der Bahnen beim Vulcan-Passe als conditio sine qua non verlangt und zugestanden erhalten habe, also auch auf diesem Anschluss bestehen müsse.

Der oft beklagten Unregelmässigkeit der Veröffentlichung der Einnahms-Ausweise soll dadurch abgeholfen werden, dass sämmtliche grössere Eisenbahn-Verwaltungen in Hinkunft bei der Berechnung ihrer Einnahmen mit dem Sonntage beginnen und mit dem Samstage abschliessen.

Da von mehreren Eisenbahn-Directoren abermals die Frage angeregt wurde, ob denn nicht auch auf den Oesterreichischen Eisenbahnen eine grössere Fahrgeschwindigkeit bei den Personen-, Courier- und Eilzügen platzgreifen könnte, da doch unbestreitbar hiebei keine Gefahr für den Zugsverkehr obwaltet, und die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge insbesondere mit Rücksicht auf die bevorstehende Weltausstellung zufolge der Einführung vermehrter Züge höchst wünschenswerth ist, um den Personenverkehr unbeanständet abwickeln zu können, so wird in einer in Aussicht genommenen Conferenz mehrerer Bahn-Directionen ein Vorschlag, beziehungsweise ein Vortrag an das Handelsministerium um Genehmigung der wünschenswerthen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei allen Bahnzügen ohne Ausnahme erstattet werden.

Im Handelsministerium fand eine Conferenz von Vertretern der Eisenbahnen und der Approvisionirungs-Behörden wegen Verbesserungen im Rindertransport statt. Hauptsächlich wurde über die Tarife und die Bekanntmachung derselben berathen. Die General-Inspection der Eisenbahnen hat nun die drei nördlichen Bahnen: Nordbahn, Carl-Ludwigbahn und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn beauftragt, die von der Approvisionirungs-Enquête beschlossene Einführung von Separatzügen mit den verschiedenen Aufgabsstationen, die speciell für die Aufgabe von Vieh bestimmt sind, das Eintreffen dieser Züge in allen Stationen und die Tarife allgemein bekannt zu machen, sowie ferner Vorkehrungen zu treffen, dass bei Unterbrechungen von Viehzügen die Empfänger telegraphisch davon avisirt werden.

Die Versuchs-Transporte von Ochsen in Waggons, in welchen das Füttern und Tränken der Thiere ermöglicht ist, haben schon früher begonnen und es ist in der letzten Woche ein solcher Transport von Czernowitz in Wien angekommen. Neun Ochsen, die sich in einem gewöhnlichen Wagen befanden und in Oswiecim behufs Tränkens und Fütterns ausgeladen wurden, haben zusammen 398 Pfd., also je ein Stück $44^2/_9$ Pfd. an Gewicht verloren, 9 Stück in dem Reid'schen Waggon zusammen 99 Pfd. oder 11 Pfd. per Stück. Die Fahrzeit betrug bei 135 Meilen Entfernung 58 Stunden. Die Versuche werden fortgesetzt.

Welche enormen Gewinne die Banken von den Eisenbahnen ziehen, zeigt der Rechenschaftsbericht des Wiener Bankvereins; derselbe baut nämlich die Ungar. Nordbahn, betreibt die Flügelbahn W. Neustadt-Gramat-Neusiedel, beschaffte das Capital für die Oesterr. Nordwest- und die Elbethalbahn, übernahm 30 Millionen Südbahn-Prioritäten, 40 000 Stück Nordwestbahn-Actien, verkaufte Titres der Kaschau-Oderberger- und Actien der Buschtêhrader Bahn etc. An dem Gewinn von fast 1 500 000 fr. participirt die Direction mit einer 20% Tantième, daher auf Jeden der 3 Directoren ca. 101 000 fl. kamen.

Die Donau-Regulirungs-Commission hat soeben das Project für die Donau-Uferbahn nebst den Einmündungen der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn, der Osterr. Nordwestbahn, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Staatsbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn in dieselbe, dem Handelsministerium zur Genehmigung vorgelegt. Die erst genannten vier Bahnen erhalten ihre Lagerplätze längs der grossen Donau, die Elisabethbahn dagegen beim Donaucanal und dem Winterhafen, welcher letztere zwischen der regulirten Donau und dem Donaucanal errichtet wird.

Das Handelsministerium hat auf Grund des Ergebnisses der abgehaltenen politischen Begehung des Erweiterungsterrains des Wiener Bahnhofs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Maassgabe der Commissions-Bestimmungen und unter der Voraussetzung die Baubewilligung ertheilt, dass den diesfälligen Anforderungen der Commune Wien und der Donau-Regulirungs-Commission entsprechen werde.

Die Direction der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn lässt für ihre Werkstätten-Arbeiter in der Nähe der Station Florisdorf Wohnhäuser herstellen. Solcher sind bereits sieben gebaut und theilweise schon bewohnt. Die Häuser sind alle von gleicher Grösse und zweistöckig. In jeder Etage befinden sich vier Wohnungen, welche theils aus Küche und Zimmer, theils aus Küche, Zimmer und Cabinet bestehen. Jedes Haus wird von Gärten eingeschlossen sein. Die Hausordnung enthält sehr zweckmässige Bestimmungen.

Die Bauten der Oesterreichischen Nordwestbahn gehen rasch vorwärts, so dass bereits im Monat Juni der Verkehr, welcher jetzt noch vom Nordbahnhof aus geschieht, in eigenem Bahnhof erfolgen wird. Die grosse Donaubrücke der Nordwestbahn ist in der kurzen Zeit von 17 Monaten vollendet worden und bereits ganz fix und fertig. Die Herstellung des Bahndammes von der Brücke bis zum Bahnhofe ist nahezu vollendet, und nur noch die provisorische Ueberbrückung des Theiles der Donau, der bis zur Regulirung derselben noch ausserhalb der Brückeneröffnung fällt, zu errichten. Die desfallsigen Arbeiten konnten erst nach Abgang des Eises beginnen. Im Bahnhofe Wien ist jetzt die Anschüttung bis auf Weniges gänzlich hergestellt und wird am Oberbau fleissig gearbeitet. Die Einschotterung geschieht mittelst Locomotiveisenbahn, durch das, aus der Donau-Regulirung gewonnene Material, worüber eine Verständigung mit der Donau-Regulirungs-Commission stattgefunden hat. Das Hallendach im Abfahrtsgebäude wird momentan errichtet. Im Innern des Gebäudes sind die Wartesäle bis auf die Tapeten und einige innere Ausstattung schon fertig. Ebenso die Empfangshalle und die Zollrevisionshalle an der Ankunftsseite. Das Administrationsgebäude erhebt sich soeben aus dem Fundamente. Dagegen sind alle übrigen Gebäude als Locomotivremisen, Gütermagazine, Wasserstationen etc. schon seit geraumer Zeit vollendet.

Auf jenen Strecken der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, wo die Steiguug mehr als 1 : 100 beträgt, soll demnächst die Anwendung von Schiebemaschinen zur Beförderung von Güterzügen eingeführt werden. Die hierfür erlassene Dienstinstruction hat die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums erhalten.

Die Staatsbahn hat mit der Südbahn einen Special-Tarif für Getreide, Hirse, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlproducte und Mohnsamen bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten im directen Verkehr von den Stationen der Strecken Nagy-Igmand bis incl. Ofen und Sio-Fok bis inclusive Stuhlweissenburg der Südbahn, via N.-Szöny nach der Station Wien und den bedeutenderen Stationen der nördlichen Linie der Staatseisenbahn vereinbart, welcher mit 15. d. M. in Wirksamkeit getreten ist. Hierauf sind auch die gegen beide Bahnen colportirten Verdächtigungen über angebliche Tarif-Conventionen zum Nachtheile des Publicums zurückzuführen. — Ueber Anordnung des Handels-Ministeriums wird demnächst die commissionelle Localerhebung über die von der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft projectirten ausgedehnten Erweiterungsbauten in der Station Bubna vorgenommen werden.

Von der durch die Südbahngesellschaft neugebauten directen Verbindungslinie Marburg-Pettau ist die Curve Kranichsfeld-Sternthal vorläufig dem Lastenverkehr übergeben worden. Der directe Bau der Bahn Marburg-Pettau Seitens der Marburger Concessionäre unterbleicht.

Die Kaiserin Elisabethbahn beabsichtigtigt eine Schienenverbindung zwischen Gmunden und Ebensee als Anschluss an die

---

* Das Bayerische Abgeordnetenhaus hat inswischen diesen Anschluss abgelehnt und sich für den Anschluss Eisenstein-Deggendorf erklärt.
Die Red.

Steeg-Ischler Bahn um den Traunsee über Traunstein herzustellen. Die Tracirungsarbeiten wurden bereits in Angriff genommen. Durch diesen Bahnbau würde schon im kommenden Jahre eine directe Eisenbahnverbindung zwischen Gmunden und Ischl und eventuell Salzburg hergestellt sein. — Die Chancen für die Acquirirung der Wolfsegg-Traunthaler Kohlengruben durch die Elisabethbahn sind noch nicht aufgegeben; die General-Versammlung des Gewerkes, welche ihren Kaufantrag ablehnte, erweist sich nämlich jetzt als incompetent, so dass deren Beschlüsse die staatliche Genehmigung nicht erhalten werden. Die Westbahn wird nun ihre Anstrengungen erneuern, um dieses werthvolle Object doch zu erlangen.

Die von einem Blatte gebrachte Nachricht, wornach der Verwaltungsrath der Franz-Josephs-Bahn gegen Erlag einer gewissen Summe die Bauunternehmung für die Strecke Pilsen-Eger von der vertragsmässigen Haftungspflicht entbunden haben soll, entbehrt, wie von competenter Seite versichert wird, jeder thatsächlichen Begründung.

In Folge örtlicher Schwierigkeiten hat sich die Notwendigkeit ergeben, den Güterbahnhof der Bahn Pilsen-Priesen in Saaz, welcher nach dem ursprünglichen bereits genehmigten Bauprojecte im unmittelbaren Anschlusse an den Bahnhof der Böhmischen Nordwestbahn ausgeführt werden sollte, von letzterem getrennt herzustellen. Das Handelsministerium hat die politische Begehung der neuprojectirten Bahnhofsanlage angeordnet, mit welcher eine Näherrückung der Trace zwischen den Prof. des Schaboglück-Saazer Flügels an die Stadt Saaz mittels Einlegung eines Bogens von 250° Radius verbunden ist. Die Personenbeförderung wird übrigens auch nach dem neuen Projecte für beide Bahnen gemeinschaftlich vom Buschtêhrader Bahnhofe aus stattfinden.

Kaum sind die Strousberg'schen Differenzen in Rumänien mühselig beigelegt, so kommen schon neue allarmirende Nachrichten von da, Es wurde nämlich ein Schiedsrichter für die Regierung in den mit der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahn-Gesellschaft ausgebrochenen Streitigkeiten ernannt. Die dem Vernehmen nach ganz ungehinderten Klagen der Rumänischen Regierung gegen diese Gesellschaft betreffen folgende Punkte:

Alle Waarenmagazine auf deren Linien in Rumänien sind nur auf Holz gebaut, während sie contractlich aus Ziegelsteinen ausgeführt sein sollten, ebenso wie die Locomotiv-Remisen, welche bisher nur Riegelwände haben. Auch sind die Erdarbeiten auf der Flügelbahn Verestri-Botoschan an mehreren Punkten schlecht und müssen verbessert werden. Ausserdem sind die Betriebskosten zu hoch und die Regierung kann keine Controle über dieselben ausüben, weil die Gesellschaft, obgleich dazu verpflichtet, kein dirigirendes Comité in Bukarest eingesetzt hat, welches der Regierung die nöthigen Auskünfte ertheilen könnte. Die Verwaltung der Bahn soll sich zukünftig in ihren Ausgaben nach einem von der Regierung zu genehmigenden Budget richten. — Das Syndicat für die Begebung der Titres der Dniesterbahn hat sich nach einem für die Theilnehmer resultirenden ziemlichen Gewinn aufgelöst. Die Direction dieser Bahn unterhandelt wegen des gemeinschaftlichen Bahnhofs in Chirów mit der 1. Ungar.-Galiz. Eisenbahn. Letztere Gesellschaft wird am 8. April d. J. ihre 1. General-Versammlung abhalten.

### Pester Briefe.

Pest, 20. März 1872. (Ausserordentliche General-Versammlung der Theissbahn. Linie Arad-Szegedin. Ungarische Ostbahn. Kaschau-Oderberger Bahn. Cartell zwischen der Süd- und Staatsbahn, Transportermässigung für Weltausstellungsgüter. Sprachenzwangs-Verordnung).

Die am 10. d. M. abgehaltene General-Versammlung der Actionäre der Theissbahn hat die Anträge des Verwaltungsrathes auf Uebernahme des Baues der Temesvár-Orsovaer und Mezötur-Mezöhegyeser Linie, sowie auf Beschaffung der Capitalien hiefür wie auch für Erweiterungsbauten auf der alten Linie, für Vervollständigung des Signalwesens und Vermehrung der Betriebsmittel genehmigt. Der Verwaltungsrath hat diesbezüglich die nöthigen Vorkehrungen zu treffen und der ordentlichen General-Versammlung die Anträge über die Modalitäten der Geldbeschaffung zu machen.

Veranlasst durch die Interpellation eines Actionärs erklärte der Verwaltungsrath in dieser Versammlung auch, dass die Erste Siebenbürger Bahn von ihrer Bewerbung um die Linie Arad-Szegedin zurückgetreten sei, wodurch die drohende Concurrenz für die projectirte Linie Mezötur-Mezöhegyes beseitigt erscheint. Um diese Concurrenz auch für die Folgezeit auszuschliessen, wird sich die Theissbahn mit der Regierung in's Einvernehmen setzen.

Die Zustände bei der Ungar. Ostbahn sind höchst trauriger Natur. Die Regierung, die der Gesellschaft aus mehrfachen Rücksichten gerne aushelfen möchte, kann sich trotzdem mit bestem Willen nur zur Entschädigung der factisch nachgewiesenen Mehrleistungen verstehen. Diese erreichen aber im besten Falle den Werth von 1½ Millionen. Dieser Betrag ist natürlich bei einem Bedarfe von weit über 10 Millionen kaum ausreichend, um den Bau noch für einige Wochen fortzusetzen. Was soll dann erst begonnen werden, wenn auch dieser Vorrath aufgewendet ist und der „grosse" Geldbeschaffungsvertrag, wornach die Anglobank zu einer Aushilfe für die Ostbahn verpflichtet worden sein soll, nicht bald in Kraft tritt? Denn die Regierung wird kaum ein Uebriges thun können, solange noch etwelche Gesellschaften auf den Moment eines Präcedenzfalles nur lauern, um sofort auch mit ihren Ansprüchen hervorzutreten. Wenn einem Gerüchte Glauben zu schenken ist, so soll als ultima ratio die Theissbahn herhalten wollen, welche den Ausbau — ja die ganze Ostbahn übernehmen würde.

Am 14. d. Mts. hat die technisch-polizeiliche Begehung der letzten Theilstrecke der Kaschau-Oderberger Bahn Igló-Abos stattgefunden und wurde diese am 18. dem öffentlichen Verkehre übergeben.* Mit dem Eröffnungstage wird die bisher in Kaschau bestandene Betriebsleitung aufgelöst. Sämmtliche Stationen werden der Betriebsleitung in Oderberg unterordnet und auch die Wagendirigirung von hieraus besorgt. Die Station Kaschau übt die Functionen einer Dispositionsstation für die Strecken Kaschau-Eperies und Abos-Igló. — Mit der Eröffnung der letzten Theilstrecke der Kaschau-Oderberger Bahn ist eine directe Verbindung Oberungarns mit Deutschland hergestellt. Unzweifelhaft wird dieselbe für die industriereichen Gegenden Oberungarns von entscheidendem Einflusse sein. Schon jetzt manifestirt sich diese Erwartung in den grossartigen Bestellungen Schlesischer Bergproducte und in den höheren Preisen der Landfrüchte. Die ermöglichte Versorgung der industriellen Unternehmungen mit Schlesischer Kohle wird voraussichtlich wesentlich dazu beitragen, dass dieselben endlich zu der langersehnten Blüthe gelangen. Die Kaschau-Oderberger Bahnverwaltung hat auch bereits alle Vorkehrungen getroffen, um diesen gegenseitigen Verkehr möglichst fördernd zu unterstützen.

Jenes „Cartell", welches die Südbahn und Oesterr. Staatsbahn rücksichtlich einer überaus bevorzugten Stellung der Linie Ujszöry-Wien abgeschlossen haben soll, hat hier viel Staub aufgewirbelt. Schliesslich stellte es sich heraus, dass dies vermeintliche Uebereinkommen lediglich ein in der üblichen Form abgefasster Vertrag betreffs directen Verkehrs zwischen der Staatsbahnlinie und der Ungarischen Linie der Südbahn ist.

Die Ungarischen Bahnen sind dem Uebereinkommen der Oesterreichischen Bahnverwaltungen, wornach der Frachtsatz für die zur Weltausstellung zu befördernden Frachtgüter auf $0_{,8}$ kr. in Silber per Zollcentner und Meile, für Fuhrwerke auf $0_{,8}$ kr., für die auf eigenen Rädern laufenden Fuhrwerke auf $0_{,5}$ kr. und für Thiere mit diversen Ermässigungen festgesetzt wurden, beigetreten.

Nach dem Vorgange Russlands hat unser Communicationsminister an alle Bahnverwaltungen die Verordnung erlassen, wornach dieselben vom 1. Januar 1873 ab sich sowohl im innern als im äussern Verkehre der Ungarischen Sprache zu bedienen haben.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 4. April. | *Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft zu Wien | Tagesordnung siehe Seite 314. |
| 5. „ | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. | Siehe Bekanntmachung S 277 |
| 6. „ | *Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. | S. Bekanntmachung S. 278. |
| 9. „ | Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. | S. S. 298. |
| 9. „ | *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. | Tagesordnung s. S. 306. |
| 12. „ | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. | Siehe Be-Bekanntmachung S. 314. |
| 18. „ | Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz. | |
| 22. „ | *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. | |
| 27. „ | Oberhessische Eisenbahngesellschaft zu Giessen. | |
| 27. „ | Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. | Siehe Bekm. S. 336 |
| 29. „ | Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. | Siehe Bekanntmachung S. 322. |
| 6. Mai | Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien. | |
| 11. „ | Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena. | |

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 30. März | zu Harburg | Venlo-Hamburg | 2½ Mill. Ziegelsteine | — |
| 30. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Kleineisenzeug | 323 |
| 30. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Drahtseillrommel mit Zahnrädern etc. | 323 |
| 30. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | Maurer-Arbeiten und Materialienlieferung | — |
| 30. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Mauersand und Kalk | — |
| 31. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Locomotiven | 219 |
| 31. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Schreibmaterialien | 338 |
| 1. April | zu Magdeburg | Magdeb.-Halberst. | Betriebs-, Werkstätt- u. Uniform-Materialien pro 1872. | |
| 2. „ | zu Regensburg | Bayerische Ostb. | Materialienverkauf | — |
| 2. „ | zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Maurer- u. Zimmerarbeiten | — |
| 2. „ | zu Augsburg | Bayer. Eisenbahnbau-Section | Erdarbeiten | — |
| 2. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Düren | — |

* Siehe die officielle Bekanntmachung in No. 33 S. 322. Die Red.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3. April | daselbst | dieselbe | 1560 Paar Filzstiefel | — |
| 3. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. | 4680 Km. Kies | 339 |
| 3. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Güter-An- und Abfuhr | 299 |
| 4. „ | zu Köln | Rheinische E. | Personenwagen | 315 |
| 4. „ | zu Stargard | Stargard-Posener E. | Steinpfeiler | 323 |
| 4. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Herstellung eines Pumpenhauses, Wasserthurmes u. Drehscheibe | |
| 4. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische B. | Hochbauten Fröndenberg und Menden | — |
| 5. „ | zu Dahl | Volmebahn | 5100 Cbkm. Bruchsteine | — |
| 5. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Regulatoren | 323 |
| 5. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Wagen-Materialien | 323 |
| 6. „ | daselbst | dieselbe | Eisenbahnwagen | 323 |
| 6. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Schreibmaterialien | — |
| 6. „ | zu Jena | Saaleisenbahn | Erd- und Kunstbauten (Dorndorf-Jena-Rothenstein) | — |
| 6. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | Mauerziegel u. Verbleindsteine | — |
| 6. „ | zu Breslau | | Klinger-Ziegel | — |
| 6. „ | zu Breslau | | Mauerziegel | — |
| 8. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Restauration in Mülheim | — |
| 8. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | Eiserne Ueberbrückungen | 339 |
| 8. April | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Achsen mit Rädern etc. | 315 |
| 8. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eiserne Ueberbauten | 322 |
| 9. „ | zu Hamburg | Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 |
| 9. „ | zu Erfurt | Thüring. E | Pflastersteine | 363 |
| 10. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamb. B. | Maurer-Materialien u. Arbeiten | — |
| 11. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Kleineisenzeug | 356 |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. B. | Erdarbeiten Finnentrop, Rothmühle | — |
| 12. „ | daselbst | dieselbe | Gusseiserne Säulen u. Consolen f. d. Reparaturwerkstätte zu Arnsberg | — |
| 12. „ | zu Breslau | Bresl.-Schweidn.-Freibg. | Locomotiven u. Tender | 338 |
| 15. „ | zu Braunschweig | Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 15. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 332 |
| 15. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten, Finnentrop-Rothenmühle | — |
| 15. „ | zu Frankfurt a/M. | Hanau-Offenb. B. | 2 Brücken bei Offenbach | — |
| 16. „ | zu Darmstadt | Main-Neckarbahn | Güterwagen etc. | 338 |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz Flotow und Krojanke | — |
| 20. „ | zu Dresden | Sächs. Staatsb. | Personenwagen | 339 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Herren Actionäre unserer Gesellschaft werden zu einer **ausserordentlichen General-Versammlung auf Freitag, den 12. April d. J., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal zweiter Classe unseres hiesigen Bahnhofes, Askanischen Platz No. 6,**

eingeladen.

Zweck dieser General-Versammlung ist Berathung und Beschlussfassung:

1) über den Bau einer Eisenbahn von Lichterfelde nach Potsdam;
2) über den Bau einer Eisenbahn von unserer Linie Jüterbog-Röderau nach Dresden.

Die Herren Actionaire werden ersucht, möglichst zahlreich zu erscheinen. Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Actionaire, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen vom 9. bis 11. April c. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr, ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kathegorien (Littr. A., B. u. C.) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Hauptkasse (am Askanischen Platz Nr. 6 hierselbst) niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Actionaire, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptkasse niederzulegen.

Die deponirten Actien werden vom 13. April c. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 11. März 1872. **Der Verwaltungsrath.**
gez. V. v. Magnus.

## Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1871 zu zahlende Dividende auf 8 Thaler pro Actie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 26. März 1872.
**Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

Die von dem Ausschusse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1871 auf Acht Thaler pro Actie festgestellte Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptcasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck, bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, sowie bei der Billet-Expedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe an den Wochentagen vom 2. bis 12. April d. J., Vormittags von 10 bis 12 Uhr in Empfang zu nehmen.

Lübeck, den 26. März 1872. **Die Direction.**

## Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

### Zinsen- und Dividenden-Zahlung.

Von heute ab kann die von der General-Versammlung genehmigte Dividende von **Fünfzehn Thalern** pro Actie gegen den Dividendenschein No. 56 sowie die Actienzinsen p. 1. April c.

bei unserer Hauptcasse in den Stunden
Vormittags von 9 bis 12 Uhr und
Nachmittags von 3 bis 6 Uhr,
sowie beim Leipziger Cassen-Vereine hier und in Dresden
bei den Herren George Meusel & Co.

erhoben werden.

Leipzig, den 28. März 1872.
**Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.**
W. Seyfferth, A. A. Gessler.

## Rheinische Eisenbahn.

Am 1. April cr. wird die Zweigbahn **Ehrang-Quint** dem Verkehre übergeben und nach folgendem Fahrplane befahren werden:

| | 1 \| 2 Güterzüge mit Personenbeförderung in II- u. III. Classe. | | | | | 3 \| 4 Güterzüge mit Personenbeförderung in II. u. III. Classe. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Uh | Min. | Uhr | Min. | | Uhr | Min. | Uhr | Min. |
| | Nachmittags | | | | | Nachmittags | | | |
| Trier ab | 1 | | 8 | 30 | Quint ab | 2 | 7 | 9 | 30 |
| Ehrang ab | 1 | 20 | 8 | 50 | Ehrang ab | 2 | 20 | 9 | 43 |
| Quint an | 1 | 28 | 8 | 58 | Trier ab | 2 | 35 | 9 | 58 |

Cöln, den 25. März 1872. **Die Direction.**

## Thüringische Eisenbahn.

Der Vorplatz des Empfangsgebäudes Erfurt rot. 2600 □-M. gross, soll mit quadratischen Kopfsteinen von bestem Granit oder Basalt gepflastert werden.

Offerten auf die Uebernahme der Materiallieferung allein oder zugleich auch der Arbeit sind bis zum

**9. April, Vormittags 11 Uhr,**

versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Pflastersteinen"

versehen an den Unterzeichneten einzureichen.

Specielle Bedingungen sind von dem Abtheilungs-Bureau im hiesigen Empfangsgebäude zu beziehen und Situationspläne daselbst einzusehen.

Erfurt, den 23. März 1872.
**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Neumann.

## Gotthardbahn-Gesellschaft.

Es werden anmit weitere Stellen von **Ingenieuren der verschiedenen Stufen** und von **Geometern**, welche die Direction der Gotthardbahn zu besetzen im Falle ist, zu freier Bewerbung ausgeschrieben.

Anmeldungen auf diese Stellen sind, begleitet von Ausweisen über wissenschaftliche Bildung und praktische Befähigung sowie über bisherige Leistungen der Aspiranten,

**bis zum 20. April d. J.**

der unterzeichneten Direction einzureichen.

Bereits für solche Stellen erfolgte Bewerbungen sind nicht zu erneuern.

Die Direction behält sich vor, die für die vorerwähnten Stellen auszusetzende Besoldung und die übrigen Anstellungsbedingungen in angemessener Würdigung sowohl der Bedeutung der zu besetzenden Stellen als auch der persönlichen Eigenschaften der Bewerber zu bestimmen, beziehungsweise zu vereinbaren.

Luzern, den 17. März 1872.

**Namens der Direction der Gotthardbahn.**

Der Präsident: Dr. A. Escher. Der erste Secretär: Schweizer.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**

in Teplitz.

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell **Southampton** anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Bremen | 30. März | nach | Newyork | D. Frankfurt | 24. April | nach | Baltimore |
| D. Newyork | 3. April | „ | Newyork | D. Main | 27. April | „ | Newyork |
| D. Hermann | 6. April | „ | Newyork | D. America | 30. April | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 10. April | „ | Baltimore | D. Deutschland | 4. Mai | „ | Newyork |
| D. Weser | 13. April | „ | Newyork | D. Berlin | 8. Mai | „ | Baltimore |
| D. Hansa | 16. April | „ | Newyork | D. Donau | 11. Mai | „ | Newyork |
| D. Rhein | 20. April | „ | Newyork | | | | |

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**

D. **Köln** 20. April; D. **Hannover** 11. Mai.

Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**

D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** 7. April; D. **Bismarck** 7. Mai.

D. **König Wilhelm I.** 7. Juni.

und ferner **am 7. jeden Monats.**

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

## Hamburg und Newyork

Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Westphalia | Mittwoch | 3. April. | Morgens. | Allemannia, | Sonnabend, | 20. April. | Morgens. |
| Holsatia | do. | 10. April. | | Hammonia, | Mittwoch | 24. April. | |
| Thuringia | do. | 17. April. | | Cimbria, | do. | 1. Mai. | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165,** 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100,** Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55.**

zwischen **Hamburg** und **Westindien**

Grimsby und Havre anlaufend,

nach **St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla** und von **Colon (Aspinwall)** mit Anschluss via **Panama**

nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen **Valparaiso** und **San Francisco**

Dampfschiff **Bavaria,** Capt. **Keyn,** am 23. April.

„ **Teutonia,** „ **Milo,** „ 23. Mai.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**

Havre und Santander anlaufend,

| | Von Hamburg: | Von Havre: | Von Santander: | Von New-Orleans: |
|---|---|---|---|---|
| Saxonia, | 6. April | 9. April. | 12. April. | 15. Mai. |

Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180,** Zwischendeck Pr.-Thlr. **55.**

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

---

**Bedienung schnell!** **Preise mässig!**

Ihre anerkannt bewährten

## Gummi-Fabrikate

**für technische Zwecke**

halten empfohlen

**Jaretzki & Hoffmann,**

Gummi- u. Gutta-Percha-Waaren-Fabrik.

Berlin, Comtoir: Wallnertheaterstrasse 55.

---

**Carl Schleicher & Schüll**

in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben.**

**Allein zu beziehen durch**

**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

---

## Stahlguss-Bremsklötze

**in bewährter Qualität,**

empfehlen die Unterzeichneten und sind mit Zeichnungen und Nachweis derjenigen Eisenbahnen, welche dieselben im Grossen verwenden, gern zu Diensten.

Eisenhüttenwerk Tschirndorf,
bei Halbau, Niederschlesien.

**Gebr. Glöckner.**

---

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

**Die Erneuerung des Abonnements wird hierdurch ergebenst in Erinnerung gebracht.**

Leipzig. **Adolph Refelshöfer.**

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 38. Leipzig, am 30. März 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebs-Jahr 1870: IV. Verkehr; V. Finanzielle Ergebnisse. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Aus Sachsen: Nossen-Lommatzsch-Riesa; Chemnitz-Würschnitz, Geschäftsbericht; Sächsisch-Thüringische Eisenbahn; Chemnitz-Leipzig. — Personalnachrichten. — Ausland: Belgien; Frankreich; Mont-Cenis-Bahn. — Technisches: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin; Americanische Brücken. — Miscellen: Suez-Canal; Die Einnahmen des Zollvereins im Jahre 1871. — Officielle Anzeigen.

## Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebs-Jahr 1870.

(Fortsetzng und Schluss aus No. 35.)

### IV. Verkehr.

Dass der Personen-Verkehr im Folge der starken Militär-Transporte bedeutend höher sein würde, als in den Vorjahren, war eine allseitige (und zutreffende) Annahme, dass aber auch der Güterverkehr zugenommen hat, dürfte wohl überraschen, um so mehr, als abgesehen von anderen — denselben störenden und beeinträchtigenden Umständen — in Folge der Militär-Transporte dieser Verkehr auf der Mehrzahl der Bahnen während längerer Zeit ganz eingestellt werden musste.

Nach den statistischen Tabellen sind befördert worden: in der

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| I. | Wagenclasse | 783 610 | Personen mit | 7 500 260 | Personenmeilen |
| II. | „ | 8 900 348 | „ „ | 59 862 404 | „ |
| III. | „ | 29 453 220 | „ „ | 118 141 032 | „ |
| IV. | „ | 16 825 898 | „ „ | 75 274 126 | „ |
| u. an | Militärs etc. | 10 483 221 | „ „ | 139 760 841 | „ |
| | zusammen | 66 446 297 | Personen mit | 400 538 663 | Personenmeilen |
| | gegen | 61 949 816 | „ „ | 301 261 210 | „ |

im Jahre 1869, mithin im Jahre 1870 mehr 99 277 453 Personenmeilen = 32,95 Proc.

Diese Verkehrs-Vermehrung ist jedoch lediglich den Militär-Beförderungen zuzuschreiben, die Anzahl der beförderten Civil-Personen und der von denselben zurückgelegten Personenmeilen ist erheblich geringer als im Vorjahre, denn mit Ausschluss der von den Militärs zurückgelegten sind

im Jahre 1869 . . . . 282 177 785 Personenmeilen
„ „ 1870 dagegen 260 777 822 „
mithin im Jahre 1870 . . . . 21 399 963 Personenmeilen
= 7,58 Proc. weniger befördert worden.

Mit der Einführung der IV. Wagenclasse waren noch im Rückstande die Nassauische, Bebra-Hanauer, Main-Weser-, Nordhausen-Erfurter, Homburger, Frankfurt-Hanauer, Taunus-, Glückstadt-Elmshorner, Altona-Kieler, Lübeck-Büchener, Lübeck-Hamburger, Schleswigschen Bahnen und Strecken der Rheinischen Eisenbahn.

Ueber die stattgefundenen Doppel-Aufschreibungen, sowie über die Anzahl der im localen und der im directen und Durchgangs-Verkehre beförderten Personen giebt die Statistik keine Auskunft.

Von den beförderten Personen kommen

| | | nach Procenten. 1869 | 1870 | und es hat jede Person i. J. 1870 zurückgelegt. |
|---|---|---|---|---|
| auf die | I. Classe | 1,6 | 1,2 | 9,6 Meilen |
| | II. „ | 15,6 | 13,4 | 6,7 „ |
| | III. „ | 49,6 | 44,3 | 4,0 „ |
| | IV. „ | 29,9 | 25,3 | 4,5 „ |
| auf | Militärs etc. | 3,3 | 15,8 | 13,3 „ |
| | | | überhaupt | 6,0 Meilen |

gegen 4,9 Meilen im Vorjahre und im Jahr 1868, 5,2 Meilen im Jahre 1867 und 6,1 Meilen im Jahre 1866.

Die spezifische Frequenz hat betragen in der

I. Classe 5 228 Personenmeilen (28 272 bei der Rheinischen in maximo und 88 bei der Cöslin-Stolp-Danziger, bez. 202 bei der Glückstadt-Elmshorner in minimo),

II. „ 41 725 „ (140 380 bei der Taunusbahn in maximo und 7 188 bei der Cöslin-Stolp-Danziger in minimo),

III. „ 82 347 „ (312 277 bei der Homburger in maximo und 15 292 bei der Tilsit-Insterburger in minimo),

IV. Classe 52 468 Personenmeilen (155 673 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger in maximo und 2 388 bei der Thüringischen in minimo),

bei Militärs etc. 97 417 Pers.-Mn. (550 784 bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn, 325 048 bei der Main-Weser-, 268 003 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger und 217 717 bei der Köln-Mindener Bahn in maximo gegen 1 104 bei den Schleswigschen, 2 121 bei der Glückstadt-Elmshorner und 2 282 bei der Altona-Kieler in minimo).

Ueberhaupt hat der spezifische Personen-Verkehr betragen

im Jahre 1870 279 185 Personenmeilen
„ „ 1869 221 169 „
mithin im Jahre 1870 mehr 58 016 Personenmeilen = 26,23 Proc.

Die grösste Frequenz hat auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn mit 736 749 bez. der Rhein-Nahe-Eisenbahn mit 689 962 und der Main-Weser-Bahn mit 522 691 Personenmeilen pro Meile Bahnlänge, die geringste dagegen auf der Strecke Cöslin-Stolp-Danzig mit 63 239, der Schleswigschen mit 72 282 und der Nordhausen-Erfurter mit 73 946 Personenmeilen pro Meile Bahnlänge stattgefunden.

Ferner hat der spezifische Personen-Verkehr im Jahre 1870 betragen

auf den Staatsbahnen 296 792 Personenmeilen
„ „ Privatbahnen in eigener Verwaltung 276 615 „
„ „ „ „ Staats-Verwaltung 253 849 „

An Gepäck wurden im Jahre 1870 befördert 4 185 167 Ctr. mit 50 898 199 Centnermeilen und an Gütern

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Postgüter (soweit solche notirt werden) | 612 250 Ctr. | mit | 4 480 592 Ctr.-M. | |
| Eilgüter . . . . . | 11 322 462 | „ „ | 151 940 511 | „ |
| Frachtgüter der Normalclasse (und sperrige) | 53 445 331 | „ „ | 788 812 092 | „ |
| Kohlen und Coaks . . . | 431 349 685 | „ „ | 9 468 966 811 | „ |
| Frachtgüter der ermässigten Classen . . . | 465 999 187 | „ „ | | |
| Eil- u. Frachtgüter (welche nicht getrennt notirt sind) | 37 039 772 | „ „ | 190 216 515 | „ |
| zusammen | 999 768 687 Ctr. | mit | 10 604 416 521 Ctr.-M. | |

Ferner:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dienstgut | 47 278 423 Ctr. | mit | 346 209 206 Ctr.-Meilen. |
| Baugut | 51 426 705 „ | „ | 90 653 655 „ |
| Equipagen | 103 171 Stück | „ | 31 666 380 „ |
| Pferde | 1 062 796 „ | „ | 310 396 545 „ |
| Hunde | 138 845 „ | | |
| sonstiges Vieh | 7 302 381 „ | | |

Eine spezielle Vergleichung der in den Jahren 1870 und 1869 beförderten Güterquantitäten ist wegen der unvollständigen Aufschreibungen mehrerer Bahnen nicht möglich, annähernd sind über 4 000 000 Ctr. Eilgüter und über 10 000 000 Ctr. Frachtgüter der ermässigten Classen mehr befördert, der Kohlenverkehr ist nicht, oder doch nur sehr unerheblich gestiegen, wogegen an Frachtgütern der Normalclassen (und sperrige) etwa 18 000 000 Ctr. weniger befördert sind. Der Equipagen-Verkehr (worunter auch Fahrzeuge rangiren) ist von 8 703 Stück im Jahre 1869 auf 103 171 Stück im Jahre 1870 gestiegen, ebenso sind im Jahre 1869 nur 123 704 Pferde gegen 1 062 796 im Jahre 1870 befördert, der Viehverkehr hat dagegen (in Folge der Viehseuche) um etwa 586 000 Stück abgenommen. Ueberhaupt ist der Güterverkehr um rund 27 600 000 Ctr. gestiegen.

Wie oben angegeben, haben die Eil-, Post- und Frachtgüter
im Jahre 1870 zurückgelegt 10 604 416 521 Centnermeilen
„ „ 1869 dagegen 9 866 098 904 „
mithin im Jahre 1870 mehr 738 317 617 Centnermeilen
= 7,48 Proc.

Die beförderten Güter vertheilen sich wie folgt, es kommen

| | nach Procenten 1869 | 1870 | jeder Centner hat durchschn. zurückgelegt |
|---|---|---|---|
| auf Postgüter | 0,7 | 1,0 | 7,3 Meilen |
| „ Eilgüter | | | 13,9 „ |
| „ Frachtgüter der Normalclasse (und sperrige) | 6,8 | 5,0 | 14,8 „ |
| „ Kohlen und Coaks | 40,8 | 40,7 | 10,6 „ |
| „ Frachtgüter der ermässigten Classen | 42,7 | 43,9 | |
| „ Dienstgüter | 3,9 | 4,5 | — „ |
| „ Baugüter | 5,1 | 4,9 | — „ |
| | | überhaupt | 10,8 Meilen |

gegen 10,1 Meilen im Vorjahre, 10,4 Meilen im Jahre 1868 und 10,1 Meilen im Jahre 1867.

Der spezifische Güterverkehr ist von 7 243 140 Centnermeilen pro Meile Bahnlänge im Jahre 1869 auf 7 516 103 „
im Jahre 1870, mithin um . . . . . 272 963 „
= 3,77 Proc. gestiegen und betrug im Jahre 1870 bei den
Postgütern 3 235 Centnermeilen,
Eilgütern 105 727 „ (374 494 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger in maximo und 5 458 bei der Rechten Oder-Ufer Eisenbahn in minimo),
Frachtgütern d. Normalclasse etc. 569 601 Centnermeilen (6 785 424 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger in maximo und 25 295 bei der Cöslin-Stolp-Danziger in minimo),
Kohlen und Coaks und den Frachtgütern der ermässigten Cl. 6 837 540 Centnermeilen (bei Kohlen etc. 19 574 308 bei der Oberschlesischen und 10 144 820 bei der Köln-Mindener in maximo, 9 397 bei der Bebra-Hanauer und 19 956 bei der Cöslin-Stolp-Danziger in minimo — bei den Frachtgütern der ermässigten Classen 7 491 282 bei der Oberschlesischen und 7 257 626 bei der Köln-Mindener in maximo, 281 857 bei der Cöslin-Stolp-Danziger und 283 213 bei der Homburger in minimo).

Der grösste spezifische Verkehr mit 27 363 623 Centnermeilen hat bei der Oberschlesischen, der geringste mit 333 728 bei der Cöslin-Stolp-Danziger beziehungsweise mit 380 539 Centnermeilen bei der Homburger Bahn stattgefunden.

Mit Einschluss der Dienst- und Baugüter, der Epuipagen und Thiere hat der Verkehr überhaupt 11 434 240 506 Centnermeilen und pro Meile Bahnlänge 7 969 945 Centnermeilen betragen, die letztere Durchschnittssumme ist gegen das Vorjahr um 3,13 Proc. gestiegen und beträgt bei den

| | |
|---|---|
| Privatbahnen in Staatsverwaltung | 12 103 385 Centnermeilen |
| Staatsbahnen | 8 610 331 „ |
| Privatbahnen in eigener Verwaltung | 6 218 456 „ |

## V. Finanz-Ergebnisse.

Mit dem gestiegenen Personen- und Güter-Verkehre ist auch eine Vermehrung der Einnahmen, der Ausgaben, sowie des Ueberschusses eingetreten. Ueberhaupt sind die finanziellen Resultate des Jahres 1870 nur einmal und zwar durch diejenigen des Jahres 1865 übertroffen worden. Dass in einem Jahre, in welchem ein grosser Krieg ausgebrochen, so günstige Betriebs-Ergebnisse möglich waren, ist gewiss eine einzig dastehende Thatsache. Wir wollen es nicht unternehmen, alle die Ursachen aufzuzählen, welche zu diesen günstigen Resultaten beigetragen haben; hauptsächlich waren es die rasch auf einander folgenden Siege der Armee, welche, indem durch sie das Vertrauen auf einen baldigen, ehrenvollen und dauerhaften Frieden in nahe Aussicht gestellt wurde, den Verkehr und die Erwerbsthätigkeit neu belebten und dadurch die Einnahmequellen vermehrten.

Die speziellen Resultate waren folgende:

### 1. Die Einnahmen

haben betragen:

#### a) aus dem Personen-Verkehre

für Personen-Beförderung in der

| | | | |
|---|---|---|---|
| I. Classe | 1 564 266 Thlr. | = 1 090 Thlr. | pro Meile |
| II. „ | 8 290 326 „ | = 5 779 „ | „ „ |
| III. „ | 10 376 186 „ | = 7 232 „ | „ „ |
| IV. „ | 3 936 745 „ | = 2 744 „ | „ „ |
| für Militär etc. | 6 775 870 „ | = 4 723 „ | „ „ |
| „ Beförderungen auf der Frankfurter Verbindungsbahn | 1 304 „ | | |
| zusammen | 30 944 697 Thlr. | = 21 568 Thlr. | pro Meile |
| gegen | *27 576 502 „ | = 20 259 „ | „ „ |

im Vorjahre.

Die Einnahmen pro Meile Bahnlänge betrugen
bei den Privatbahnen in eigener Verwaltung 22 930 Thlr.
„ „ Staatsbahnen . . . . . 20 980 „
„ „ Privatbahnen in Staats-Verwaltung 18 526 „
und es kommen nach Procenten auf die

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 | 1866 |
|---|---|---|---|---|---|
| I. Classe | 5,1 | 7,1 | 7,1 | 8,0 | 5,5 |
| II. „ | 26,8 | 33,9 | 34,0 | 34,6 | 28,4 |
| III. „ | 33,5 | 40,5 | 40,6 | 36,7 | 31,9 |
| IV. „ | 12,7 | 15,3 | 15,3 | 17,3 | 16,4 |
| Militärs | 21,9 | 3,2 | 3,0 | 3,4 | 17,8 |

Pro Person und Meile sind im Jahre 1870 in Folge der zu niedrigen Preisen beförderten grossen Anzahl von Militärs nur 2,3 Sgr. gegen 2,7 Sgr. im Vorjahre und 2,8 Sgr. in den Jahren 1868 und 1867 eingenommen.

Die Neben-Einnahmen des Personen-Verkehrs haben betragen:

| | |
|---|---|
| für Gepäck-Ueberfracht | 930 293 Thlr. |
| „ Equipagen | 885 710 „ |
| „ Pferde | 2 300 158 „ |
| „ Hunde | 25 326 „ |
| „ Extrazüge etc. | 87 722 „ |
| zusammen | 4 229 209 Thlr. |

(gegen 1 360 107 Thlr. im Jahre 1869)

Hierzu die Einnahmen für Personen-Beförderung mit 30 944 697 Thlr.
ergiebt eine Gesammt-Einnahme im Personen-Verkehre von . . . . . 35 173 906 Thlr.
resp. pro Meile Bahnlänge im Jahre 1870 . 24 516 Thlr.
„ „ „ 1869 . 21 244 „
mithin pro 1870 mehr . 3 272 Thlr.
= 15,40 Proc.

Bei den einzelnen Bahnen haben die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre betragen, bei der

| | | |
|---|---|---|
| Berlin-Potsdam-Magdeburger | 67 571 Thlr. pro Meile | in maximo |
| Main-Weser-Bahn | 49 072 „ „ „ | |
| Taunusbahn | 48 416 „ „ „ | |
| Homburger | 47 638 „ „ „ | |
| Rhein-Nahe-Eisenbahn | 42 829 „ „ „ | |
| Köln-Mindener | 42 271 „ „ „ | |
| Wilhelmsbahn | 5 619 „ „ „ | in minimo |
| Tilsit-Insterburger | 5 881 „ „ „ | |
| Cöslin-Stolp-Danziger | 6 087 „ „ „ | |
| Ostpreussischen Südbahn | 6 568 „ „ „ | |
| Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn | 6 857 „ „ „ | |
| Nordhausen-Erfurter | 6 887 „ „ „ | |
| Schleswigschen | 7 757 „ „ „ | |

Von den Einnahmen des Personen-Verkehrs kommen:

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 | 1866 |
|---|---|---|---|---|---|
| auf den Binnenverkehr | 66,00 % | 67,82 % | 67,66 % | 63,79 % | 65,91 % |
| „ „ directen Verkehr | 34,00 „ | 32,18 „ | 32,34 „ | 36,21 „ | 34,09 „ |

#### b) Güterverkehr

Die Einnahmen aus dem haben betragen:

| | | |
|---|---|---|
| für Postgüter | 303 617 Thlr. | |
| „ Eilgüter | 4 139 254 „ | |
| „ Frachtgüter der Normalclasse (und sperrige) | 9 153 958 „ | |
| „ Kohlen und Coaks | 17 136 159 „ | |
| „ Frachtgüter der ermässigten Classen | 31 405 841 „ | |
| „ Vieh | 2 749 774 „ | |
| „ Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge, tarifirtes Dienst- und Baugut und sonstige Neben-Erträge | 2 126 321 „ | |
| „ Eil- und Frachtgüter etc., welche nicht getrennt angegeben werden können | 3 449 058 „ | |
| zusammen | 70 463 982 Thlr. | |
| pro Meile Bahnlänge im Jahre 1870 | 49 165 „ | |
| „ „ 1869 | 49 196 „ | |
| pro 1870 weniger | 31 Thlr. = 0,06 % | |

* Einschliesslich der 1582 Thlr. betragenden Einnahmen auf der Frankfurter Verbindungsbahn.

Pro Meile Bahnlänge sind vereinnahmt:

bei den Privatbahnen in Staatsverwaltung 66 859 Thlr.
„ „ Staatsbahnen . . . . . 48 986 „
„ „ Privatbahnen in eigener Verwaltung 43 479 „

dabei haben die Maximal-Einnahmen betragen bei der

Oberschlesischen Eisenbahn 135 382 Thlr.
Verbindungsbahn in Berlin . 123 156 „
Köln-Mindener. . . . . 100 567 „

und die Minimal-Einnahmen bei der

Tilsit-Insterburger. . 4 636 Thlr.
Cöslin-Stolp-Danziger 4 657 „
Homburger . . . . 5 707 „
Nordhausen-Erfurter . 6 327 „
Vorpommerschen . . 9 108 „

Im Vorjahre betrug die grösste Einnahme 138 520 Thlr. bei der Oberschlesischen Eisenbahn, dieselbe ist, wie vorstehend ersichtlich, gefallen, während die geringste Einnahme bei der Tilsit-Insterburger Bahn im Jahre 1869 nur 4 495 Thlr. betrug, im Jahre 1870 also etwas höher war.

Von den Einnahmen kommen nach Procenten auf

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 |
|---|---|---|---|---|
| Eil- und Postgüter . . . . . | $6_{,0}$ | $4_{,2}$ | $4_{,0}$ | $3_{,7}$ |
| Frachtgüter der Normalclasse etc. | $13_{,8}$ | $17_{,7}$ | $17_{,7}$ | $17_{,5}$ |
| Kohlen und Coaks . . . . . | $25_{,9}$ | $25_{,0}$ | $25_{,2}$ | $27_{,3}$ |
| Frachtgüter der ermässigten Classen | $47_{,4}$ | $46_{,7}$ | $47_{,7}$ | $45_{,8}$ |
| Vieh . . . . . | $3_{,7}$ | $3_{,3}$ | $2_{,7}$ | $2_{,9}$ |
| sonstige Einnahmen . . . . . | $3_{,2}$ | $3_{,1}$ | $2_{,7}$ | $2_{,8}$ |

Die Einnahme pro Centner und Meile betrug — wie in den Vorjahren — $2_{,3}$ Pf. gegen $2_{,4}$ Pf. im Jahre 1867.

Nach Verkehrs-Arten getrennt kommen von den Einnahmen

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 |
|---|---|---|---|---|
| auf den Binnenverkehr | $39_{,65}$ % | $39_{,63}$ % | $39_{,71}$ % | $39_{,33}$ % |
| „ „ directen Verkehr | $60_{,35}$ „ | $60_{,37}$ „ | $60_{,29}$ „ | $60_{,67}$ „ |

---

Die Einnahmen aus „sonstigen Quellen“, welche um rund 450 000 Thlr. höher waren als im Vorjahre, betrugen 7 800 672 Thlr.

Hierzu die Einnahmen

a) aus dem Personenverkehre mit . . . . . 35 173 906 „
b) „ „ Güterverkehre „ . . . . . 70 463 982 „
c) „ „ Betriebe der Verbindungsbahnen in Berlin und Frankfurt mit. . . . . 190 417 „

ergiebt eine Gesammt-Einnahme von 113 628 977 Thlr.
resp. pro Meile Bahnlänge im Jahre 1870. . . . . 79 068 Thlr.
„ „ 1869. . . . . 75 568 „
mithin pro 1870 mehr . . 3 500 Thlr,
$= 4_{,63}$ Proc.

und sie beträgt pro Meile bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung 97 223 Thlr.
Staatsbahnen . . . . . 79 098 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung 73 103 „

Von den Gesammt-Einnahmen kommen:

$30_{,96}$ Proc. auf den Personen-Verkehr,
$62_{,18}$ „ „ „ Güter-Verkehr,
$6_{,86}$ „ „ sonstige Quellen,

und es repräsentiren dieselben $14_{,22}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals, gegen $13_{,961}$ Proc. im Vorjahre, $13_{,383}$ Proc. im Jahre 1868, $14_{,117}$ Proc. im Jahre 1867, $14_{,504}$ Proc. im Jahre 1866 und $14_{,13}$ Proc. im Jahre 1865.

Im Jahre 1870 betrugen die Maximal-Einnahmen pro Meile Bahnlänge bei der

Oberschlesischen. . . . . 173 015 Thlr.
Berlin-Potsdam-Magdeburger . 170 011 „
Köln-Mindener . . . . . 154 443 „
Berliner Verbindungsbahn . . 123 231 „
Magdeburg-Leipziger . . . . 113 293 „
Ruhr-Sieg-Eisenbahn . . . . 108 381 „
Bergisch-Märkischen . . . . 106 628 „
Berlin-Hamburger . . . . . 105 049 „
Niederschlesisch-Märkischen . 101 247 „
Thüringischen. . . . . 100 969 „

und die Minimal-Einnahmen bei der

Cöslin-Stolp-Danziger . . . . 12 011 Thlr.
Tilsit-Insterburger . . . . . 12 561 „
Nordhausen-Erfurter . . . . 14 999 „
Frankfurter-Verbindungsbahn. 15 774 „
Ostpreussischen Südbahn. . . 20 352 „
Schleswigschen . . . . . 20 744 „
Glückstadt-Elmshorner . . . 21 048 „
Vorpommerschen . . . . . 24 004 „

Die höchste Einnahme im Vorjahre betrug bei der Oberschlesischen 175 648 Thlr., wurde also im Jahre 1870 nicht erreicht, dagegen steht aber der geringsten Einnahme von 12 011 Thlr. im Jahre 1870 eine solche von 11 248 Thlr. im Jahre 1869 entgegen.

Pro Nutzmeile betrugen die Einnahmen $12_{,2}$ Thlr. gegen $11_{,8}$ Thlr. im Vorjahre.

---

### 2. Ausgaben.

Die Ausgaben für die

Bahnverwaltung

haben betragen 14 888 444 Thlr. überhaupt, bez. 10 367 Thlr. pro Meile Bahnlänge und zwar

bei den Privatbahnen in Staatsverwaltung 13 428 Thlr.
„ „ Staatsbahnen . . . . . 10 457 „
„ „ Privatbahnen in eigener Verwaltung 9 308 „

Im Vorjahre betrugen diese Ausgaben pro Meile 10 193 Thlr., es resultirt mithin pro 1870 eine Erhöhung derselben um 174 Thlr. pro Meile $= 1_{,71}$ Proc.

Die Maximal-Ausgaben betrugen bei der

Berliner Verbindungsbahn . . 33 718 Thlr. pro Meile.
Berlin-Potsdam-Magdeburger 19 307 „ „ „
Oberschlesischen. . . . . 18 757 „ „ „
Berlin-Hamburger . . . . . 17 796 „ „ „
Köln-Mindener . . . . . 16 482 „ „ „

die Minimal-Ausgaben dagegen bei der

Tilsit-Insterburger . . . . . 2 705 Thlr. pro Meile.
Cöslin-Stolp-Danziger. . . . 2 782 „ „ „
Ostpreussischen Südbahn . . 3 871 „ „ „
Nordhausen-Erfurter . . . . 4 441 „ „ „
Schleswigschen . . . . . 4 490 „ „ „
Berlin-Görlitzer . . . . . 4 784 „ „ „

wobei sowohl in maximo, als in minimo Erhöhungen gegen das Vorjahr zu constatiren sind.

Für die

Transport-Verwaltung

sind verausgabt 30 994 766 Thlr. überhaupt, 21 583 Thlr. pro Meile Bahnlänge bez. $3_{,3}$ Thlr. pro Nutzmeile. Im Vorjahre betrugen die Ausgaben pro Meile Bahnlänge 20 344 Thlr. und pro Nutzmeile $3_{,2}$ Thlr. Letztere Durchschnittssumme war im Jahre 1870 bei den Staatsbahnen etwas höher als bei den Privatbahnen; überhaupt betrugen dieselben bei den einzelnen Bahnen, in maximo bei der

Berliner Verbindungsbahn . . . . . $6_{,7}$ Thlr.
Berlin-Hamburger . . . . . $5_{,6}$ „
Saarbrücker . . . . . $5_{,3}$ „
Frankfurt-Hanauer . . . . . $4_{,8}$ „
Berlin-Stettiner . . . . . $4_{,2}$ „
Main-Weser-Bahn . . . . . $4_{,1}$ „
Lübeck-Büchener . . . . . $4_{,1}$ „

gegen in minimo bei der

Schleswigschen . . . . . $1_{,6}$ Thlr.
Nassauischen . . . . . $2_{,0}$ „
Homburger . . . . . $2_{,1}$ „
Tilsit-Insterburger . . . . . $2_{,2}$ „
Glückstadt-Elmshorner . . . . . $2_{,2}$ „
Ostpreussischen Südbahn . . . . . $2_{,3}$ „
Neisse-Brieger . . . . . $2_{,4}$ „

Die Ausgaben der

allgemeinen Verwaltung

haben 4 139 235 Thlr. überhaupt, bez. 2882 Thlr. pro Meile Bahnlänge — gegen 2763 Thlr. im Vorjahre — betragen und zwar bei den

Staatsbahnen . . . . . 4084 Thlr.
Privatbahnen in Staatsverwaltung . . 3192 „
„ „ eigener Verwaltung . 2036 „

Die Gesammt-Betriebs-Ausgaben (einschliesslich der 15 774 Thlr. betragenden Ausgaben der Frankfurter Verbindungsbahn) erreichten im Jahre 1870 eine Höhe von 50 038 219 Thlrn. bez. 34 819 Thlr. pro Meile Bahnlänge — gegen 33 287 Thlr. im Jahre 1869 — mithin im Jahre 1870 mehr 1532 Thlr. $= 4_{,60}$ Proc.

Sie haben pro Meile Bahnlänge betragen bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung . 42 954 Thlr.
Staatsbahnen . . . . . 36 870 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung . 30 884 „

und bei den einzelnen Bahnen, der

in maximo:

| | |
|---|---|
| Berliner Verbindungsbahn | 68 255 Thlr. |
| Berlin-Hamburger | 63 121 „ |
| Berlin-Potsdam-Magdeburger | 61 023 „ |
| Oberschlesischen | 59 900 „ |
| Köln-Mindener | 57 663 „ |
| Frankfurt-Hanauer | 51 544 „ |
| Bergisch-Märkischen | 50 503 „ |
| Magdeburg-Leipziger | 50 374 „ |
| Main-Weser-Bahn | 50 165 „ |

in minimo:

| | |
|---|---|
| Tilsit-Insterburger | 7 538 Thlr. |
| Ostpreussischen Südbahn | 9 794 „ |
| Schleswigschen | 10 242 „ |
| Glückstadt-Elmshorner | 12 002 „ |
| Cöslin-Stolp-Danziger | 12 011 „ |
| Nordhausen-Erfurter | 12 116 „ |

Sie betrugen 5,4 Thlr. pro Nutzmeile — gegen 5,2 Thlr. im Vorjahre und vertheilen sich wie folgt, es kommen auf die

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 |
|---|---|---|---|---|
| Bahnverwaltung | 29,8 Proc. | 30,6 Proc. | 31,2 Proc. | 32,6 Proc. |
| Transport-Verwaltung | 61,9 „ | 61,1 „ | 60,9 „ | 61,4 „ |
| allgemeine Verwaltung | 8,3 „ | 8,3 „ | 7,9 „ | 6,0 „ |

Während hiernach die Ausgaben für die Bahnverwaltung stetig abgenommen haben, sind diejenigen der allgemeinen Verwaltung verhältnissmässig nicht unerheblich gestiegen.

Wie in den Jahren 1869 und 1867 absorbirten die Ausgaben des Jahres 1870 nur 44,0 Proc. der Brutto-Einnahmen — gegen 45,1 Proc. im Jahre 1868, und zwar in maximo bei der

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cöslin-Stolp-Danziger | 100,0 Proc. | Starg.-Cöslin-Colberg. | 67,3 Proc. |
| Nordhausen-Erfurter | 80,8 „ | Berlin-Hamburger | 60,1 „ |
| Vorpommerschen | 70,9 „ | Tilsit-Insterburger | 60,0 „ |

gegen in minimo bei der

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rheinischen | 33,2 Proc. | Ostbahn | 37,4 Proc. |
| Oberschlesischen | 34,6 „ | Magdeburg-Leipziger | 37,9 „ |
| Berlin-Potsd.-Magdeb. | 35,9 „ | Berlin-Anhaltischen | 38,1 „ |
| Köln-Mindener | 36,2 „ | Niederschles. Zweigb. | 39,0 „ |

Zur Vermehrung der Betriebsmittel, sowie zu Meliorationen der Bahnanlagen, insbesondere aber zu Erneuerungen sind verwendet 9092048 Thlr. — gegen 8402739 Thlr. im Jahre 1869. Einschliesslich dieser Summe (und der Ausgaben der Frankfurter Verbindungsbahn von 15774 Thlrn.) betragen die Gesammt-Ausgaben 59130267 Thlr. bez. 41146 Thlr. pro Meile Bahnlänge und zwar bei den

| | |
|---|---|
| Privatbahnen in Staatsverwaltung | 50 617 Thlr. |
| Staatsbahnen | 43 881 „ |
| Privatbahnen in eigener Verwaltung | 36 350 „ |

Die Gesammt-Ausgaben pro Meile Bahnlänge betrugen im Vorjahre 39457 Thlr., sie sind mithin im Jahre 1870 um 1689 Thlr. = 4,28 Proc. gestiegen; ebenso erhöhten sie sich pro Nutzmeile von 6,1 Thlr. im Jahre 1869 auf 6,3 Thlr. im Jahre 1870.

Mit Einschluss der zu Meliorationen verwendeten Summen haben die Ausgaben 52,0 Proc. der Einnahmen absorbirt, gegen 52,1 Proc. im Vorjahre, 54,1 Proc. im Jahre 1868, 54,4 Proc. im Jahre 1867, 52,7 Proc. im Jahre 1866 u. 48,9 Proc. im Jahre 1865.

Nach ihren sachlichen Titeln geordnet, repartiren sich die Betriebs-Ausgaben wie folgt, es kommen auf

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 |
|---|---|---|---|---|
| 1) Besoldung der Beamten | 26,2 Proc. | 26,7 Proc. | 24,8 Proc. | 24,5 Proc. |
| 2) Diäten, Reisekosten, Arbeitshülfe etc. | 15,2 „ | 15,2 „ | 12,7 „ | 11,1 „ |
| 3) Materielle Verwaltungskosten | 5,9 „ | 5,9 „ | 5,3 „ | 5,5 „ |
| 4) Unterhaltung der Bahnanlagen | 12,6 „ | 13,1 „ | 13,9 „ | 16,0 „ |
| 5) Kosten des Bahntransports | 27,0 „ | 26,2 „ | 27,8 „ | 29,8 „ |
| 6) Unbestimmte Ausgaben und soweit dieselben bei den Titeln 1—5 von einer Anzahl Verwaltungen zusammengefasst sind | 13,1 „ | 12,9 „ | 12,8 „ | 9,8 „ |
| | — | — | 3,2 „ | 3,3 „ |

Die Kosten der Zugkraft haben im Jahre 1870 betragen 13316143 Thlr. überhaupt, 9266 Thlr. pro Meile Bahnlänge (gegen 8501 Thlr. im Jahre 1869), 42,8 Thlr. pro Nutzmeile (39,6 Thlr. im Vorjahre) 11,6 Pf. pro Achsmeile (11,1 Pf. im Vorjahre). Sie betrugen pro Centner geförderter

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 | 1866 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nettolast | 0,40 Pf. | 0,38 Pf. | 0,39 Pf. | 0,40 Pf. | 0,41 Pf. |
| Bruttolast | 0,10 „ | 0,10 „ | 0,13 „ | 0,14 „ | 0,14 „ |

### 3. Der Ueberschuss

wird nach den statistischen Tabellen auf 2 verschiedene Arten berechnet und zwar so, dass von den Einnahmen

1) die Betriebs-Ausgaben excl. der zu Meliorationen etc.
2) die Ausgaben incl. der zu Meliorationen

verwendeten Summen in Abzug gebracht werden.

Nach der ersteren Methode berechnet hat der Ueberschuss — geordnet nach seiner relativen Höhe — betragen bei der

| | überhaupt Thlr. | pro Meile Thlr. | Procente des verwendeten Anlage-Capitals |
|---|---|---|---|
| Oberschlesischen | 4 046 132 | 113 115 | 18,10 |
| Berlin-Potsdam-Magdeburger | 2 129 626 | 108 988 | 14,30 |
| Köln-Mindener | 7 189 463 | 98 445 | 11,02 |
| Magdeburg-Leipziger | 1 600 276 | 70 903 | 14,34 |
| Rheinischen | 5 425 514 | 63 420 | 8,60 |
| Thüringischen | 2 332 718 | 60 433 | 10,96 |
| Bergisch-Märkischen etc. | 6 357 359 | 57 878 | 6,71 |
| Berliner Verbindungsbahn | 78 617 | 54 976 | 17,24 |
| Niederschlesisch-Märkischen | 4 009 461 | 53 645 | 8,54 |
| Berlin-Anhaltischen | 2 461 370 | 50 089 | 14,48 |
| Saarbrücker | 1 041 134 | 49 720 | 6,07 |
| Rhein-Nahe E. | 795 904 | 49 343 | 4,86 |
| Main-Weser-Bahn | 1 283 852 | 48 557 | 7,38 |
| Preussische Ostbahn | 5 732 732 | 47 359 | 9,66 |
| Berlin-Stettin-Stargarder etc. | 1 245 361 | 42 130 | 7,87 |
| Berlin-Hamburger | 1 665 418 | 41 928 | 12,19 |
| Frankfurt-Hanauer | 217 514 | 39 191 | 6,73 |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburger | 890 732 | 39 050 | 8,13 |
| Hannoverschen | 4 360 576 | 37 553 | 9,01 |
| Taunus-Eisenbahn | 242 691 | 36 169 | 7,00 |
| Magdeburg-Halberstädter | 1 673 931 | 33 600 | 7,11 |
| Westfälischen | 1 671 762 | 31 484 | 6,0 |
| Breslau-Posen-Glogauer | 811 163 | 29 136 | 6,40 |
| Homburger | 66 271 | 27 498 | 4,14 |
| Halle-Kasseler | 603 245 | 27 112 | 5,83 |
| Bebra-Hanauer | 483 675 | 25 191 | 4,26 |
| Altona-Kieler | 776 578 | 24 102 | 7,31 |
| Nassauischen | 637 344 | 23 623 | 3,18 |
| Niederschlesischen Zweigbahn | 223 207 | 23 496 | 7,83 |
| Wilhelmsbahn | 524 238 | 21 249 | 5,61 |
| Stargard-Posener | 467 758 | 20 670 | 6,66 |
| Lübeck-Büchener | 290 550 | 19 685 | 4,24 |
| Neisse-Brieger | 120 724 | 19 534 | 9,19 |
| Berlin-Görlitzer | 487 006 | 17 688 | 4,08 |
| Rechte Oder-Ufer E. | 496 154 | 13 847 | 4,03 |
| Ostpreussischen Südbahn | 318 844 | 10 558 | 2,50 |
| Schleswigschen | 322 210 | 10 502 | 3,62 |
| Glückstadt-Elmshorner | 39 982 | 9 046 | 3,92 |
| Stargard-Cöslin-Colberger | 191 247 | 8 388 | 2,02 |
| Vorpommerschen | 213 043 | 6 991 | 1,89 |
| Tilsit-Insterburger | 35 969 | 5 023 | 1,11 |
| Nordhausen-Erfurter | 29 407 | 2 883 | n. festgestellt |
| Cöslin-Stolp-Danziger | — | — | — |
| zusammen | 63 590 758 | 44 249 | 8,13 |
| im Jahre 1869 dagegen | 57 872 801 | 42 281 | 7,76 |
| mithin pro 1870 mehr | 5 717 957 = 9,88 Proc. | 1 968 = 4,65 Proc. | 0,37 |

Der Ueberschuss hat betragen

| | pro Meile Thlr. | Procente des verwendeten Anlage-Capitals |
|---|---|---|
| bei den Privatbahnen in Staatsverwaltung | 54 269 | 8,01 |
| „ „ Staatsbahnen | 42 228 | 7,75 |
| „ „ Privatbahnen in eigener Verwaltung | 42 219 | 8,43 |

Nach Einrechnung der zu Meliorationen verwendeten Summen zu den Ausgaben hat dagegen der Ueberschuss betragen 54498 710 Thlr. überhaupt, 37923 Thlr. pro Meile Bahnlänge und er verzinst das verwendete Anlage-Capital mit 7,0 Proc.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| gegen | 36 111 Thlr. | pro Meile und | 6,5 Proc. Zins | im Jahre 1869 |
| | 33 706 „ | „ „ | 6,1 „ | „ 1868 |
| | 36 091 „ | „ „ | 6,5 „ | „ 1867 |
| | 36 753 „ | „ „ | 6,7 „ | „ 1866 |
| | 38 752 „ | „ „ | 7,2 „ | „ 1865 |

Es ist mithin der relative Ueberschuss des Jahres 1870 nur durch den im Jahre 1865 erzielten übertroffen worden.

Einen relativ geringeren Ueberschuss als im Vorjahre erzielten die nachstehenden Bahnen: Oberschlesische, Magdeburg-Leipziger, Bergisch-Märkische, Saarbrücker, Homburger, Berlin-Hamburger, Taunus-E., Frankfurt-Hanauer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Magdeburg-Halberstädter, Breslau-Posen-Glogauer, Wilhelmsbahn, Stargard-Posener und Nassauische. Bei der Ber-

lin-Görlitzer ist derselbe fast ebenso hoch als 1869, während er bei allen übrigen Bahnen mehr oder minder erheblich gestiegen ist.

Aus Staatsfonds sind im Jahre 1870 Zuschüsse geleistet zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen der Stargard-Cöslin-Colberger, der Vorpommerschen Bahn, der Coblenzer Rheinbrücke nebst Stadtbahn und der Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein im Gesammtbetrage von 573 921 Thlrn., ferner ist bei der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn Seitens der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ein Zuschuss von 54 583 Thlrn., zur Verzinsung der Stamm-Actien der Wilhelmsbahn 51 869 Thlr. und der Stargard-Posener E. 50 000 Thlr. Seitens der Oberschlesischen E., bei der Nordhausen-Erfurter 50 000 Thlr. Seitens der Fürstlich Schwarzburgischen Regierung und anderen Garanten, bei den Schleswigschen Bahnen 102 661 Thlr. Seitens der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, bei der Strecke Cleve-Zevenaar 61 026 Thlr. Seitens der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft, bei der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt 17 533 Thlr. Seitens der Fürstlich Schwarzburgischen Regierung und bei der Höchst-Sodener Bahn 1000 Thlr. Seitens der Taunusbahn und der Commune Soden erforderlich gewesen.

Ueberhaupt betrugen die Zuschüsse des Staats und der Privaten 961 926 Thlr., wogegen der Staat in Folge seiner finanziellen Betheiligung an den betreffenden Bau-Unternehmungen, bez. der dafür übernommenen Zins-Garantie zus. 1 566 767 Thlr. eingenommen hat.

Die auf die emittirten Actien und Obligationen gefallene Rente ist gegen das Vorjahr gestiegen und beträgt:

| | 1870 | 1869 | 1868 | 1867 | 1866 |
|---|---|---|---|---|---|
| einschliesslich des Staatszuschusses | $6_{,00}$ Proc. | $5_{,81}$ Proc. | $5_{,70}$ Proc. | $5_{,98}$ Proc. | $6_{,07}$ Proc. |
| ausschliesslich des Staatszuschusses | $5_{,88}$ Proc. | $5_{,67}$ Proc. | $5_{,51}$ Proc. | $5_{,54}$ Proc. | $5_{,75}$ Proc. |

Ueberhaupt ist der Ueberschuss der Privatbahnen wie folgt verwendet:

| | |
|---|---|
| zur Verzinsung der Prioritäts-Stamm-Actien | 406 327 Thlr. |
| „ „ „ „ Obligationen | 11 566 488 „ |
| „ Amortisation „ „ „ | 1 768 313 „ |
| „ Eisenbahn-Abgabe | 2 033 800 „ |
| „ Extradividende des Staats | 1 566 767 „ |
| „ Zahlung von $7_{,98}$ Proc. Dividende der Stamm-Actien | 17 258 749 „ |
| „ „ „ 4 Proc. Rente | 327 468 „ |
| zu Meliorationen | 2 256 315 „ |
| als Beitrag zum Reserve- und Erneuerungsfonds | 7 183 344 „ |
| zu sonstigen Ausgaben | 2 510 742 „ |

An der Zinsen- und Dividendenzahlung nahm im Jahre 1870 ein Capital von 482 897 815 Thlrn. Theil, davon waren Stamm-Actien 196 462 025 Thlr. — gegen 196 943 615 Thlr. im Vorjahre. — Da die Dividende im Vorjahre $7_{,71}$ Proc. betrug, so ist dieselbe um $0_{,27}$ Proc. gestiegen. Im Jahre 1868 betrug dieselbe $8_{,35}$ Proc., im Jahre 1867 $8_{,59}$ Proc., im Jahre 1866 $8_{,19}$ Proc. und im Jahre 1865 — dem ertragreichsten — $8_{,95}$ Proc.

Mit Einschluss des Zuschusses (Seitens des Staats und der Privaten) hat die Dividende des Jahres 1870 $8_{,09}$ Proc. betragen.

Die Reserve- und Erneuerungsfonds hatten ult. 1870 einen Bestand von 22 088 476 Thlrn. = $2_{,8}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals.

---

Ueber den Fahrdienst specielle Mittheilungen zu machen, dürfte zu weit, bei den aussergewöhnlichen Betriebs-Verhältnissen des Jahres 1870 auch zu Trugschlüssen führen. Wir constatiren deshalb nur die Zugverspätungen, welche nach S. 248 der Statistik die Anzahl 33 773 umfasste, gegen 12 179 im Jahre 1869 und 13 410 im Jahre 1867.

Bei den vorgekommenen Unfällen wurden 316 Personen getödtet und 774 verletzt, zus. 1090 gegen 782 (wovon 334 getödtet) im Vorjahre. Es kamen je eine Verletzung (u. Tod) vor bei der Beförderung von

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 98 645 | Personen | im | Jahre | 1861 |
| 93 116 | „ | „ | „ | 1863 |
| 72 552 | „ | „ | „ | 1865 |
| 72 461 | „ | „ | „ | 1867 |
| 79 219 | „ | „ | „ | 1869 |
| 60 960 | „ | „ | „ | 1870 |

Bei den Preussischen Eisenbahnen waren im Jahre 1870 beschäftigt

53 356 Beamte und Hilfsarbeiter und
53 186 Arbeiter täglich.

Dieselben erhielten an Gehalt, Tagegeldern und sonstigen Emolumenten 27 259 584 Thlr. oder rund pro Mann 256 Thlr. jährlich gegen 248 Thlr. im Jahre 1869 und $242_{,4}$ Thlr. im Jahre 1868.

Die Pensionscassen hatten ult. 1870 einen Bestand von 8 774 568 Thalern und die Kranken- und Sterbecassen von 414 714 Thalern.

---

Als Anhang sind der Statistik beigefügt No. 5 und 51 des Reichsgesetzblatts, betreffend Abänderungen etc. des Bahnpolizei- und Betriebs-Reglements, die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen — mit 7 Blatt Zeichnungen —, die Festsetzungen, betreffend gewisse Haupt-Abmessungen und Constructionstheile, insbesondere für die Untergestelle und Achsen bei den Wagen verschiedener Kategorien der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen — mit 4 Blatt Zeichnungen —, eine Uebersichtskarte und Blatt XXXV u. XXXVI der Nivellementspläne, die Main-Weser- und die Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn darstellend.

---

Hiermit schliessen wir unsere, die interessantesten Notizen umfassenden Mittheilungen aus den „statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen.“ Das Werk ist durch den Buchhandel (Verlag von Ernst und Korn in Berlin) zu beziehen und empfehlen wir dasselbe Jedem, welcher über den Stand des Preussischen Eisenbahn-Wesens genaue Informationen zu erhalten wünscht.

---

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

**Aus Sachsen.** (Nossen-Lommatzsch-Riesa; Chemnitz-Würschnitz, Geschäftsbericht; Sächsisch-Thüringische Eisenbahn; Chemnitz-Leipzig.)

In Riesa hat sich ein Comité gebildet zur Erbauung einer Eisenbahn von Nossen über Lommatzsch nach Riesa mit Anschluss einerseits an die Nossen-Freiberg-Duxer (Brüxer) Bahn, andererseits in Riesa an die Chemnitz-Riesaer Staatsbahn und dadurch an die Elbe und die Leipzig-Dresdner Bahn, sowie zum Baue einer Elbbrücke in Riesa und zur Fortleitung der Eisenbahn bis an die Berlin-Anhaltische Bahn und mit einer Abzweigung bis an den projectirten Elbe-Spreecanal, sowie mit einer Verbindungsbahn zum Anschluss an die neuerdings concessionirte directe Berlin-Dresdner Bahn.

Das Comité hat dermalen von der Sächsischen Staatsregierung die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten erhalten.

Der Geschäftsbericht der im Betriebe der General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen befindlichen Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn weist für das Jahr 1871 die höchste Transportziffer nächst dem Jahre 1865 nach. Die Jahreseinnahmen belaufen sich auf 48 393 Thlr. 10 Ngr. 4 Pf., der Netto-Ueberschuss 35 438 Thlr. 22 Ngr. 4 Pf., so dass auf das im Ganzen nur 400 000 Thlr. betragende Actiencapital eine Gesammtjahres-Dividende von $8\frac{1}{2}$ Procent zur Vertheilung an die Actionäre gebracht werden kann. Die gedachte Bahn ist ihrem Wesen nach Kohlenbahn und $1_{,6}$ Meilen lang; sie ist nur mit einer Prioritätsschuld von dermalen 119 900 Thlr. belastet, besitzt jedoch andererseits einen Reservefonds von 20 000 Thlr.

Am 21. März a. c. hat sich in Greiz unter Betheiligung von 40 Actionären die Sächsisch-Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft (Gera-Greiz-Plauen i. V.) gebildet. Der Eintrag in das Handelsregister ist bereits erfolgt, auch eine Caution von 250 000 Thlr. bei den Staatsregierungen hinterlegt. In den Aufsichtsrath wurden gewählt: Heinrich Arnold in Greiz, Vorsitzender, Julius Alexander in Berlin, stellvertretender Vorsitzender, und ausserdem Hoffmann und Benndorf in Leipzig, Berthold Bensemann in Berlin, Ludwig Böhler in Plauen i. V., Dr. Bürgers und Adolf Levien in Berlin, Baurath Staberow (von der Gera-Eichichter Bahn) in Gera, Kammerrath Wolf in Greiz und M. Schie Nachfolger in Dresden. Zu Directoren ernannte man: Kabinetsrath von Geldern und Otto Henning in Greiz.

Nachdem der Bau der Eisenbahn von Chemnitz nach Borna (sog. directe Chemnitz-Leipziger Eisenbahn; von Chemnitz nach Borna $7_{,34}$ Meilen und von Borna nach Leipzig $3_{,67}$ Meilen) ebenso wie der der Zweigeisenbahnen von Wittgensdorf nach Limbach ($0_{,87}$ Meilen) und von Narsdorf einerseits nach Rochlitz ($1_{,27}$ Meilen) andrerseits nach Penig ($1_{,35}$ Meilen) soweit vollendet ist, dass diese neuen Linien dem Betriebe übergeben werden können, so hat das Königl. Sächsische Finanzministerium beschlossen, diselben am 8. April a. c. für den allgemeinen Verkehr eröffnen zu lassen. An diesen Linien befinden sich:

1) an der Hauptbahn zwischen Chemnitz und Borna die Stationen Wittgensdorf, Burgstädt, Cossen, Narsdorf, Geithain und Frohburg und — zwischen Chemnitz und Wittgensdorf — die Haltestelle Bahrmühle;

2) an der Zweigbahn von Wittgensdorf nach Limbach ausser der für letzteren Ort bestimmten Station die Haltestelle Hartmannsdorf;

3) an der Zweigbahn von Narsdorf nach Rochlitz ausser der Station dieses Namens die Haltestellen Breitenborn und Köttwitzsch;

4) an der Zweigbahn von Narsdorf nach Penig ausser der Station für letzteren Ort die Haltestelle Langenleuba.

Mit Ausnahme der Haltestelle Bahrmühle, welche nur für Personenverkehr bestimmt ist, sind sämmtliche genannte Haltestellen sowohl dem Personenverkehr als einem beschränkten Güterverkehr geöffnet. Die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Königl. Generaldirection der Staatsbahnen, welche den Fahrplan und die Tarife bekannt machen wird.

Auf das an dieser Stelle bereits mehrfach erwähnte Sächsische Eisenbahndecret hat die betreffende Deputation der 2 Ständekammer im Weiteren berichtet über die projectirten Eisenbahnen: Schandau-Bautzen und über die Muldenthalbahn (Glauchau-Wurzen mit Fortsetzung nach Wittenberg.)

Bezüglich der ersteren spaltet sich die Deputation in eine Majorität und eine Minorität, die gesondertes Gutachten abgaben. Das der Majorität geht dahin, dass die Eisenbahn Schandau-Bautzen als ein Ganzes aufrecht zu erhalten, die Ausführung der Strecke Schandau-Sebnitz davon aber nicht zu trennen sei, und die bereits in der Ständischen Schrift vom 23. Februar 1870 ertheilte Concession für die ganze Strecke bestehen bleibe. Im Uebrigen beantragt die Majorität, dass die Regierung von der Ständeversammlung ermächtigt werde, aus Staatsmitteln zur Förderung der Linie eine Elbbrücke zur Verbindung der Station Krippen der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn mit Schandau zu erbauen, und unter den üblichen Bedingungen einer Privatgesellschaft, vorzugsweise aber den Unternehmern der Linie Schandau-Bautzen, Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Bautzen bis an die Landesgrenze in der Richtung auf Cottbus zu ertheilen.

Die Minorität beantragt dagegen, derjenigen Gesellschaft Concession zu ertheilen, welche gleichzeitig Concession auf Oesterreichischem und Preussischem Gebiete nachweist und sich neben dem Baue von Sohland-Bautzen-Cottbus auch zum Baue der Strecke Sohland-Sebnitz-Schandau verpflichtet und weiter: zwar eine zugleich für Wagen- und Personenverkehr berechnete Elbbrücke auf Staatskosten herzustellen, jedoch von dem sämmtlichen darüber gehenden Verkehr eine Benutzungsgebühr zu erheben.

Ueber die Muldenthalbahn bemerkt die Deputation, dass in den letzten Tagen noch die Disconto-Gesellschaft in Berlin und Preller & Comp. um die Concessionirung dieser Linie eingekommen sind (s. indessen Nr. 34 d. Bl. Seite 328). Die Discontogesellschaft will die Thallinie verfolgen, während das andere Consortium das Muldenthal zwischen Penig und Rochlitz verlassen will. Die Entscheidung hängt vorzugsweise davon ab, ob der Staat die beiden Zweigeisenbahnen der Chemnitz-Leipziger Staatsbahn: Narsdorf-Penig und Narsdorf-Rochlitz zu veräussern gesonnen ist. Die Deputation stellt den Antrag, die Regierung zum Verkaufe gegen Erstattung der Anlagekosten und 5% Zinsen und zur Modification der in der ständischen Schrift vom 23. Februar 1870 ertheilten Concession dahin, dass das Muldenthal zwischen Penig und Rochlitz verlassen und die Bahn vorläufig in Wurzen ihren Abschluss finden könne, zu ermächtigen.

**Eisenbahngüterverkehr nach Frankreich.** Die Französische Regierung erhebt bei Gütersendungen, welche aus aussereuropäischen Ländern und Zollniederlagen kommen, beim Eingange in Frankreich Steuerauflage. Es ist daher unbedingt erforderlich, dass die Versender bei Sendungen nach Frankreich in den Frachtbriefen den wirklichen Herkunftsort der Waaren angeben. Bei Sendungen, bei welchen diese Angaben in den Frachtbriefen fehlen, sind beträchtliche Verzögerungen an der Grenze nicht zu vermeiden, und ist es daher geboten, dass die Versender (auch die Vermittler, Spediteure) bei Sendungen nach Frankreich in den Begleitpapieren stets den wirklichen Herkunftsort (origine réelle) verzeichnen.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Dem Mitgliede der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, Regierungs-Assessor a. D. Eduard Kühlwetter zu Köln ist der Character als Geheimer Regierungs-Rath, und dem bisherigen Eisenbahn Ober-Betriebs-Inspector Friedrich Ernst Eduard Wiebe zu Hannover der Character als Bau-Rath und letzterem zugleich die Stelle eines technischen Mitgliedes bei der Königl. Eisenbahn-Direction daselbst verliehen worden. Dem Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector Rock zu Dirschau ist die obere Leitung des Baues der Abkürzungslinie Arnsdorf-Gassen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, unter Anweisung des Wohnsitzes zu Sorau, übertragen und dem bisherigen Königl. Eisenbahn-Baumeister, jetzigen Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector Karl Gustav Adolf Wolff zu Bremen die Betriebs-Inspector-Stelle bei der Ostbahn zu Dirschau verliehen worden.

**Bayer. Staatsbahn.** Der Güterverwalter beim Bahnamt Nürnberg C. Haas wurde zum Specialcassirer daselbst, der Post- und Bahnverwalter in Pleinfeld J. Kolb, zum Güterverwalter beim Bahnamt Nürnberg ernannt und der Official Frdr. Usselmann in Culmbach zum Post- und Bahnverwalter in Pleinfeld befördert.

**Oesterreich.** Ober-Inspector Reinhardt der Staatsbahn wurde zum Betriebs-Director-Stellvertreter ernannt.

## Ausland.

—r— **Belgien.** Der Moniteur des Intérets Matériels berichtet, dass die Regierung einen Gesetzesvorschlag über den Rückkauf der Eisenbahn von Dendre und Waes eingebracht hat.

Der erwähnte Gesetzesvorschlag stützt sich auf die in die Concessionsbedingungen aller Privat-Eisenbahn-Gesellschaften aufgenommene Bestimmung, dass der Regierung das Recht vorbehalten sein solle, nach Ablauf einer bestimmten Zeit die Concession zurückzukaufen.

Der gegenwärtige Fall ist der erste, in welchem die Regierung von dem ihr vorbehaltenen Rechte Gebrauch macht. Der Rückkauf soll in der Weise stattfinden, dass während jeden Jahres der noch fortdauernden Concession eine Annuität bezahlt wird, welche der Durchschnitts-Einnahme der 5 einträglichsten unter den letzten 7 Jahren gleichkommt, mit einem Zuschlage von 15% als Prämie.

Die Eisenbahn-Gesellschaft Dendre und Waes anlangend, kann die Regierung vom 1. Mai d. J. ab dieselbe davon benachrichtigen, dass sie von ihrem Rückkaufsrechte Gebrauch macht, welcher Rückkauf in 4 Jahren, d. i. 1876 Platz greifen wird. Bei der regelmässig fortschreitenden Entwickelung dieser Bahn seit ihrem Entstehen lässt sich hinsichtlich der vom Staate s. Zeit zu bezahlenden Annuität Folgendes mit Wahrscheinlichkeit annehmen:

Nach den Motiven zum Gesetzesvorschlage war der jährliche Durchschnitt der Zunahme der Erträgnisse seit 1856 69 $283_{,89}$ frcs. Die Totalsumme, welche vom Staate der Gesellschaft für den Betrieb im Jahre 1871 bezahlt wurde, betrug 1 897 127 frcs. Unter Zugrundelegung der vorerwähnten jährlichen Zunahme, würde der Anfall für die Gesellschaft pro 1875 2 174 260 frcs. betragen, mit dem Zuschlage von 15% würde sich dieser Betrag auf 2 500 399 frcs. erhöhen, welchem Betrage die vom Staate bis zum Ablaufe der Concession zu bezahlende fixe Annuität zu entsprechen hätte. Der Gesetzvorschlag erscheint insofern von besonderer Wichtigkeit, als er die vom Staate der Eisenbahn-Industrie gegenüber zur Anwendung in Aussicht genommenen Grundsätze erkennen lässt. Die hier bestehende Absicht des Staates scheint die zu sein, das Eigenthum wieder zu erwerben, denn seit 16 Jahren übt er bereits den Betrieb der Bahn aus.

Der Verwaltungsrath der Eisenbahn der Plateaux de Herve hat kürzlich in einem Separatzuge die neue Bahnstrecke von Chênée bis Micheroux befahren. Die Arbeiten sind auf einem grossen Theile der Strecke ganz vollendet, im Uebrigen der Vollendung nahe. In Vaux wird eine Haltstelle, und in Beyne, Fléron und Micheroux Stationen errichtet werden; an letzterem Orte befinden sich Kohlenlager von Hasard & Micheroux. Bis Ende nächsten Monats (April) müssen die Arbeiten bei Micheroux vollkommen hergestellt sein, und besteht Aussicht, dass der Betrieb vom Staate mit 1. Mai wird eröffnet werden können. Die Pläne für die Strecke zwischen Micheroux und Herve sind sämmtlich genehmigt, und noch vor Ende des Jahres wird diese Section von 3 Kilom. Länge, und welche keine schwierigen Arbeiten bedingt, vollendet sein. Hinsichtlich der Strecke zwischen Herve und Verviers ist noch kein Plan festgestellt, da zwischen der Gesellschaft und der Regierung bezüglich der Trace Meinungsverschiedenheit besteht.

Die Verbindung der Nordbahn mit der Bahnlinie Hesbaye-Condroz ist als beschlossen anzusehen. Der Anschlusspunkt wird in Statte sein.

—r— **Frankreich.** (Vendée-Eisenbahn. Lille-Valenciennes. Localbahn von Vrigne-Meuse nach Vrigne-aux-Bois.) Das Journal officiel vom 21. Febr. veröffentlicht das Gesetz, durch welches die zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Gesellschaft der Eisenbahnen der Vendée unter dem 12. Sept. 1871 abgeschlossene Uebereinkunft, betreffend die Herstellung der zwischen Thouars und Tours gelegenen Section der Bahn von Bressuire nach der Linie von Tours nach Bordeaux, bei Joué genehmigt wird.

Durch Decret vom 26. Febr. d. J. wurde die Herstellung einer Zweigbahn, welche die Linie von Lille nach Valenciennes und die Linie von Anzin an die Belgische Grenze bei der Station Bruay verbinden soll, als in öffentlichem Interesse gelegen erklärt. Die Gesellschaft der Eisenbahn von Lille nach Valenciennes ist zur Herstellung und zum Betriebe dieser Zweigbahn auf ihre Kosten und ihre Gefahr ermächtigt.

Ferner wurde als von öffentlichem Nutzen erklärt die Bahn von lokalem Interesse von Donchery nach Vrigne-aux-Bois, und wird dieselbe die Bezeichnung „Local-Eisenbahn von Vrigne-Meuse nach Vrigne-aux-Bois“ führen.

**Mont-Cenis-Bahn.** Am 18. März sollte der Frachtgüterverkehr

zwischen der Schweiz, Frankreich und Italien durch den Mont-Cenis eröffnet werden. Damit erst wäre der Verkehr auf der neuen Linie vollständig eingerichtet.

## Technisches.

**Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 13. Februar 1872. Vorsitzender Herr Hartwich, Schriftführer Herr Vogel.

Herr G. Hagen machte die Mittheilung, dass in dem Bulletin der Kaiserlichen Academie der Wissenschaften in St. Petersburg vom 3. Januar d. J. sich eine von Herrn L. Lipkin angegebene Lösung der Aufgabe befinde, die geradlinige Bewegung durch alleinige Anwendung von Gelenkverbindungen in voller Schärfe in eine kreisförmige zu verwandeln. Durch das Watt'sche Parallelogramm und andere Anordnungen sei dieses bisher nur annähernd geglückt, und er vermuthe, dass diese Lösung auch im Maschinenbau Anwendung finden könne.

Herr H. Wiebe war der Ansicht, dass das System von Evans sich für die Ausführung mehr eigne, wobei die gradlinige Bewegung sich gleichfalls in voller Schärfe darstellt, wenn das Lager, welches die Achse des Balanciers trägt, den Schwingungen desselben entsprechend, auf einer horizontalen Bahn sich hin und herschiebt. Die Zahl der Glieder sei dabei viel geringer und sonach ihre Verbindung sicherer.

Herr G. Hagen äusserte darauf, dass in dem Lipkin'schen System die Uebertragung der Kräfte nicht unpassend erscheine, wenn in der horizontalen Lage des Apparates die Glieder ziemlich steil gestellt würden.

Herr Skalweit bespricht sodann das Project der Saalbahn, von Sulza, Kösen über Rudolstadt nach Saalfeld. Die Linie folgt dem Laufe der Saale, die Ufer derselben selten verlassend, fast ohne verlorenes Gefälle, jedoch mit Kurven von zum Theil geringen Radius, bis zu 450m herab. Das zu lösende Erdreich ist von guter Beschaffenheit, theils Lehm, theils Fels, welcher bei Jena aus Kalk- und Sandstein besteht; die Erdarbeiten betragen rot. 30 bis 40 000 Schachtruthen pro Meile, die Zahl der kleineren Bauwerke beträgt rot. 100, während nur eine grössere Brücke von 3 Oeffnungen à 100 Fuss lichter Weite, mit Eisen überdeckt, bei Schwarza vorkommt. Die Befestigung der Böschungen des Bahnkörpers nach der Flussseite ist wegen mangelnden Raumes schwierig und sind deshalb Futtermauern in grossen Längen erforderlich, für welche zum grossen Theil jedoch Steinschüttungen und Abpflasterungen genügen werden. Die Anlage des Bahnhofes Jena ist besonders schwierig; die Lage desselben jedoch noch nicht endgiltig festgestellt, weil die Weimar'sche Regierung noch nicht bestimmte Entscheidung über den Anschluss einer andern von Weimar nach Gera über Jena zu führenden Bahn getroffen hat. Das Anlagecapital der Bahnlinie ist zu $4^1/_8$ Millionen Thaler veranlagt; die Bahn selbst wird von einer Actiengesellschaft gebaut.

Herr Weidtmann spricht hierauf über den Mangel an Locomotiven auf den Eisenbahnen, derselbe sei zunächst eine Folge des Krieges; die grosse Calamität der Verkehrsstockungen dagegen habe vorwiegend ihren Grund in der ungenügenden Grösse der Bahnhöfe. Der Vorsitzende ist der Ansicht, dass durch Einführung des Nachtdienstes, — Beladen und Transportiren der Züge — viel mehr geleistet werden könne, als bei dem seitherigen Dienst. — In England seien diese Einrichtungen besser, es würde dort auf einem viel kleineren Raum in kürzerer Zeit mehr geleistet wie bei den hiesigen Bahnen, das Beladen auf offenen Wagen geschehe dort zweckmässiger. Herr Malberg glaubt, dass durch die Anwendung von Drehscheiben auf den Bahnhöfen für Güter-Verkehr die fehlende Länge durch eine grössere Breite zweckmässig ersetzt werden könnte.

Herr Bahlke giebt hiernach eine kurze Beschreibung der Fundirung der Weichselbrücke bei Thorn; die Pfeiler sind je auf 3 Brunnen fundirt, deren Senkung mittelst Indischer Schaufeln bewirkt wurde.

Am Schlusse der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung die Herren Hauptmann Tetzloff, Lindow, Knappe und Witte, Rathsmaurermeister G. Borstell und Ingenieur G. Lentze als einheimische Mitglieder aufgenommen.

—*st*— **Americanische Brücken.** Der Umstand, dass die Ausführung der grossen internationalen Brücke zu Buffalo (welche die Vereinigten Staaten mit Canada verbinden soll), sowie einer andern grossen Eisenbrücke in Canada Americanischen Brückenbau-Unternehmern nach siegreicher Concurrenz mit Englischen Mitbewerbern übertragen ist, scheint in America einiges Aufsehen zu erregen. Es veranlasst unsern dortigen Correspondenten in Folgendem auf die Vorzüge hinzuweisen, welchen das Americanische Brückenbausystem diesen Sieg über das Englische zu verdanken hat.

Ihr Hauptaugenmerk richten die Americaner darauf, die Brücken so viel als möglich in den Werkstätten fertig zu machen und die Arbeiten auf der Baustelle auf ein äusserstes Minimum einzuschränken. Sie scheinen es in diesem (übrigens auch hier zu Lande getheilten) Bestreben allerdings weit gebracht zu haben, da sie im Stande sind, eine Brücke von 60 m. Spannweite, wenn es nöthig, binnen 2 Tagen nach Vollendung der Gerüste soweit fertig zu stellen, dass sie sich frei trägt.

Auch wird auf möglichste Gleichartigkeit der Constructionstheile hingewirkt und dadurch eine sehr ausgedehnte Anwendung der Maschinenkraft ermöglicht, sowie die Genauigkeit der Arbeit befördert. Die Einschränkung der zum Brückenbau nöthigen Handarbeit gestattet natürlich auch die Preise billig zu stellen. Dazu kommt, dass man in America im Allgemeinen leichter construirt als in England. Und dennoch sind die Americanischen Brücken sowohl im verticalen als im horizontalen Sinne steifer als die Englischen, da sie gemeinhin höhere Träger erhalten und in Folge dessen sowohl oberhalb als unterhalb der Fahrbahn mit Horizontalverband versehen werden können.

(Deutsche Bauzeitung.)

## Miscellen.

**Suez-Canal.** Die Actionäre der Suezcanal-Gesellschaft hielten am 12. d. M. eine General-Versammlung ab, in welcher Herr Lesseps einen langen Bericht erstattete. Das einzige practische Ergebniss dieser Versammlung war die Annahme einer Maassregel, gemäss welcher die Gebühr von 10 Fr. per Tonne vom 1. Juli 1872 ab nicht mehr nach dem, von den Schiffspapieren ausgewiesenen Tonnengehalt, der je nach der Nationalität der Fahrzeuge ein wechselnder, sondern nach dem metrischen Fassungsraum berechnet und eingehoben werden wird. Jedes Fahrzeug wird so viel mal 10 Francs bezahlen, als es Tonnen Waaren befördern kann, was immer auch seine effective Ladung sein möge. Man schätzt die aus dieser Reform sich ergebende Erhöhung der Einnahmen auf 40 Proc. Die seit längerer Zeit verbreiteten Gerüchte in Betreff des Verkaufes des Suezcanals Seitens der Compagnie, haben Herrn Lesseps veranlasst, ein Circular an die Correspondenten der Suezcanal-Gesellschaft zu richten; aus demselben ergiebt sich, dass die Gesellschaft Niemandem Vorschläge macht. Was die Offerten betrifft, wenn ihr solche später von den Mächten nach getroffenem Uebereinkommen unter einander gemacht werden, so werden sie in einer General-Versammlung den Actionären vorgelegt werden.

**Die Einnahmen des Zollvereins im Jahre 1871.** Das Centralbüreau des Deutschen Zollvereins in Berlin —, welches nach einem kürzlich gefassten Beschluss des Bundesraths am 31. März d. J. seine bisherigen Functionen einstellt —, hat kürzlich die Abrechnungen über die Erträge der gemeinschaftlichen Einnahmen des Zollvereins für das verflossene Jahr aufgestellt, woraus das Bremer Handelsblatt die nachfolgenden Mittheilungen giebt.

Was zunächst den Ertrag der Ein- und Ausgangsabgaben betrifft, so stellt sich derselbe für 1871 auf roh 31 838 342 Thlr. oder $24,_9$ Sgr. für jeden Kopf der Bevölkerung, und hat also eine Höhe erreicht wie in keinem früheren Jahre. Zieht man namentlich die Erträge der vorhergehenden beiden Jahre in Betracht, so belaufen sich dieselben für 1870 auf 28 554 984 Thlr. oder $22,_4$ Sgr. auf den Kopf, für 1869 auf 26 575 416 Thlr. oder $20,_8$ Sgr. auf den Kopf. Im Vergleich mit 1870 ist also die Zolleinnahme um 3 283 358 Thlr. oder $11,_5$ pCt. und $2,_5$ Sgr. auf den Kopf, gegen 1869 sogar um 5 262 926 Thlr. oder $19,_8$ pCt. und $4,_1$ Sgr. auf den Kopf gestiegen. Das Jahr 1871 hat sich hiernach für die Zollcassen in einer Weise günstig gestaltet, wie kaum erwartet werden durfte. Beim Beginn des Jahres waren ja die allgemeinen Handelsverhältnisse in Folge der Kriegslage noch sehr bedrückt, und wenn unser Handel freilich auch während des Krieges selbst in viel geringerem Umfange, als besorgt werden mochte, zu leiden hatte, so liess doch die Ungewissheit, wie unsere Verhältnisse zu Frankreich sich gestalten würden, eine ruhige und sichere Entwicklung des Handels zunächst nicht aufkommen. Als aber die Aussichten auf Frieden eine bestimmtere Gestalt annahmen und sich bald in äusserst günstiger Weise verwirklichten, begann ein neues Leben zu erwachen und ein Aufschwung des Handels und Verkehrs sich zu entfalten, wie er in ähnlicher Weise seit langer Zeit nicht stattgefunden hat. Der Verkehr nahm in kurzer Zeit so gewaltige Dimensionen an, dass die vorhandenen Transportmittel zur Bewältigung der massenhaften Güterversendungen nicht mehr ausreichten.

An dieser allgemeinen erfreulichen Bewegung haben unsere industriellen Kreise in besonders hervorragender Weise Theil genommen. Bei dem grossen Aufschwung, welchen das Maschinen- und Fabrikwesen genommen, gehörte namentlich Eisen zu den begehrtesten Artikeln des Handelsverkehrs, und da die Hütten- und Walzwerke des Inlandes die Nachfrage nur theilweise zu befriedigen vermochten, so sind erhebliche Bezüge an Roh- und Materialeisen vom Auslande gemacht worden und ist denselben die Herabsetzung der Eisenzölle wesentlich zu Gute gekommen. Auch die Baumwollen-Spinnerei und -Weberei befand sich in einer durchaus günstigen Lage, da sie stets guten Absatz zu meist guten Preisen hatte; sie kann das letzte Jahr als das beste betrachten, welches sie seit dem Amerikanischen Kriege gehabt hat. Unsere Tuch- und Lederwaaren-Industrie hatte namentlich für militärische Zwecke bedeutende Aufträge, und auch die Leinenwaarenfabriken, die längere Zeit über Geschäftslosigkeit zu klagen hatten, waren vollauf und lohnend beschäftigt, da ihre Fabrikate zu anhaltend steigenden Preisen gesucht blieben. Die Hüttenwerke, Eisengiessereien, Kessel- und Maschinenfabriken waren durchgängig mit Bestellungen so überhäuft, dass dieselben kaum bewältigt werden konnten. Im Colonialwaarenhandel ist in Folge der Zunahme der Consumtionsfähigkeit das Geschäft ebenfalls ein belangreiches und durchgängig zufriedenstellendes gewesen. Auch der kleine Handwerksbetrieb war in den meisten Branchen lohnend, so dass also das Jahr 1871

als ein für Handel, Gewerbe und Industrie in jeder Beziehung günstiges bezeichnet werden muss.

Unser Verkehr mit dem Auslande war so lebhaft wie möglich. Abgesehen von den erheblichen Bezügen der zollfrei eingehenden Rohstoffe, namentlich Baumwolle, Wolle, Flachs, Seide, Steinkohlen, Gerbe- und Färbematerialien aller Art, Häuten u. s. f., welche die des Vorjahrs bedeutend übersteigen, hat auch der Verkehr mit zollpflichtigen Waaren die grössten Dimensionen angenommen. Unter denjenigen dieser Artikel, deren Mehreinfuhr die oben nachgewiesene Steigerung der Einnahmen herbeigeführt hat, sind besonders hervorzuheben: Baumwollen-, Leinen- und Wollengarn, Baumwollen-, Wollen- und Seidenwaaren, Roheisen, Materialeisen und Eisenwaaren, Leder, Gewürze, Südfrüchte, Reis, Thee, Zucker, Syrup, Häringe, Tabak, Branntwein, Oel u. s. w. Die Einfuhr von Kaffee hat nach der Erhöhung des Eingangszolls die frühere Höhe zwar nicht ganz wieder erreicht; dies dürfte aber, nachdem die bedeutenden Bestände, welche aus dem Jahre 1870 übernommen wurden, 1871 inzwischen zur Consumtion gekommen, voraussichtlich im laufenden Jahre schon der Fall sein.

Berichtigung: In No. 37 S. 362 Sp. 1 Z. 35 v. o. muss es heissen: „unbegründeten“ statt ungehinderten.

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die Tit. Herren Actionäre werden hiemit zur ordentlichen

**Generalversammlung,**

auf Dienstag, den 9. April, Vormittags 10 Uhr, im grossen Saale des Stadt Cassino in Basel, eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom 18. März bis 8. April gegen Deposition der Actien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom 18. März bis 3. April

bei den Herren **Marcuard-André & Cie. in Paris,**
„ „ „ **Marcuard & Cie. in Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie. in Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn in Solothurn,**
„ **der Tit. Aargauischen Bank in Aarau,**

bezogen werden, allwo auch vom 18. März an die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 9. März 1872.

**Der Präsident des Verwaltungsrathes:**
A. Staehelin-Brunner.

## Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§. 40 und 35 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§. zu der im Bahnhof-Gebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

**Ordentlichen Generalversammlung**
**auf Samstag, den 27. April 1872, Morgens 10 Uhr,**

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht der Direction.
2. Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss §. 45 Ziffer 2 der Satzungen.
3. Verfügung über den vorhandenen Reinertrag beziehungsweise Festsetzung der Dividende nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen No. IV und No. IX.
4. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und §. 52 beziehungsweise Zusatz zu §. 47 der Satzungen.
5. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsrathes an die Stelle des verstorbenen Mitgliedes Hrn. Gottlieb Loew von Landstuhl gemäss §. 49 alinea 2 der Satzungen.

Dabei wird ad Ziffer 2 der Tagesordnung bemerkt, dass die Verbescheidung der Betriebsrechnung durch die allgemeine Generalversammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen Generalversammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 20. April l. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für 2 Actien gerechnet.

Ludwigshafen, den 21. März 1872.

**Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.**
Mahla.

## Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit der am 31. d. M. beginnenden **Sommerfahrordnung** gehen die ordnungsmässigen Züge

**von Nürnberg nach Fürth**

stündlich von Morgens 7 Uhr bis Abends 8 Uhr und um 10 Uhr,

**von Fürth nach Nürnberg**

stündlich von Morgens $7^1/_2$ bis Abends $8^1/_2$ Uhr und um $10^1/_2$ Uhr.

Die Benützung der Haltestelle Muggenhof ist frei gegeben:

**für die Züge aus Nürnberg:**

um 9 Uhr Vormittags, dann von Mittags 12 Uhr bis zum letzten Abendzuge;

**für die Züge aus Fürth:**

um 8 Uhr 30 Minuten Vormittags, dann von Mittags $12^1/_2$ Uhr bis zum letzten Abendzuge.

Nürnberg, 26. März 1872. **Das Directorium.**

## Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des

a) für die neue Bahnlinie Gassen-Arnsdorf,
b) für die Bahn-Unterhaltung pro 1873

erforderlichen kleinen Eisenzeuges und zwar:

ad a) 10 800 Centner Laschen aus Walzeisen mit ovalen Löchern,
„ b) 6 000 Centner desgl.
„ a) 3 600 Centner Laschenbolzen,
„ b) 2 100 Centner desgl.
„ a) 5 000 Centner Hakennägel,
„ b) 3 000 Centner desgl.

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Donnerstag, den 11. April cr., Vormittags $11^1/_2$ Uhr,**

in unserm Geschäftslocale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und ersiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichnnten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 21. März 1872.

**Königl. Direction**
**der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**
Schmerfeld.

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 39. Leipzig, am 3. April 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Die Böhmische Erzgebirgsbahn. Eine technische Skizze vom Oberingenieur Franz Ržiha in Prag. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet: Hannover-Altenbekener Eisenbahn. — Personalnachrichten. — Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Februar 1872. — Officielle- und Privat-Anzeigen: Oberschlesische Eisenbahn: Karf-Beuthen eröffnet. Oesterr. Südbahn: General-Versammlung. Berlin-Potsdam-Magdeburg: Einlösung von Prioritäts-Obligationen; Dividende.

## Die Böhmische Erzgebirgsbahn.

Eine technische Skizze vom Oberingenieur Franz Ržiha in Prag.

### I. Bedürfniss einer ferneren Ueberschienung des Erzgebirges.

Zwischen dem Defilé von Bodenbach und dem Passe von Kupferberg, also zwischen den Schienensträngen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Buschtêhrader Bahn legt sich im Norden von Böhmen das imposante Erzgebirge in einer Länge von etwa 15 Meilen vor das gewerbreiche Sachsen, und hindert daselbst die leichte Transportirung unserer vaterländischen Braunkohle nach Deutschland. Die seltene Güte, das günstige Vorkommen im bergmännischen Sinne und die Massenablagerung dieses Fossiles sind sattsam bekannt und ist bereits an anderer Stelle* die Menge des dicht am Erzgebirge angehäuften Kohlenquantums in der Ausdehnung zwischen Karbitz und Komotau auf rund 100 000 Millionen Centner verkäuflicher Kohle geschätzt worden.

Nach den heutigen geologischen Aufschlüssen in Böhmen, welche jedoch namentlich in Bezug auf Steinkohle noch lange nicht als abgeschlossen angesehen werden dürfen, bietet das Erzgebirgische Braunkohlenlager für unser Vaterland eine der sichersten Garantien für die grossartige national-öconomische Entwickelung, welcher wir mit voller Sicherheit entgegenschreiten und es ist diese im ganzen Bewusstsein unserer Kraft ausgesprochene Thatsache von solcher Bedeutung, dass wir den staatlichen Dispositionen über die rasche und vortheilhafte Ausbeute dieses immensen Kohlenlagers das vollste Augenmerk zuwenden müssen. Zu diesen Dispositionen gehört mit in erster Reihe die Schaffung geeigneter Abfuhrwege und wird die Bedeutung derselben so recht klar, wenn wir die folgenden Zahlen vorführen.

Kohlenproduction im Bezirke der Komotauer Berghauptmannschaft und Bahnversand mit der Aussig-Teplitzer Bahn:

| Jahr. | Production in Ctr. | Bahnversand in Ctr. | davon exportirt nach Deutschland Ctr. | von dem Exporte participirt die Wasserfracht mit Ctr. |
|---|---|---|---|---|
| 1862 | 11588543 | 5903179 | ? | ? |
| 1863 | 12863814 | 6844600 | ? | ? |
| 1864 | 14138897 | 8387676 | ? | ? |
| 1865 | 13714968 | 9015528 | ? | ? |
| 1866 | 13949111 | 8970800 | 5816200 | ? |
| 1867 | 18555551 | 13490600 | 9299200 | 6157800 |
| 1868 | 21540297 | 15522400 | 10714000 | 5388200 |
| 1869 | 25465769 | 18558700 | 12181600 | 6712800 |
| 1870 | 28657071 | 23819400 | 14656800 | 6809200 |

Lassen wir die im Jahre 1871 durch die Dux-Bodenbacher Bahn exportirten Kohlen ausser Betracht, so ergiebt die vorstehende Tabelle recht deutlich, dass fast consequent die Hälfte der geförderten Kohlen ihren Weg nach Deutschland nimmt, und dass dieser Export wieder fast zu gleichen Theilen per Bahn und per Wasser durchgeführt wird. Der Bahnversand nach Deutschland erfolgt gegenwärtig durch die Aussig-Teplitzer, durch die Staatsbahn und durch die Dux-Bodenbacher Bahn, welche ihre Frachten in Bodenbach der Sächsischen Staatsbahn überweisen. Der Bahntransport ist also schliesslich einer Linie überwiesen und es sind deshalb die aller Welt bekannten Stockungen, welche sich auf den Bahnhöfen zu Aussig und Bodenbach ergeben, um so natürlicher, als das Defilé von Bodenbach nicht allein von dem Kohlentransporte, sondern auch von einem erheblichen Theile des Europäischen Verkehrs überhaupt frequentirt wird.

Ein Theil des Bahnverkehrs nach Deutschland wird allerdings demnächst durch die Komotau-Weipert-Annaberger Strecke aufgenommen werden, doch berührt dieselbe mehr das Kohlenrevier an seiner westlichen Grenze bei Komotau und es bleibt das Centrum des Revieres, welches nach den neuesten Aufschlüssen in der Achse Brüx-Oberleutersdorf zu suchen ist, noch immer auf den Umweg über Bodenbach, oder wenn man will, über Weipert angewiesen. Nachdem nun aber gerade diesem Centrum des Kohlenrevieres die grösste Ausbeutefähigkeit zugesprochen werden muss und ihm das hauptsächlichste Deutsche Consumrevier von Chemnitz-Freiberg-Dresden und in der Verlängerung davon die Direction des Verkehres nach Leipzig und Magdeburg, mit den Flügeln Erfurt-Berlin gerade gegenübersteht: so treten in der Neuzeit, und mit Recht, eine Menge von Projecten hervor, welche sowohl Oesterreichischer, wie Deutscher Seits gemacht werden, um das Erzgebirge zwischen Weipert und Bodenbach erneut zu überschreiten.

### II. Bedingungen für die neue Ueberschienung.

Man kann nach den heutigen Aufschlüssen die Kohlenablagerung zwischen Karbitz und Komotau einerseits und zwischen Bilin, Brüx und Trubschitz und dem Fusse des Erzgebirges andererseits in fünf, allerdings mit einander zusammenhängende Mulden trennen, nämlich die Karbitz-Teplitzer, die Teplitz-Duxer, die Dux-Schwaz-Biliner, die Brüxer und die Komotauer Mulde. Die grösste und reichhaltigste dieser Mulden ist unbedingt die Brüxer oder wie sie mitunter nach ihrem Mittelpunkt bezeichnet wird, die Maltheurer Mulde; ihre Ausdehnung beträgt etwa 3 □Meilen und ist an beiden Muldenrändern (theils durch Tagebaue erschlossen) die Kohle über 120 Fuss mächtig bekannt, auch das volle und früher von mancher Seite angezweifelte Durchstreichen des Flötzes erst kürzlich im Centrum bei Maltheuern in 94 Klftr. Tiefe constatirt worden. Für die rationelle Ausbeute gerade dieser Special-Mulde, auf deren Gebiete sich die bestehenden und im Baue begriffenen Bahnen: Aussig-Teplitz, Osseg-Komotau, Pilsen-Priesen-Brüx und Prag-Dux-Brüx treffen und denen sich demnächst noch anschliessen werden: Aussig-Bielathalbahn-Brüx, Postelberg-Brüx und Saaz-Brüx ist nun insbesondere die Nothwendigkeit einer directen Ueberschreitung des Erzgebirges anzuerkennen und es bestehen bereits theils von den genannten Stammbahnen, theils von anderen Consortien auf Böhmischer und Sächsischer Seite ausgehend, verschiedene und zahlreiche diessfällige Projecte, die insbesondere dahin zielen, das Erzgebirge sowohl bei Görkau wie bei Niklasberg zu überschreiten. Unter diese Projecte reihen wir jenes von Dux-Pirna nicht. Es fällt nämlich dieses Project naturgemäss der Dux-Bodenbacher Bahn zu, welche bereits im Besitze der Höhe von Khan (ca. 2 Meilen von Bodenbach) ist und kann man das Project in rein technischer Beziehung mit Khan-Pirna bezeichnen. Die Aufgabe dieser Linie ist eine ganz andere, als wir sie eben im Auge haben; die Erreichung von Pirna kann nämlich nicht den Zweck haben, die Brüxer Mulde mit dem Distrikte Chemnitz-Freiberg-

* Ržiha, Studien über Eisenbahnbauten etc. Prag 1871; — besprochen in No. 19 S. 361 dieser Zeitung von 1871.

Dresden in directe Verbindung zu setzen, sondern sie kann — und zwar mit voller finanzieller Berechtigung — ihren Schwerpunkt nur darin suchen, a) die Station Bodenbach theilweise zu entlasten; b) der Dux-Bodenbacher Bahn ein neues Absatzgebiet, welches sich durch die Orte Lauenstein, Bärenstein, Liebstadt, Gottleuba, Berggiesshübel und Peterswald kenntzeichnet, zu schaffen; c) dieses Gebiet überhaupt durch eine Bahnanlage im Sächsischen Interesse zu heben; d) den Umweg Khan-Bodenbach, Krippen-Pirna um etwa $2^1/_2$ Meilen zu kürzen (obschon diese Kürzung durch die grössere virtuelle Länge reducirt wird) und e) den Brüx-Duxer Kohlenlagern einen directen Weg Pirna-Bautzen-Cottbus-Görlitz, also eine ganz andere und zwar eine westliche Direction zu öffnen.

Kehren wir zu dem eigentlichen Gegenstande unserer Betrachtung, nämlich zu der Aufgabe zurück, welchen Weg ein Böhmischer Erzgebirgsaufgang zu nehmen habe, der den Mittelpunkt des Böhmischen Kohlenrevieres mit dem Hauptdistricte Chemnitz-Freiberg-Dresden in Verbindung bringt, also die Hauptdirection Freiberg-Leipzig wahrt, so wird es vor Allem nöthig sein, die Bedingungen festzustellen, denen eine solche Ueberschienung des Erzgebirges zu unterliegen hat. Es sind dies folgende:

1) Aus nationalöconomischen Rücksichten ist zwischen Weipert und (Khan)-Bodenbach nur ein Aufgang auf Böhmischer Seite statthaft. Die Distanz dieser zwei bestehenden Schienenwege beträgt, wie oben bemerkt, nur 13 respective 15 Meilen; sie ist also zu gering, als dass zwei oder gar mehrere Aufgänge, die ein grosses Bau- und Betriebscapital beanspruchen würden, sich in der nächsten Zukunft rentiren könnten.

2) Dieser eine Aufgang muss die Brüxer Kohlen-Mulde zum Ausgangspunkte nehmen.

3) Dieser eine Aufgang muss ferner den Interessen aller jener bestehenden und im Baue bereits concessionirten Bahnen gerecht werden, welche sich die Exploitation der Erzgebirgischen Braunkohle zur Aufgabe gestellt haben, — denn der Aufgang auf die Böhmische Seite des Erzgebirges ist viel zu kostspielig im Baue und zu wenig rentabel im Binnenverkehre (auf der Oesterreichischen Seite), als dass das Risico von einer der Böhmischen Stammlinien dann allein getragen werden könnte, wenn dieser Aufgang nur im einseitigen Interesse disponirt würde.

4) Der Aufgang muss in Bezug auf Bau- und Betriebskosten ein vortheilhafter sein.

5) Die Wahl des Grenzortes zwischen Böhmen und Sachsen muss den Sächsischen Interessen in specie und den Verkehrsinteressen für den Deutschen Kohlenmarkt im Allgemeinen entsprechen.

### III. Der Bau des Erzgebirges.

Den äusseren Bau des Erzgebirges kann man recht übersichtlich aus der bekannten Ravensteinschen Schachtenkarte von Deutschland entnehmen. Auf der Böhmischen Seite ragt das Gebirge steil geböscht, gleich einer Wand bis zu einer Seehöhe von 660 bis 1200 Meter empor; oben ist wie nach Sachsen zu sanft verflächendes, aber bergig unterbrochenes Plateau von 2 bis 4 Meilen Breite zu treffen, und von da ab streckt sich das Land sanft nach dem Deutschen Reiche zu. Im Allgemeinen wechselt das Böschungsverhältniss des Gebirges auf der Böhmischen Seite zwischen 1:20 und 1:36; blos bei Eisenberg und Ladung ergiebt sich eine Steilheit von 1:6 bis 1:10. Auf der Sächsischen Seite wechselt der Abfall im grossen Durchschnitte zwischen 1:60 und 1:80. Die Wasserscheide zieht sich demnach nur $^1/_2$ bis $1^1/_2$ Meilen vom Fusspunkte auf der Böhmischen Seite hin und stellt nur eine wellige Linie, ohne tief eingeschnittene eigentliche Pässe dar.

Der Zug der Wasserscheide zwischen Niklasberg und Weipert, also in der Ausdehnung, welche uns hier interessirt, streicht im grossen Ganzen durch folgende Punkte:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Niklasberg-Neustadt | . . . . . | 800 | Meter Seehöhe |
| Langenwiese | . . . . . | 771 | „ „ |
| Farbenhübel | . . . . . | 748 | „ „ |
| Einsiedel | . . . . . | 666 | Meter Seehöhe |
| Gebirgsneudorf | . . . . . | 670 | „ „ |
| Bernstein | . . . . . | 920 | „ „ |
| Sebastiansberg (Wasserscheide der Bahnlinie Krima-Raitzenhain) | . . . | 820,6 | „ „ |
| Kupferberg (Wasserscheide der Buschtêhrader Bahn) | . . . . . | 858,6 | „ „ |
| Beerhübel | . . . . . | 912 | „ „ |
| Bärenalli | . . . . . | 857 | „ „ |
| Hohehau | . . . . . | 997 | „ „ |
| Hauenstein | . . . . . | 1083 | „ „ |
| Sonnewirbel | . . . . . | 1237 | „ „ |
| Gottesgab | . . . . . | 900 | „ „ |

Der von Bahnen bestrichene Fuss des Gebirges auf Oesterreichischer Seite wechselt zwischen 200 und 336 Meter und ist im Mittel zu 255 Meter verglichener Seehöhe zu veranschlagen. Wir sehen also, dass der Hauptkamm des Gebirges sich von Gottesgab nach Einsiedel senkt, daselbst den tiefsten Punkt erreicht und sich dann wieder weiter nach Niklasberg hebt, ferner bis Zinnwald (863 Meter) steigt und von da über Mückenberg (770 Meter), Adolfsgrün (731 Meter), Jungferndorf (660 Meter) und Tyssa Bracke (563 Meter) allmälig nach der Elbe zu sinkt.

Von dem Erzgebirgskamme ziehen sich nach der Böhmischen Seite hin ausserordentlich viele Thäler herab; dieselben haben im Allgemeinen sehr wenig Entwickelung und verfolgen meist im geraden Zuge den Thalsturz. An der Wurzel sind diese Thäler sehr steil (1:7 bis 1:20), im weiteren Verfolge werden sie im Gefälle milder; die Hänge sind steil geböscht, Seitenthäler münden selten ein, so dass man entlang der ganzen Böhmischen Lehne nur an wenigen Stellen wechselnde Vorgehänge findet, die den Aufbau einer Eisenbahnlinie begünstigen. Weit vortheilhafter gestaltet sich für Eisenbahnprojecte das Sächsische Gehänge, es sind in demselben namentlich nur drei Flussgebiete zu unterscheiden, welche für uns hier Interesse haben, nämlich die Flöha (Richtung nach Chemnitz), die Mulde (Richtung nach Freiberg) und die Weiseritz (Richtung nach Tharandt-Dresden).

### IV. Wahl des Aufganges.

Nach dem aufgestellten Programme und nach dem vorliegenden Baue des Erzgebirges wird für den tracirenden Ingenieur nicht leicht eine interessantere technische Aufgabe gefunden werden können, wie jene des zweckmässigsten Aufganges auf das Erzgebirge. So weit ich mir nach den diessfälligen Studien ein Urtheil zutrauen darf, muss der Aufgang über Niklasberg sowohl, wie jener von Görkau aus verworfen und die Aufmerksamkeit auf den Pass von Einsiedel gelenkt werden. Wir erhalten dann eine Böhmische Linie Brüx-Maltheuern-Oberleutersdorf-Einsiedel und lassen sich dafür folgende Momente geltend machen.

1) Der Aufgang liegt in der Mitte zwischen Weipert und Bodenbach, er entspricht also der allgemeinen Transportrichtung am meisten.

2) Es geht diese Linie von Brüx, dem Sammmelplatze aller Böhmischer Seits etablirten Linien aus, und wird sie dadurch nicht nur allein allen betheiligten Bahnen gerecht, sondern sie durchzieht

3) auch den Kern der Kohlenablagerung, fördert also am vortheilhaftesten die bergbaulichen Interessen.

4) Der Aufgang Oberleutersdorf-Einsiedel dürfte schwerlich in Beziehung auf Entwickelungsfähigkeit der Linie, in Beziehung auf leichten Bau und in Beziehung auf erleichterten Betrieb von einer anderen Aufgangslinie übertroffen werden. Ich würde nämlich nicht rathen, Einsiedel von Oberleutersdorf aus durch den bekannten und mehrfach untersuchten Rauschengrund zu erreichen, weil dieses Thal zu eng, zu schroff in den Seitenhängen, zu steil in der Sohle, ferner zu geradlinig ist und an der Wurzel ohne eine Tunnellirung nicht zu fassen sein würde, indem der Uebergang über die Göhren (720 Meter) nach Einsiedel, nach den Sächsischen barometrischen Höhenmessungen, um 54 Meter höher liegt als der letztere Ort. Vielmehr eignen sich die Vor-

berge zwischen Oberleutersdorf und Jahnsdorf durch Ausfahrung der daselbst mehrfach niedertretenden Thäler vollkommen dazu, um in schon günstiger Höhe in das Kreuzweger-Thal zu gelangen. Dieses Thal befriediget durch seine Bauart den tracirenden Ingenieur in hohem Grade und ist dasselbe vermöge seiner vielfachen Windungen, vermöge seiner zahlreichen Seitenarme und vermöge der dichten Nachbarschaft der zur Ausfahrung und Stufenbildung benutzbaren Parallelthäler in ganz hervorragender Weise geeignet, um leicht auf das Plateau von Einsiedel gelangen zu können. Es wird daselbst mit günstigen Radien operirt, aller Wahrscheinlichkeit nach vermöge einer rückkehrenden Serpentine vor der Thalwurzel eine Wasserscheiden-Tunnellirung vermieden, dann eine günstige Steigung erzielt, und schliesslich wegen der sanften Figuration der Thalwände sicher ein verhältnissmässig billiger Bau erhofft werden können. Diese Beschaffenheit der Vorthäler und des Kreuzwegerthales gestatten eine im Böhmischen Erzgebirgshange sehr selten durchführbare günstige Entwickelung der Linie und da Einsiedel nach barometrischen Messungen im ganzen Gebirge zwischen Mückenberg und Weipert der absolut niederste Wasserscheidepunkt (666 Meter) ist, so ist also auch die absolute Höhensteigung dem zu gebenden Bahngefälle die günstigste, also weit günstiger, als die Ersteigung der Kupferberger Passhöhe (858,6 Meter), als jeneder Sebastianberger — Krima-Raitzenhainer — Passhöhe (820,6 Meter) und als jene der Niklasberger Passhöhe (800 Meter). Die Höhenlage von Einsiedel über Oberleutersdorf ist nach barometrischen Messungen mit 411 Metern zu beziffern; es ist also bei der Annahme eines Gefälles von 1:60 eine Entwickelungslänge von ca. 25 Kilometer ($3^1/_3$ Meilen) nöthig, während die Luftlinie Oberleutersdorf-Einsiedel etwa nur $1^1/_4$ Meilen misst; der Entwickelungscoefficient muss also 2,6 betragen und ist derselbe in dem angegebenen Wege erreichbar. Ein Gefälle von 1:40 würde nur 16,4 Kilometer Entwicklungslänge beanspruchen, also etwa 1,1 Meilen Bahnlänge sparen, eine Ersparung, die jedoch aus wichtigen Betriebs- und Concurrenzrücksichten hier nicht am Platze sein würde.

5) Die Linie Brüx-Oberleutersdorf-Einsiedel entspricht in ganz hervorragender Weise den Interessen des Sächsischen Nachbarlandes, weil, wie wir sofort sehen werden, Einsiedel als Knotenpunkt für jene vier Hauptrichtungen dient, die Sächsischer Seits überhaupt intendirt werden können.

### a. Linie Einsiedel-Olbernhau-Chemnitz (Flöhathalbahn).

Von Einsiedel kann man das Flöhathal auf zweifachem Wege erreichen, entweder über Brüderwiese entlang dem Schweinitzbache, dessen flache Thalwände sich sehr gut zu Entwickelungen eignen, nach Catharinenberg (566 Meter) und von da über Hirschberg und Grünthal (466 Meter) nach Olbernhau (439 Meter); oder über Seifen (630 Meter), Seifenbach (596 Meter) hinauf ins Flöhathal nach Hasenbrücke (575 Meter), woselbst man kehrt und über Pürschenstein (510 Meter) nach Grünthal kommt. Der erstere Weg giebt ein Durchschnittsgefälle von 1 : 60, der letztere von 1 : 200 — beide Gefälle nur bis Grünthal gerechnet. Die Flöhathallinie ist für Sachsen sowohl, wie für Böhmen von ganz hervorragender Wichtigkeit, weil sie Chemnitz dem Böhmischen Kohlenmarkte direct erschliesst und es hat die Direction Einsiedel-Olbernhau für die Buschtêhrader Bahn, welche von Krima-Raitzenhain, resp. Komotau-Sebastianberg (820,6 Meter) herüberkommt, eine eminente Bedeutung, indem dadurch der Buschtêhrader Bahn neue Richtungen erschlossen werden, die von Einsiedel abgehen und welche wir sofort kennen lernen werden.

### b. Die Einsiedel-Freiberger Linie.

Die Wurzel des Thales der Freiberger Mulde ist vom Thale der Flöha nur 3500 Meter entfernt, nämlich nur getrennt durch die Distanz von Hasenbrücke (575 Meter) nach Rechenberg (532 Meter). Rechenberg liegt schon abwärts in dem Thale der Freiberger Mulde, welche an dem Grenzorte Muldau (651 Meter) an der Wasserscheide (800 Meter) zwischen Niklasberg (568 Met.) und Muldau beginnt. Man kann nun von Hasenbrücke (Georgenthal) aus sehr gut das Thal der Freiberger Mulde erreichen und eignet sich dazu die Partie von Claussnitz (509 Meter) am geeignetsten, weil hier die Direction über Mulda (424 Meter) nach Freiberg (427 Meter) mit einem Schlage gewonnen wird.

### c. Einsiedel-Klingenberg oder Einsiedel-Tharandt.

Von Claussnitz ab kann man westlich von Frauenstein über Dittersbach (467 Meter), dann über Sohra und Collmitz (439 Meter) hinab nach der Station Klingenberg (432 Meter) kommen, oder aber das Thal der wilden Weiseritz, welche durch den bekannten, wilden Rabenauer Grund nach Tharandt (222 Meter) führt, erreichen.

### d. Einsiedel-Dresden.

Endlich bietet der Knotenpunkt Einsiedel die Durchführbarkeit einer directen Linie Brüx-Dresden, indem man von Dittersbach nord-östlich abgeht, das Thal der wilden Weiseritz übersetzt, nach Dippoldiswalde (355 Meter) geht und von da über Bannewitz (261 Meter) und Kaitz (191 Meter) die Direction nach Dresden (110 Meter) gewinnt.

## V. Distanzen.

Nach den vorstehenden Auseinandersetzungen lassen sich in abgerundeter Summe folgende Distanzirungen annehmen:

| | | |
|---|---|---|
| Brüx-Oberleutersdorf | 1,2 | Meilen |
| Oberleutersdorf-Einsiedel | 3,3 | „ |
| Brüx-Chemnitz | 14,5 | „ |
| Brüx-Freiberg | 9,5 | „ |
| Brüx-Klingenberg | 9,5 | „ |
| Brüx-Tharandt | 11,0 | „ |
| Brüx-Dresden | 13,5 | „ |

Auf dem heutigen Umwege über Bodenbach, selbst die von Brüx aus noch nicht durchführbare Benutzung der Dux-Bodenbacher Bahn vorausgesetzt, stellen sich die Distanzen in abgerundeter Summe folgend:

| | | |
|---|---|---|
| Brüx-Chemnitz | 27,8 | Meilen |
| Brüx-Freiberg | 22,5 | „ |
| Brüx-Dresden | 17,0 | „ |

Durch die Einsiedler Linie würde also der Weg von
Brüx nach Dresden um 3,5 Meilen
„ „ Freiberg „ 13,0 „
„ „ Chemnitz „ 13,3 „
abgekürzt werden.

## VI. Resumé.

Aus dem Vorstehenden dürfte ersichtlich geworden sein, dass die Linie Oberleutersdorf-Einsiedel jenem Programm gerecht wird, welches im Absatz II aufgestellt wurde. Wir betonen nochmals, dass dieser Aufgang a) den bergbaulichen Interessen in bester Weise entspricht, weil er die Mitte des Kohlenreviers fasst, und eine gleichmässige Abfuhr nach Freiberg-Leipzig, nach Dresden und nach Chemnitz zulässt; dass dieser Aufgang b) den Oesterreichischer Seits etablirten Linien am besten conveniren muss, weil sie insgesammt in der Achse und Richtung Brüx-Oberleutersdorf culminiren; dass er c) die geringsten Bauschwierigkeiten und die vortheilhaftesten Betriebsverhältnisse besitzt und dass dieser Aufgang endlich d) den Sächsischen Interessen, wie kein zweiter entspricht. Dieses letztere wird vollkommen klar, wenn man die Dreitheilung Chemnitz-Einsiedel, Freiberg-Einsiedel und Dresden-Einsiedel betrachtet, wenn man erwägt, dass der District des Sächsischen Erzgebirges nach Bahnanlagen ruft und wenn man insbesondere durch einen Ausbau der nach dem Projecte noch offen bleibenden Bahnlücken: Annaberg-Lengefeld, Lengefeld-Mulda und Dippoldiswalde-Berggiesshübel in letzter Instanz eine dem Gebirgskamme parallele Linie Annnaberg-Pirna schafft, die den Interessen des Sächsischen Erzgebirgslandes in hohem Grade förderlich sein müsste und die jetzige Lücke der Sächsischen Bahnen vollkommen ausfüllen würde.

Bezüglich der Vortheile der projectirten Linie für die Böhmischen Bahnen bemerken wir schliesslich noch Folgendes.

Durch den Ausbau des Ergänzungsstückes Olbernhau-Saida-Friedebach würde auch die Buschtêhrader Bahn direct mit Freiberg und Dresden; dann durch den Ausbau des Bahnstückes Frei-

berg-Dippoldiswalde-Berggiesshübel würde die Dux-Bodenbacher Bahn bei Festhaltung des Projectes Khan-Pirna ihren Weg von Khan ab nicht nur nach Pirna, sondern direct nach Dresden und nach Freiberg finden — es würden also auch durch diese Ergänzungen unseres Projectes besonders jene zwei Oesterreichischen Bahnen gewinnen, welche durch die Ersteigung gewisser Höhen des Erzgebirges bereits erhebliche Opfer gebracht haben, also an den weiteren Vortheilen dieser Ersteigungen Theil zu nehmen, füglich in erster Reihe berechtigt sein müssen.

Von ganz besonderer Bedeutung ist die Linie Oberleutersdorf-Einsiedel auch für die Pilsen-Priesen-Brüxer, namentlich aber für die Prag-Dux-Brüxer Bahn. Für letztere bietet sie unbedingt den kürzesten Weg nach Leipzig, geeint mit dem Vortheile der dreifachen Ausästung nach Chemnitz, Freiberg und Dresden. Endlich muss noch hervorgehoben werden, dass die Aussig-Teplitzer und die Dux-Bodenbacher Bahn, weil sie in ihrem Concentrationspunkte von dem Projecte Oberleutersdorf-Einsiedel getroffen werden, ein sehr grosses Interesse an dem Zustandekommen dieser Linie haben müssen, und dass ein Gleiches auch für die Oesterreichische Nordwestbahn der Fall ist, weil diese Bahn mit ihrem linken Flügel, vermöge der Bielathalbahn ins Kohlenrevier schreitet und durch ein Zwischenglied Schwaz-Oberleutersdorf einen neuen Grenzpunkt Sachsens und zwar den für die Oesterreichische Nordwestbahn sehr wichtigen Punkt Einsiedel gewinnt, der als gemeinsamer Schlüssel für die Directionen Wien-Chemnitz-Cassel und Wien-Freiberg-Leipzig dient.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

* **Hannover-Altenbekener Eisenbahn.** Die polizeiliche Abnahme der Strecken Hannover-Hameln und Weetzen-Barsinghausen hat stattgefunden und ist der Eröffnungstermin, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung auf Sonnabend den 13. April festgesetzt. Die Eröffnung der Bahn bis Altenbeken steht in der Mitte des Sommers d. J. zu erwarten.

Der Staats-Anzeiger meldet, dass der König mittelst Allerh. Concessions-Urkunde vom 1. März d. J. der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Bahn von Hildesheim in der Richtung nach Braunschweig bis zur Landesgrenze, sowie einer Bahn von Grauhof nach Goslar — unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechtes — die landesherrliche Genehmigung ertheilt hat.

## Personalnachrichten.

**Bayerische Ostbahnen.** Für die Projectirung und den Bau neuer Linien werden tüchtige Ingenieure gesucht. Siehe Bekanntmachung S. 379.

# Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Februar 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr | aus dem Frachten-Verkehr | in Summa | Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr | Bis ultimo Februar. | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | Gulden | Gulden | Gulden | Gulden | Gulden | Gulden |
| Alföld-Fiumaner Eisenbahn | 52,5 | 41 | 77340 | 51923 | 305263 | 452022 | 52853 | 58935 | 111788 | +17601 | 229138 | +51182 |
| Arad-Temesvár [1] | 8 | — | 6776 | — | 50236 | — | 6078 | 8338 | 14416 | — | 27084 | — |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn | 8,5 | 8,5 | 22134 | 14397 | 1909386 | 2170067 | 13798 | 76668 | 90466 | +720 | 196225 | +15996 |
| Böhmische Nordbahn | 19 | 19 | 27728 | 22592 | 464467 | 531556 | 15319 | 60624 | 75943 | —5554 | 153225 | —8623 |
| Böhmische Westbahn | 27 | 27 | 29589 | 18439 | 1418793 | 1327395 | 46103 | 194352 | 240455 | +21090 | 497257 | +45983 |
| Buschtêhrader Eisenbahn [2] | 37,948 | 29,482 | 46951 | 37864 | 2099888 | 1941171 | 37477 | 170812 | 208289 | +60212 | 437448 | +147918 |
| Dux-Bodenbacher Eisenbahn [3] | 6,7 | — | 6689 | — | 123362 | — | 2699 | 9032 | 11731 | — | 22129 | — |
| Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn [4] | 9 | 9 | 14294 | 11958 | 171292 | 213175 | — | — | 27526 | —4223 | 56924 | —1621 |
| Galizische Carl Ludwig-Bahn | 77,5 | 70 | 46013 | 33777 | 1074340 | 799596 | 105449 | 640336 | 745786 | +174877 | 1435312 | +229103 |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 5,5 | 5,5 | 9582 | 7339 | 604700 | 562021 | 4965 | 63806 | 68771 | +5803 | 139556 | +21196 |
| Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn [5] | 2,9 | 2,9 | 4453 | — | 109415 | — | 1854 | 9935 | 11789 | — | 22578 | — |
| a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 80 | 82,50 | 147564 | 126284 | 4992600 | 4889515 | 256548 | 1444115 | 1700663 | +148636 | 3468174 | +329673 |
| b. Mährisch-Schlesische Nordbahn | 18,8 | 18,8 | 26614 | 19119 | 457332 | 359063 | 25666 | 62804 | 88470 | +14443 | 173707 | +35356 |
| Kaiser Franz-Josef-Bahn [6] | 88,5 | 46,5 | 111099 | 43487 | 666053 | 424649 | 136793 | 174636 | 311429 | +116322 | 566006 | +180035 |
| a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn | 72,995 | 73,380 | 102027 | 83228 | 2207318 | 1902620 | 172969 | 468235 | 641204 | +35796 | 1293476 | +64831 |
| b. Neumarkt-Braunauer Bahn | 8,000 | 7,380 | 7049 | 3608 | 437738 | 41962 | 7450 | 37556 | 45006 | +37374 | 91379 | +76066 |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn [7] | 39,5 | 17,5 | 31192 | 9451 | 520029 | 335975 | 24290 | 50686 | 74976 | +34974 | 151523 | +71924 |
| Kronprinz Rudolfsbahn | 60,5 | 58,5 | 66174 | 47820 | 977091 | 842819 | 44427 | 102688 | 147115 | +36448 | 275378 | +65539 |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn | 47 | 47 | 22814 | 18862 | 405253 | 263516 | 42508 | 127130 | 169638 | +44832 | 378088 | +108842 |
| Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [8] | 8 | 8 | 10651 | 10050 | 451101 | 545633 | — | — | 53730 | —8454 | 163691 | —11508 |
| Oesterr. Nordwestbahn | 81 | 31 | 106144 | 31098 | 1293831 | 731037 | 71675 | 217080 | 288755 | +217765 | 576585 | +441606 |
| Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E. | 207,5 | 207,5 | 286464 | 232041 | 6805307 | 8360538 | 563528 | 2103933 | 2667461 | —31678 | 5437535 | +130533 |
| Oesterr. Südbahn | 287 | 260 | 405909 | 272070 | 6276352 | 5578663 | 586747 | 1698949 | 2285696 | —88675 | 4477806 | —91227 |
| Ostrau-Friedlander E. | 4,4 | 4,4 | 5656 | 3484 | 234615 | 73956 | 2319 | 20951 | 23270 | +3644 | 43142 | +9673 |
| Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn | 8,50 | 8,50 | 5114 | 3934 | 88482 | 82609 | 5195 | 13759 | 18954 | +945 | 36370 | +3148 |
| Salzburg-Halleiner E. [9] | 2,40 | — | 2745 | — | 66459 | — | 896 | 4746 | 5642 | — | 12350 | — |
| Erste Siebenbürger Eisenbahn | 38,5 | 38,5 | 23770 | 21126 | 480199 | 473931 | 21621 | 100170 | 121791 | +11270 | 110512 | +27628 |
| Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn | 31,5 | 31,5 | 41602 | 33507 | 996184 | 947291 | 25846 | 141902 | 167748 | —17196 | 347990 | —17170 |
| Theissbahn | 77 | 77 | 76551 | 59336 | 1154989 | 1453126 | 127002 | 292857 | 419859 | —25075 | 874803 | —15983 |
| Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn | 11,50 | 11,50 | 19598 | 17542 | 495516 | 690702 | 12959 | 51562 | 64521 | —9802 | 142370 | —9240 |
| Ungarische Nordostbahn [10] | 20 | — | 28929 | — | 199851 | — | 24270 | 35423 | 59693 | — | 112350 | — |
| Ungarische Ostbahn [11] | 35 | 20 | 22754 | 9902 | 235276 | 133204 | 23451 | 34468 | 57919 | +18977 | 116132 | +32955 |
| Ungarische Staatseisenbahnen | 62,5 | — | 62517 | 34560 | 980328 | 1351322 | 77302 | 193113 | 270415 | +23118 | 582012 | +103133 |
| Ungarische Westbahn [12] | 15,14 | — | 18704 | — | 86550 | — | 11595 | 13859 | 25454 | — | 47706 | — |
| Wr. Neustadt-Gr. Neusiedel Eisenb. [13] | 4,50 | — | 5283 | — | 122902 | — | 3122 | 10864 | 13986 | — | 26929 | — |

[1] Eröffnet am 6. April 1871.

[2] Priesen-Carlsbad (7,7 M.) und Tirschnitz-Franzensbad (0,5 M.) am 9. December 1871 eröffnet.

[3] Eröffnet am 2. October 1871.

[4] Vom 29. Januar bis 25. Februar 1872.

[5] Eröffnet am 1. October 1871.

[6] Gemünd-Čerčan-Pišely (18,9 M.) am 3. September 1871, Čerčan-Pišely-Prag (5,4 M.) am 14. December 1871 eröffnet.

[7] Sillein-Poprád (18,32 M.) am 8. December und Poprád-Igló (3,49 M.) am 12. December 1871 eröffnet.

[8] Vom 29. Januar bis 25. Februar 1872, resp. vom 1. December 1871 an.

[9] Eröffnet am 15. Juli 1871.

[10] Debreczin-Nagy-Karoly (9,17 M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly-Szathmar (4,75 M.) am 25. September 1871, Szerencs-Satoralja-Ujhely (5,99 M.) am 26. October 1871 eröffnet.

[11] Karlsburg-M.-Vásárhely (14,76 M.) am 20. November 1871 eröffnet.

[12] Raab-Steinamanger eröffnet am 1. October 1871.

[13] Eröffnet am 1. September 1871.

# Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Februar 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr | aus dem Güter-Verkehr | in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo Februar | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | | | | | | |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bebra-Hanauer Eisenbahn | 19,5 | 19,5 | 38825 | 60880 | 589380 | 446936 | 26040 | 52580 | 81080 | —18901 | 159020 | —38819 |
| a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb. | 108,68 | 97,06 | 781349 | 613058 | 19163049 | 14351206 | 183580 | 696478 | 941198 | +187759 | 1887418 | +383305 |
| b. Ruhr-Siegbahn | 14,39 | 14,39 | | | | | 10300 | 129257 | 147607 | +32578 | 291392 | +69602 |
| Berlin-Anhaltische E. | 49,14 | 49,14 | — | — | — | — | 79500 | 192200 | 276700 | +42669 | 567700 | +47886 |
| Berlin-Görlitzer E. | 27,6 | 27,6 | — | — | — | — | 20910 | 60019 | 87884 | +22128 | 169975 | +34691 |
| Berlin-Hamburger E. | 39,7 | 39,7 | — | — | — | — | 64413 | 272253 | 349892 | +95919 | 702474 | +146226 |
| Berlin-Potsdam-Magdburger E. | 19,54 | 19,54 | — | — | — | — | 66017 | 138525 | 204542 | —3673 | 410702 | —41084 |
| a. Berlin-Stettin-Stargard | 29,7 | 29,7 | — | — | — | — | 51815 | 125104 | 178233 | +51185 | — | +79796 |
| b. Stargard-Cöslin-Colberg | 22,9 | 22,9 | — | — | — | — | 14506 | 28467 | 43219 | +16959 | — | +21317 |
| c. Zweigbahn Cöslin-Danzig | 26,31 | 8,9 | — | — | — | — | 12145 | 12435 | 24783 | +9289 | — | +15702 |
| d. Vorpommersche Zweigbahnen | 31,4 | 31,4 | — | — | — | — | 20496 | 26235 | 46960 | +8270 | — | +10187 |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | 22,89 | 22,89 | 97547 | — | — | — | 34395 | 104876 | 140541 | +35283 | — | +80048 |
| Cottbus-Grossenhain | 10,60 | 10,60 | 11517 | 6806 | 269616 | 138503 | 2987 | 13761 | 16748 | +7499 | 32941 | +14370 |
| Halle-Sorau-Gubener E. [2] | 15,54 | — | — | — | — | — | 4030 | 7573 | 13968 | — | 26653 | — |
| Hannoversche Staatsbahn | 111,1 | 109,4 | — | — | — | — | 134587 | 565644 | 737685 | +163302 | 1446902 | +197445 |
| a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst. | 32,4 | 32,4 | 94713 | 77304 | 878400 | 673158 | 33692 | 71388 | 105080 | +16418 | 212282 | +22172 |
| b. Glückstadt-Elmshorn | 4,5 | 4,5 | 10711 | 11236 | 63741 | 273880 | 2652 | 2649 | 5301 | —15519 | 11527 | —30012 |
| c. Schleswigsche E. | 30,9 | 30,9 | 30251 | 22341 | 264225 | 171693 | 13970 | 33079 | 47049 | +12367 | 92469 | +16660 |
| Homburger E. | 2,41 | 2,41 | 43035 | 35892 | 46036 | 40223 | 8513 | 1358 | 9871 | +1302 | 19302 | +2102 |
| a. Köln-Mindener Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn | 48,72 | 48,72 | — | — | — | — | 110716 | 557016 | 712367 | +55133 | 1387895 | +65312 |
| b. Köln-Giessen und Rheinbrücken | 24,81 | 24,81 | — | — | — | — | 21614 | 171612 | 208115 | +46296 | 418558 | +100784 |
| c. Zusammen | 73,03 | 73,03 | — | — | — | — | 132330 | 728626 | 920482 | +101429 | 1806453 | +166096 |
| d. Venlo-Hamburger Bahn [3] | 15,60 | 8,94 | — | — | — | — | 8948 | 29195 | 39381 | — | 80840 | — |
| Leipzig-Dresden | 29,35 | 29,35 | — | — | — | — | 57788 | 144390 | 202179 | +18221 | 446538 | +67598 |
| a. Lübeck-Büchen | 6,3 | 6,3 | 9116 | 7811 | 212316 | 60604 | 3040 | 9778 | 51971 | +20776 | 97098 | +29323 |
| b. Lübeck-Hamburg | 8,45 | 8,3 | 23168 | 18063 | 337148 | 198786 | 9910 | 25143 | | | | |
| Märkisch-Posener E. | 36,2 | 36,2 | — | — | — | — | 17776 | 21268 | 41329 | — | — | — |
| a. Magdeburg-Leipzig | 22,682 | 22,682 | — | — | — | — | 41841 | 163206 | 205047 | +29772 | 428067 | +68823 |
| b. Halle-Casseler Zweigbahn | 22,25 | 22,25 | — | — | — | — | 19459 | 51224 | 70683 | —17495 | 148894 | —56028 |
| Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Vienenburg u. Magdeburg-Wittenberge | 44,0 | 44,0 | 144722 | 124383 | 3561075 | 3551546 | 43203 | 172792 | 215995 | +8964 | 449115 | +31238 |
| Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Lehrte | 31,9 | 16,6 | 43810 | 5501 | 596043 | 25485 | 22053 | 80113 | 102166 | +98083 | 213410 | +209326 |
| Magdeb.-Halberstädter E. c. Stendal-Salzwedel u. Aschersleben-Cönnern | 11,14 | 7,6 | 14432 | 6225 | 234467 | 20918 | 2194 | 6062 | 8256 | +5177 | 16592 | +15105 |
| Vormalige Mecklenburgische Eisenb. | 19,27 | 19,27 | — | — | — | — | 15937 | 25299 | 41236 | +12262 | 84881 | + c. 19300 |
| Nassauische E. | 27,58 | 27,58 | 102873 | 77236 | 1693612 | 1302437 | 19414 | 60935 | 90131 | +20153 | 176777 | +35449 |
| Niederländische Rheinbahn | 28 | 28 | 125507 | 102990 | 1377624 | 1368132 | 81133 | 111807 | 192940 | —15290 | 2300673 [5] | +145972 |
| Niederschlesische Zweigb. | 9,5 | 9,5 | 15798 | 16447 | 313346 | 266319 | 5240 | 15806 | 21046 | +58 | 48646 | +481 |
| Nordhausen-Erfurter E. | 10,2 | 10,2 | — | — | — | — | 4343 | 7427 | 11770 | +1126 | 23198 | +2028 |
| a. Oberschlesische Hauptbahn [6] | 64,63 | 64,63 | — | — | — | — | 60352 | 455906 | 601381 | +53907 | 1228609 | +105817 |
| b. „ Zweigbahn | 12 | 12 | — | — | — | — | — | 14478 | 14894 | +2966 | 29332 | —5278 |
| c. Breslau-Posen-Glogau | 27,84 | 27,84 | — | — | — | — | 25422 | 82030 | 122857 | +13380 | 239145 | +3673 |
| d. Stargard-Posen | 22,68 | 22,68 | — | — | — | — | 14389 | 50500 | 76489 | +13700 | 146111 | +11385 |
| Ostpreussische Südbahn | 32,30 | 30,20 | 29377 | 19880 | 580189 | 339121 | 11369 | 37325 | 49949 | +13415 | 107393 | +20006 |
| Preussische Ostbahn [7] | 157,01 | 134,59 | — | — | — | — | 188386 | 473978 | 692757 | +216714 | 1388167 | +334351 |
| Rechte Oderufer-E. | 40,67 | 39,4 | — | — | — | — | 19300 | 101125 | 130425 | +39824 | — | +79548 |
| Rheinische E. | 111,42 | 92,52 | 500900 | 401285 | 9013500 | 7218894 | 187675 | 564425 | 752100 | +47126 | 1492350 | +103948 |
| a. Rhein-Nahe-Eisenbahn | 16,15 | 16,15 | — | — | — | — | 17700 | 67215 | 88680 | —1968 | 177890 | —1398 |
| b. Saarbrücker E. | 21,93 | 19,55 | — | — | — | — | 29700 | 122631 | 169994 | - 580 | 328602 | +32364 |
| Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb. | 37,256 | 37,256 | — | — | — | — | 62251 | 175428 | 237679 | —25978 | 498167 | —23732 |
| Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb. | 1,345 | 1,345 | — | — | — | — | 657 | 1317 | 1974 | +545 | 3816 | +974 |
| Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb. | 8,91 | 8,9 | — | — | — | — | 4276 | 6506 | 10782 | —1553 | 24692 | —1867 |
| Thüringische Eisenb. d. Gera-Eichicht [8] | 10,28 | — | — | — | — | — | 4421 | 6547 | 10968 | — | 21128 | — |
| Tilsit-Insterburger E. | 7,1 | 7,1 | 6286 | 4799 | 83104 | 46931 | 2870 | 4235 | 7805 | +2317 | 15930 | +1838 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bayerische Ostbahnen [9] | 86,25 | 81,4 | 171565 | 147944 | 2020150 | 2008568 | 118264 | 440308 | 558572 | —38099 | — | — |
| Bayerische Staatsbahnen | 268,5 | 240,5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Frankfurt-Hanauer E. | 5,46 | 5,46 | 43621 | 35579 | 584490 | 401218 | 21078 | 41404 | 63300 | +7793 | 131241 | +14763 |
| Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien) | 33,79 | 33,79 | 218043 | 216747 | 2806121 | 2421999 | 126731 | 214590 | 349134 | +6758 | 696668 | —6892 |
| Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien) | 21,85 | 12,44 | 81318 | 42521 | 465302 | 175909 | 18986 | 23885 | 42878 | +27589 | 85576 | +58646 |
| Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) | 0,8 | 0,8 | 71649 | 62836 | 13300 | 8200 | 8001 | 332 | 8333 | +1130 | 17302 | +2302 |
| Oberhessische Eisenb. | 23,47 | 20,76 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Pfälzische Eisenbahnen | — | — | 203613 | 196221 | 4633188 | 4123046 | 144294 | 39117 | 539411 | +37055 | 1082543 | +94716 |
| Taunusbahn [10] | — | — | 66158 | 68459 | 327740 | 374023 | 25444 | 17959 | 43702 | —5367 | 87722 | —11554 |
| Werrabahn | 22,8 | 22,88 | — | — | — | — | 21108 | 83627 | 104735 | +4351 | 210542 | +11929 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Warschau-Wien | 46 3/7 | 46 3/7 | 76238 | 56576 | 3779809 | 3191031 | 63407 | 155420 | 231669 | +23899 | 469075 | +48823 |
| Warschau-Bromberg | 19 6/7 | 19 6/7 | 20027 | 15353 | 1115250 | 1121989 | 16671 | 29808 | 52863 | +6248 | 107767 | +7270 |
| Riga-Dünaburg | 34,56 | 34,56 | — | — | — | — | 26352 | 93439 | 120039 | —28222 | 235929 | —81931 |

Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schweizer Centralbahn . . . . . | 238 Kil. | 238 Kil. | 150000 | 219691 | 1270000 | 1149170 | 200000 | 420000 | 6200000 | —159000 | — | — |

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Excl. der Strecke Liegnitz-Rothenburg.

[2] Cottbus-Guben (5,03 M.) am 1. September, Cottbus-Falkenberg (10,51 M.) am 1. December 1871 eröffnet.

[3] Münster-Osnabrück (6,66 M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.

[4] Eröffnet Spandau-Gardelegen (16,56 M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli, Gardelegen-Lehrte (13,37 M.) am 1. November 1871.

[5] Vom 1. Mai 1871 bis ult. Februar 1872.

[6] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn, jedoch excl. der am 1. October 1871 eröffneten Strecke Breslau-Strehlen (4,9 M.).

[7] Am 15. November 1871 wurde die Theilstrecke Flatow-Conitz, 6,76 M.' am 20. November die Theilstrecke Thorn-Jablonowo, 7,85 M., am 27. November die Theilstrecke Gerdauen - Rothfliess, 8,31 M., zusammen 22,42 Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

[8] Eröffnet am 20. Decembor 1871.

[9] Nürnberg-Neumarkt (4,85 M.) eröffnet am 1. December 1871.

[10] Zur Vergleichung. Einnahmen pro Februar 1869: 37535 fl. 20 kr., pro Februar 1870: 40020 fl. 48 kr.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Oberschlesische Eisenbahn.

Vom 1. April cr. ab wird die neu erbaute Bahnstrecke Karf-Beuthen O/S dem Betriebe übergeben und tritt mit diesem Tage auf der Bahnstrecke Morgenroth-Tarnowitz der nachstehende Fahrplan in Kraft:

**Richtung Morgenroth-Tarnowitz**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Morgenroth | Abf. | 6,12 | Mrgs. | 11,4 | Mrgs. | 4,12 | Nachm. | 9,16 Abends |
| Beuthen . . | „ | 6,46 | „ | 11,38 | „ | 4,46 | „ | 9,50 „ |
| Karf . . . | „ | 7,1 | „ | 11,53 | „ | 5,1 | „ | 10,5 „ |
| Tarnowitz | Ank. | 7,32 | „ | 12,24 | „ | 5,32 | „ | 10,36 „ |

**Richtung Tarnowitz-Morgenroth**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tarnowitz . | Abf. | 4,25 | Mrgs. | 8,50 | Vorm. | 1,41 | Nachm. | 4,2 Nachm. |
| Karf . . . | „ | 5,1 | „ | 9,26 | „ | 2,17 | „ | 4,38 „ |
| Beuthen . . | „ | 5,18 | „ | 9,43 | „ | 2,34 | „ | 4,55 „ |
| Morgenroth | Ank. | 5,42 | „ | 10,7 | „ | 2,54 | „ | 5,19 „ |

Breslau, den 29. März 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

### General-Versammlung.

Die Herren Actionäre werden hiermit in Kenntniss gesetzt, dass die fünfzehnte

**(ordentliche) General-Versammlung**

der Gesellschaft am **1. Mai 1. J., Nachmittags 3 Uhr**, in **Paris** (Salle Herz, rue de la Victoire 48) stattfinden wird.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Mittheilung des Jahresberichtes,
2) Genehmigung des Rechnungsabschlusses für 1871,
3) Festsetzung der Jahres-Dividende,
4) Ersatz der ausgetretenen Verwaltungsräthe,
5) Ratificirung des mit dem Gemeinderathe der Stadt Chieri in Betreff des Baues einer 8 Kilometer langen Linie von Trofarello nach Chieri abgeschlossenen Uebereinkommens.

Der General-Versammlung können nur diejenigen Aktionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachstehenden Kassen hinterlegt haben:

in **Paris** bei der Depositen-Cassa der Gesellschaft rue Lafitte 17,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne**,
„ **Wien** bei der k. k. pr. Oesterr. **Creditanstalt** für Handel und Gewerbe,
„ **Turin** am Sitze der Gesellschaft,
„ **Mailand** bei Herrn **C. F. Brot**,
„ **Genf** bei den Herren **Lombard-Odier & Comp.**,
„ **Bern** bei den Herren **von Graffenried & Comp.**,
„ **Lyon** „ „ „ **P. Galline & Comp.** und bei Veuve **Morin Pons & Morin.**

Gegen die deponirten Aktien werden Depositenscheine ausgefolgt, welche den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die zur Theilnahme an der General-Versammlung berechtigten Aktionäre können sich durch einen anderen, schriftlich bevollmächtigten Aktionär, welcher selbst das Recht der Theilnahme hat, vertreten lassen. Die Vollmacht muss in der unten * angegebenen Form auf der Rückseite des Depositenscheines ausgestellt und spätestens bis zum **16. April l. J.** bei der Depositen-Cassa der Gesellschaft (rue Lafitte 17) vorgewiesen werden.

Da zur Beschlussfassung über den Punkt 5 der Tagesordnung nach den Statuten die Anwesenheit von mindestens 60 Actionären erforderlich ist, welche mindestens den fünften Theil des Actien-Capitals vertreten, so werden die Herren Actionäre ersucht, an dieser General-Versammlung entweder persönlich oder durch bevollmächtigte Vertreter theilzunehmen.

Wien, 29. März 1871.

**Der Verwaltungsrath.**

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. Januar 1869 — Gesetz-Sammlung de 1869 pag. 203 sequ. — emittirten fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft Litt. D kündigen wir Kraft der in § 6 des gedachten Privilegii enthaltenen Ermächtigung mit Genehmigung der Königlichen Staats-Regierung hierdurch den zeitigen Inhabern zur Rückzahlung am 1. Juli dieses Jahres.

Wir fordern demgemäss dieselben auf, die vorbezeichneten Obligationen mit den laufenden Zins-Coupons vom 1. Juli dieses Jahres ab (Serie I No. 8 und folgende) und Talons bei unserer Hauptkasse in Berlin an den Wochentagen in den Vormittagsstunden von 8—12 Uhr zur baaren Einlösung zu präsentiren.

Den Obligationen ist ein nach der Nummernfolge geordnetes Verzeichniss, zu welchem vorher bei unserer Hauptkasse Formulare ausgegeben werden, beizufügen.

Mit dem 1. Juli d. J. hört die Verzinsung der Obligationen auf; für fehlende Coupons, welche erst nach diesem Tage fällig werden würden, wird der Betrag derselben von dem Capitale der Obligationen in Abzug gebracht.

Berlin, den 28. März 1872.

**Das Directorium.**

Krönig. Quassowski. Simson.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die für das Jahr 1871 auf 14 % festgesetzte Dividende unserer Actien wird gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine — No. 5 Serie III —, denen ein Nachweis über Stückzahl und Betrag beizufügen ist, vom **2. April d. J.** ab täglich, mit Ausschluss der Sonn- und Festtage, bei unserer Hauptcasse hierselbst, Köthenerstrasse No. 8/9, in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr, sowie bei unserer Billet-Casse in Magdeburg, und ferner

in **Berlin** bei Herrn **Meyer Cohn**, Unter den Linden No. 11,
in **Darmstadt** bei der Casse der Bank für Handel und Industrie,
in **Frankfurt a/M.** bei der Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie,

* Ich bevollmächtige den stimmfähigen Aktionär, Herrn N. N., mich bei der am 1. Mai l. J. stattfindenden General-Versammlung der Vereinigten Südösterr., Lombard. und Central-Italienischen Eisenbahngesellschaft zu vertreten.

. . . . am . . . . 1872. N. N.

in **Stuttgart** bei den Herren **Pflaum & Co.**,
in **Leipzig** bei den Herren **Frege & Co.** und **Meyer & Co.**
und
in **Hamburg** bei den Herren **Eduard Frege & Co.**
ausgezahlt werden.

Briefliche Einsendungen wolle man an unsere Haupt-Casse hierselbst richten.

Berlin, 29. März 1872.

**Das Directorium.**

---

## Programm

**zur Bewerbung einer Prämie für die Erfindung eines Apparates für Plomben, welche an der Thür eines geladenen Waggons anzulegen sind.**

Die Russischen Eisenbahn-Gesellschaften 2. u. 3. Gruppe erklären nach Uebereinkunft folgendes Programm:

1) Die Plombe muss einen Abdruck vermittelst einer Zange oder eines anderen Apparates erhalten, welcher ohne Zweifel bezeichnen muss, zu welcher Thür des Waggons die Plombe gehört, wozu abgedruckt werden soll:
   a) Nacheinander folgende No. No. bis 999 oder No. des Waggons.
   b) Firma der Absendungsbahn.
   c) Station, auf welcher die Waare zur Versendung angenommen.
   d) Datum und Monat der Plombirung.
   NB. Station und Monate können mit Ziffern bezeichnet sein.
2) Jede Plombe darf nicht über 7 Russ. Solotniks wiegen.
3) Ein Apparat oder eine Zange muss eine einfache Construction haben, damit eine Person ohne Anstregung und mit wenig Zeit plombirt.
4) Die Plombe muss am Waggon vermittelst eines Bindfadens oder einer Schnur auf diese Art befestigt sein, dass der Bindfaden nicht ohne Beschädigung der Plombe und die Plombe nicht ohne den Bindfaden zu beschädigen, abzunehmen sei.
5) Es wäre zu wünschen, dass eine Zange oder ein anderer Apparat nicht über 25 Rubel zu stehen komme.
6) Der Termin zur Vorstellung dieses Apparates wird auf den **1. August alt. St. dieses Jahres** bestimmt, nach welchem Termin die vorhandenen Apparate von einer besonderen Comission zur Prüfung unterworfen werden.

Die Erfinder dieses Apparats oder Zange, welcher allen diesen Bedingungen entspricht, erhält die höchste Prämie von SRb. 1000.

Die zweite Prämie SRb. 600. — erhält der Erfinder, dessne Apparat gegen andere vorgestellte Apparate mehr den Bedingungen dieses Programms entspricht.

Dritte Prämie SRb. 400.

Das Recht zur Anwendung und Gebrauch (Privilegium) der erfundenen Apparate, für welche eine Prämie ausgezahlt wird, geht an die Bahnen, welche an der Prämie Theil nehmen, in volles Eigenthum über.

Das Modell der Plombe und Zange, sowie auch erklärende Zeichnungen sind dem Praesidenten der Eisenbahn-Gesellschaften der zweiten Gruppe Herrn Adaduroff in Moskau, rothe Pforte, Büreau der Riäsan-Koslower Eisenbahn-Gesellschaft zu liefern, von welchem die ausführlichen Nachrichten zu erhalten sind.

---

## Thüringische Eisenbahn.

Der Vorplatz des Empfangsgebäudes Erfurt rot. 2600 □-M. gross, soll mit quadratischen Kopfsteinen von bestem Granit oder Basalt gepflastert werden.

Offerten auf die Uebernahme der Materiallieferung allein oder zugleich auch der Arbeit sind bis zum

**9. April, Vormittags 11 Uhr,**

versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Pflastersteinen"

versehen an den Unterzeichneten einzureichen.

Specielle Bedingungen sind von dem Abtheilungs-Bureau im hiesigen Empfangsgebäude zu beziehen und Situationspläne daselbst einzusehen.

Erfurt, den 23. März 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Neumann.

---

## K. Württemb. Eisenbahn-Betriebsbauamt Stuttgart.

**Lieferung der Eisenconstruction für einen Güterschuppen auf dem Bahnhof Stuttgart.**

Für einen auf dem Güterbahnhof in Stuttgart zu erstellenden Güterschuppen ist die Eisenconstruction, bestehend aus:

dem Gerippe für Lang- und Giebelwände, den Dachbindern, Pfetten etc., der Wellenblechebedeckung und der Fassung für die Verglasung in den Wänden, in dem veranschlagten Kostenbetrage von ungefähr 48000 fl., im Wege der schriftlichen Submission zu vergeben.

Die Herstellung dieser Constructionen ist bis 1. October dieses Jahres zu vollenden.

Von den Plänen und Lieferungsbedingungen kann auf dem Büreau der unterzeichneten Stelle Einsicht genommen werden.

Lieferungsanerbietungen unter Angabe des Preises für den Centner Schmied- und Walzeisen und den Centner Gusseisen der fertig aufgestellten Construction sind spätestens bis

**Donnerstag den 11. April 1872 Vormittags 11 Uhr**

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 27. März 1872.

**Königl. Eisenbahn-Betriebsbauamt.**
Kohler.

---

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Es soll die Lieferung von 4 Stück vierrädrigen Personenwagen IV. Classe contractlich vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen können auf unserem Hauptbüreau in Empfang genommen werden. — Bezügliche Offerten mit Angabe der Lieferungszeit sind bis spätestens **Mitte April** bei uns schriftlich einzureichen.

Altona, den 28. März 1872.

**Die Direction.**
H. Tellkampf.

---

## Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die in unserm hiesigen Maschinenhause lagernden Abfälle an Eisen und anderen Metallen (ca. 2400 Ctr.) sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen sowie specielles Verzeichniss der Materialien können auf unserm Hauptbüreau hier eingesehen oder von dort auf portofreies Ansuchen kostenfrei bezogen werden.

Offerterten sind verschlossen mit der Aufschrift: „Gebot auf Materialabfälle" bis **16. April c.** an uns einzusenden.

Leipzig, den 26. März 1872.

**Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.**
W. Seyfferth. C. A. Gessler.

---

## Ungarische Nordostbahn.

Wegen Anhäufung der Güter in der Station Szatmár wird der Lagerzins vom 28. März 1872 an bis auf Weiteres derart erhöht, dass derselbe für den ersten lagerzinspflichtigen Tag mit 1 Kr., für den zweiten Tag mit 2 Kr., für den dritten und jeden folgenden Tag aber mit 3 Kr. per Cntr. berechnet wird. Dieser Erhöhung des Lagerzinses unterliegen nicht die in Tarif 13 u. 14 gehörigen ermässigten Güter.

Pest, am 26. März 1872. **Die General-Direction.**

---

## Bayerische Ostbahnen.

Für die Projectirung und den Bau neuer Linien werden sofort tüchtige Ingenieure gesucht.

Hierauf bezügliche und mit Zeugnissen belegte Offorte wollen hieher eingereicht werden.

München, den 24. März 1872.

**Die Direction.**

---


## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

# Eisenbahn-Baumaterial.

4 schmalspurige zwanzigpferdige Locomotiven von 90 Centimeter Spurweite, erbaut von Kraus in München.
45 grosse Erdtransportwagen von 90 Centimeter Spurweite (Seitenkipper).
40 kleine Erdtransportwagen von 70 Centimeter Spurweite (ebenfalls Seitenkipper) wenig gebraucht, von practischen Constructionen haben vorräthig abzugeben

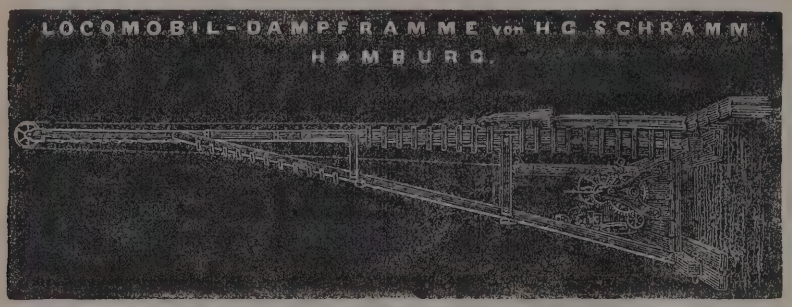
**Gebrüder Trier in Darmstadt.**

# Wichtig für Ingenieure und Baumeister.

## Neuer vorzüglicher Anstrich.

Solution of Silica (nicht zu verwechseln mit Wasserglas u. dgl.) für Häuser in Ziegel-Rohbau, sowie auf Verputz in Cement, Wasserkalk, Gyps etc., gegen Witterungseinflüsse vollständig schützend, auch bei Wänden in Häusern anwendbar, das Durchdringen von Feuchtigkeit verhindernd.

Silicate-Oelfarbe auf Holz und Eisen zu gebrauchen, widersteht allen atmosphärischen Einflüssen, der grössten Hitze, als auch Frost und Nässe; hat grosse Deckkraft, blättert nicht ab, ist überhaupt in jeder Hinsicht anerkannt besser als Bleiweisfarbe und sparsamer im Gebrauch, da weniger Striche genügen. In England, Frankreich und Holland werden diese Silicatefarben bereits in grossem Maassstabe angewandt, und liegen Zeugnisse von Fachmännern und Chemikern über die Zweckmässigkeit und den grossen Gehalt an Silica vor. Proben gratis. Leistungsfähige Verkaufs-Agenten, die mit den verschiedenen Industriellen in Verbindung stehen, werden gesucht. Briefe sind mit der Bezeichnung: „Silicate-Farben“ an die Annoncen-Expedition von W. Thienes in Elberfeld zu addressiren.

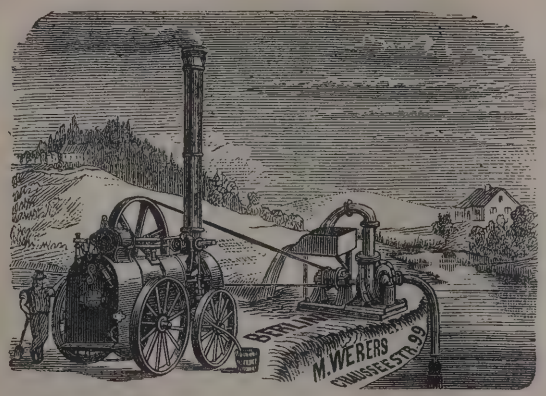



**Schramm's Locomobil-Dampf-Ramme** benöthigt keine Schienengleise, ist sehr leicht beweglich, dauerhaft, kräftig und billig. Von ganz besonderem Vortheil in beengten Baugruben. Die Locomobile kann allein sofort zu jedem anderen Zwecke verwandt werden. Passende Pumpen und Winden, so wie Dampfmaschinen jeder Art liefert mit 12 Monate Garantie

## H. G. Schramm, Hamburg.

Nähere Auskunft und Preise werden franco auf gefl. Anfragen ertheilt.

**M. Webers**
Berlin,
Chausseestrasse 99.




**M. Webers**
Berlin,
Chausseestrasse 99.

Gebrauchte, wohlerhaltene vollständig fahrbare

## Eisenbahnschienen

von verschiedenen Profilen und Längen, zur Anlage von Neben- und Arbeitsgeleisen, sowie zu Bauzwecken geeignet, empfehlen

**Gebrüder Trier, Darmstadt.**

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

## Wasserdichte leinene Plane

empfiehlt

**A. Baswitz** in Berlin,
Neue Friedrich-Strasse No. 37.

**A. Bessell, Schmelztiegelfabrik, Dresden.**

Für das Brückenbaubüreau der Königlichen Ostbahn in Bromberg werden mehrere tüchtige **Maschinentechniker** gesucht. Offerten sind unter Beifügung der Zeugnisse und Angabe der Gehaltsansprüche an den Eisenbahnmaschinenmeister Ramm in Bromberg Bahnhof zu richten.

# J. Whatman's

englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von

**Carl Schleicher & Schüll,**
in Düren, Rhein-Preussen.

Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

## Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des März-Heftes 1872:**

Die Resultate der letzten Volkszählung in den Vereinigten Staaten, von H. Peter-Petershausen. Madagaskar, von S. Ruge. Die Deutschen in Südtirol und ihre Sagen, von J. Zingerle. Eisenbahnfahrt durch Hannover und Kurhessen, von E. Ziehen. Der Staat Missouri, von O. Delitsch. Paraguay, von H. Mangels. Aus Cis-Kaukasien, von B. Ackermann. Bilder aus Mexiko, von K. Löffler. Ein Blick in die Champagne. Bergtouren in Mittelitalien, von H. Semper. Das Rennthiermoos, von P. Kummer. Nekrolog 1871. Die Tempelruinen des Ambernauth bei Kallyan. 20 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N°. 40. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 5. April 1872. (Schluss der Nummer: 4. April, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit; Hamburg-Kopenhagen und das Dänische Landsthing; Oberschlesische Eisenbahngesellschaft; Creuzburg-Posen; Danzig-Warschau und Königsberg-Warschau; Resolution der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft über die Bezeichnung des Empfängers auf Waarencolli; Börsenwoche für Eisenbahnactien. Preussische Ostbahn, deren im Bau befindlichen Bahnlinien. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Stille Börsenwoche; neue Prioritäten; Februar-Einnahme; Bahn Tarnow-Leluchow; Ambulante Postämter; Oesterr. Bahnreform; Ungar. Interpellationen; neuer Communicationsminister; III. Wagenclasse; Bahngewinne der Creditanstalt; Hilfs-Unternehmungen; neue Signalisirung; Schiedsgerichte; Beamten-Fürsorge; Parthei-Reclamationen; neue Bahnprojecte; Ungar. Bahnen; Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterr. Staats-, Kaiser Franz Josef- und Rudolfsbahn; I. Siebenbürger Eisenbahn. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: projectirte Schleppbahnen. Oesterreichische Staats-Statistik. — Pesoalnachrichten. — Ausland: Belgien. Frankreich. Der Rückkauf der Englischen Eisenbahnen. — Technisches: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. — Eisenbahn-Kalender. — Eisenbahn-Einnahmen. — Officielle- u. Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereingebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 31. März. (Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit; Hamburg-Kopenhagen u. das Dänische Landsthing; Oberschlesische Eisenbahngesellschaft; Creuzburg-Posen; Danzig-Warschau und Königsberg-Warschau; Resolution der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft über die Bezeichnung des Empfängers auf Waarencolli; Börsenwoche für Eisenbahnactien.)

Die stille Woche büsste auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ihren Charakter nicht ein, insofern als von Thatsächlichem nur wenig zu melden ist. Das Wenige betrifft nicht einmal heimische Angelegenheiten. Da ist vor Allem die Luxemburger Eisenbahnangelegenheit, hier und in Luxemburg mit gleich grosser Aufmerksamkeit verfolgt, seitdem Vertreter des kleinen Grossherzogthums hier mit der Reichsbehörde in Unterhandlung stehen. Nach Allem, was über die Conferenzen verlautet, welche Fürst Bismarck (der sich nebenbei bemerkt, auf seiner jüngsten Reise nach Lauenburg und Varzin des ihm zum Geschenk gemachten Salonwagens bediente) inaugurirt hat, so ist eine baldige, im Deutschen Sinne günstige Erledigung der Angelegenheit — wenn dieselbe nicht schon inzwischen erfolgt sein sollte — mit Sicherheit vorauszusehen. Luxemburg hat selbst, wie es scheint, erkannt, dass es bei der Uebertragung des Betriebs der fraglichen Bahnen an die Elsasser Verwaltungscommission am Besten fährt und handelt es sich gegenwärtig sicherem Vernehmen nach nur noch um Präcisirung einiger adminiculirenden Punkte.

Auch die Dänische Eisenbahnangelegenheit, wenn ich so sagen darf — die Hamburg-Kopenhagener Eisenbahnfrage ist jetzt ihrer Lösung entgegengeführt. Das Dänische Landsthing hat den darauf bezüglichen Gesetzentwurf in dritter Lesung genehmigt. Jedoch — wie aus den früher erwähnten Berathungen vorauszusehen und vorausgesagt — mit Annahme eines Amendements, welches zur Bedingung macht, dass die Beamten von der Direction bis zum letzten Bahnwärter entweder Dänische Unterthanen seien oder das Dänische Indigenat erworben haben müssen. Die Dänische Regierung übernimmt für das Anlagecapital, welches auf das dortige Territorium entfällt, eine Zinsgarantie bis zu Dreiviertel der verwendeten Summe.

Dieser Tage hat eine ausserordentliche Sitzung des Verwaltungsraths der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft stattgefunden. Es wird über dieselbe hierher berichtet, dass unter Vorbehalt der Genehmigung des Handelsministers die den Actionären zu zahlende Dividende für das abgelaufene Betriebsjahr auf 13⅔ pCt. — einschliesslich der bereits gezahlten 3⅓ pC. laufenden Zinsen — festgesetzt worden ist.

Die wichtigsten finanziellen Ergebnisse des Betriebes stellen sich im Vergleich zu 1870 wie folgt:

| Es betrugen | 1871 Thlr. | 1870 Thlr. |
|---|---|---|
| 1) bei der Oberschlesischen Eisenbahn die Einnahmen | 6 811 623 | 6 188 352 |
| die Ausgaben | 2 460 042 | 2 142 607 |
| der Ueberschuss | 4 351 581 | 4 045 745 |
| 2) der Nettoüberschuss der Zweigbahn | 136 603 | 120 193 |
| 3) der Nettoüberschuss der Breslau-Posen-Glogauer Bahn | — — — | — — — |
| 4) dto. der Stargard-Posener Bahn | — — — | — — — |
| 5) dto. der Neisse-Brieger Eisenbahn | 24 518 | 24 548 |
| 5) dto. der Wilhelmsbahn | — — — | — — — |
| Gesammtüberschuss | 4 512 702 | 4 190 486 |

Von diesem Ueberschusse kommen zur Verwendung:

| | 1871 | 1870 |
|---|---|---|
| Dotirung des Reserve- resp. Erneuerungs-Fonds der Oberschlesischen Hauptbahn | 1 025 197 | 869 376 |
| dito der schmalspurigen Zweigbahn | 43 667 | 16 228 |
| Verzinsung und Amortisation der Obligationen (A—D und G) | 705 093 | 705 093 |
| Superdividende des Staats | 687 140 | 639 203 |
| Eisenbahnabgabe | 276 256 | 257 075 |
| Dividende der Actionäre (à 13⅔ %) | 1 728 337 (12⅔ %) | 1 596 785 |
| Tantième des Verwaltungsraths | 5 490 | 4 857 |
| Zuschuss zur Verzinsung der Wilhelmsbahn-Prioritäts-Obligationen | 47 000 | 51 868 |

Es ist hieraus ersichtlich, dass im Jahre 1871 weder die Breslau-Posen-Glogauer, noch die Stargard-Posener Bahn einen Netto-Ueberschuss an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft ablieferten, dass dagegen von Seiten der letzteren auch kein Zuschuss zur Verzinsung der Actien und resp. Obligationen jener Bahnen erforderlich war; während im Vorjahr für die Stargard-Posener Bahn ein solcher in Höhe von 50,000 Thlr. zu leisten war.

Für die mehrfach erwähnte Creuzburg-Posener Linie erwartet man die Concession in allernächster Zeit, da allen Seitens des Handelsministers gestellten Bedingungen genügt ist. Das Comité hat bereits die Verträge über die Beschaffung der Bausumme mit namhaften Financiers abgeschlossen und steht, wie ich höre, mit einer bekannten Baugesellschaft wegen Ausführung der Bahn in Unterhandlung.

Sie haben mir erlaubt, das Project Danzig-Warschau des Oefteren zu gedenken, ich komme wieder auf dasselbe zurück, um

mitzutheilen, dass dem von vielen Seiten in Frage gestellten Project das Entgegenkommen Russlands definitiv zugesagt worden ist und dass demzufolge der „ungläubigste Thomas“ die Königsberger Kaufmannschaft jetzt lebhaft dafür agitirt, auch Königsberg in directe Verbindung mit Warschau zu bringen. Am 23. d. nahm diese Corporation folgende Resolution an: „Gegenüber den eifrigen Bestrebungen der Danziger Bürger- und Kaufmannschaft, eine directe Eisenbahn zwischen Danzig und Warschau hergestellt zu sehen, erachtet es die Königsberger Kaufmannschaft für dringend geboten, dass dafür rechtzeitig Sorge getragen werde, dass auch Königsberg mit Warschau in directe Eisenbahnverbindung trete. Die Königsberger Kaufmannschaft drückt die bestimmte Zuversicht aus, dass ihr Vorsteheramt, das sich stets bedacht gezeigt hat, die Interessen des Königsberger Handels energisch zu wahren, alle erforderlichen Schritte thun werde, um Königsberg die möglichst günstigste Eisenbahnverbindung mit Warschau zu sichern, und wird alle geeigneten Massnahmen, welche das Vorsteheramt zu diesem Behufe ergreift, aufs Kräftigste unterstützen.“ Gleichzeitig befürwortete die Kaufmannschaft für den oben gedachten Zweck die Bewilligung nöthig werdender extraordinärer Geldausgaben. Wenn das Project mit einiger Energie verfolgt wird, so ist nicht abzusehen, warum die Russische Regierung sich nicht auch der Königsberger Commune gegenüber entgegenkommend zeigen sollte.

Aus der jüngsten Sitzung des Aeltesten-Collegiums unsrer Kaufmannschaft ist eine den Güterverkehr betreffende Resolution hervorzuheben. Es war der Kaufmannschaft nämlich eine Vorlage zugegangen, welche ungefähr Folgendes besagte: Die Zahl der zum Eisenbahntransport aufgegebenen Güter, welche auf den verschiedenen Stationen als überzählig vorgefunden oder als fehlend ermittelt worden, hat eine bedenkliche Höhe erreicht und ist im fortwährenden Steigen begriffen. Die rasche Ausbreitung des Eisenbahnnetzes und die Steigerung der Anzahl der Stationen in Verbindung mit der Schwierigkeit, geübte und umsichtige Expeditions-Beamte zu engagiren, trägt wesentlich zu diesen Verschleppungen bei. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft hat, um diese Verschleppungen auf ein geringes Maass zu reduciren, die Absicht, bei dem Handelsministerium zu beantragen, dass die Versender von Stückgütern angehalten werden, jedes Collo, welches sich nach Art der Verpackung zu solcher Bezeichnung eignet, mit dem Namen des Empfängers und des Bestimmungs-Ortes zu versehen. Auch andere Eisenbahn-Verwaltungen beabsichtigen, dasselbe zu beantragen. Doch wollte man sich hierüber erst der Zustimmung des Handelsstandes versichern. Das Aeltesten-Collegium nahm jedoch darauf hin eine Resolution an, welche der Ansicht Ausdruck giebt, dass zu dem angegebenen Zweck die Bezeichnung des Bestimmungs-Ortes auf den Colli vollkommen ausreichend sei, dagegen der Handelsstand die Bezeichnung des Empfängers ablehnen müsse, weil durch dieselbe alle geschäftlichen Beziehungen der einzelen Firmen offen gelegt würden.

Die verflossene Börsenwoche glich, was Geschäftstille betrifft ihrer Vorgängerin durchaus und auf den Eisenbahn-Actienmarkt drückten die gesammten Geldverhältnisse in Verbindung mit der Ultimo-Regulirung nicht minder als auf die anderen Effectengattungen. Hervorzuheben sind diesmal nur: Anhalter, für welche eine nennenswerthe Coursaufbesserung zu constatiren ist theils in Folge einer natürlichen Reaction, theils weil die Börse glaubt, dass schon der Bahnhofsumbau und die kleine Strecke Lichterfelde-Potsdam eine Neuemission nöthig machen wird. Niederschlesische Zweigbahn-Actien waren sehr begehrt, weil ein Gerücht diese Bahn als den Gegenstand von Ankaufsplänen der Rechten Oder-Ufer-Bahnverwaltung bezeichnete. Rechte-Oder-Ufer-Actien vermochten übrigens einen früher errungenen Aufschwung auch in dieser Woche festzuhalten. Von nicht Preussischen Actien sind Aussig-Teplitzer zu erwähnen, in welchen auf die Nachricht, dass die Verwaltung eine ihr schon im vorigen Jahre Seitens der Generalversammlung zugestandene Neuemission an den Markt bringen werde, eine beträchtliche Hausse eintrat. Erwähnt sei hier noch, dass die Berlin-Potsdamer Bahn eine Dividende von 14 Procent zur Vertheilung bringen wird, und dass die Verwaltung der Lübeck-Büchener Bahn ihre Dividende auf 8 Thaler pro Actie 4% festgesetzt hat. (Siehe Bekanntmachung in No. 37 S. 363.)

* Preussische Ostbahn. Von der Königlichen Direction der Ostbahn erhalten wir über deren im Bau befindlichen Bahnlinien folgende Mittheilungen:

1. Schneidemühl-Dirschau (Gesetz vom 12. Decbr. 1867), $24_{,05}$ neue ($23_{,95}$ alte) Meilen = $180_{,4}$ Kilom. lang, wird im Unterbau zunächst eingleisig ausgeführt, das Terrain aber zweigleisig erworben. Das Baucapital ist auf 325 000 Thlr. rot. pro Meile, d. i. 7 800 000 Thlr. im Ganzen veranschlagt.

Mit dem Bau wurde im Frühjahr 1868 begonnen. Vollendungstermin Herbst 1873.

Das Terrain ist von den Kreisen grösstentheils unentgeldlich hergegeben.

Die Bahn bietet für den durchgehenden Verkehr von Berlin nach Königsberg resp. Eydtkuhnen eine Abkürzung von 4,5 Meilen gegen die jetzige Route über Bromberg.

Der Localverkehr besteht in dem Versand von wirthschaftlichen und Forstproducten und von Vieh.

Die wichtigsten Stationen sind: Schneidemühl, Flatow, $4_{,32}$ Meil., Konitz, $11_{,10}$ Meil., Pr. Stargardt, $20_{,72}$ Meil., und Dirschau, $24_{,05}$ Meil. ab Thorn.

Bemerkungen über besondere technische Schwierigkeiten: Brücke über den Küddow-Fluss am Bahnhof Schneidemühl für 3 Geleise mit eisernem Oberbau und 4 Oeffnungen à $15_{,7}$ m. weit.

Gewölbte Brücke über den Brahefluss und Canal in Meile XIII mit 6 Oeffnungen von $13_{,5}$ m., $12_{,6}$ m. und $7_{,5}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über das Schwarzwasser in Meile XVII mit 3 Oeffnungen von $15_{,1}$ m. und $11_{,3}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über die Ferse in Meile XXI mit 3 Oeffnungen von $14_{,1}$ m. Weite.

2. Thorn-Insterburg (Gesetz vom 12. Decbr. 1867), $40_{,13}$ neue ($39_{,96}$ alte) Meilen = $301_{,0}$ Kilom. lang, wird ebenfalls im Unterbau eingeleisig hergestellt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben.

Das Baucapital beträgt (ausschliesslich der zu 1 900 000 Thlr. veranschlagten Brücke über die Weichsel bei Thorn) 345 000 Thlr. rot. pro Meile, d. i. 15 750 000 Thlr. im Ganzen.

Der Bau begann im Frühjahr 1868. Vollendungstermin im Herbst 1873.

Auch zu dieser Bahn ist das Terrain grösstentheils von den Kreisen unentgeldlich hergegeben worden.

Die Bahn kürzt den bisherigen Weg von Bromberg über Dirschau nach Insterburg um $4_{,1}$ Meilen ab und bildet im Anschluss an die ebenfalls im Bau begriffene Bahn von Posen nach Thorn und an die Märkisch-Posener und die Oberschlesische Bahn die kürzeste Verbindung zwischen den östlichen Provinzen des Preussischen Staates einerseits und Schlesien und Mitteldeutschland andererseits.

In militärischer Beziehung ist die Bahn als Operationsbasis längs der südlichen Grenzen der Provinzen Ost- und Westpreussen gegen Russisch-Polen in Verbindung mit der Festung Thorn von Bedeutung.

Der Bahn steht mit Rücksicht auf den Bodenreichthum der seither noch nicht genügend aufgeschlossenen Provinz Preussen ein nicht unbedeutender Localverkehr in Aussicht, welcher sich vorzugsweise auf landwirthschaftliche Bodenerzeugnisse, Vieh und Holz erstreckt.

Stationen: Thorn, Briesen, $5_{,80}$ Meil., Jablonowo, $7_{,87}$ Meil., Bischofswerda, $10_{,39}$ Meil., Dt. Eylau, $12_{,59}$ Meil., Osterode, $16_{,53}$ Meil., Allenstein, $21_{,85}$ Meil., Wartenburg, $23_{,87}$ Meil., Rothfliess $25_{,88}$ Meil., Korschen, $30_{,83}$ Meil., Gerdauen, $34_{,21}$ Meil. und Insterburg, $40_{,13}$ Meil. ab Thorn.

Bemerkungen über besondere technische Schwierigkeiten: Brücke über den Weichselstrom bei Thorn mit eisernem Oberbau zur Ueberführung eines Eisenbahngleises und einer Strassenfahrbahn mit 12 Oeffnungen von $34_{,5}$ m. und 5 Oeffnungen von $94_{,2}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über die Letrine mit 3 Oeffnungen à $12_{,6}$ m. in Meile IX.

Gewölbte Brücke über das Eilenzfliess in Meile XIV mit 3 Oeffnungen von $13_{,2}$ und $7_{,4}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über die Passarge in Meile XX mit 1 Oeffnung von $12_{,6}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über den Allefluss in Meile XXII mit 3 Oeffnungen von $15_{,7}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über den Pissafluss in Section XXIV mit 3 Oeffnungen von $14_{,4}$ m. und $11_{,9}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über das Kunzheimer Fliess in Sect. XXVI mit 3 Oeffnungen von $10_{,4}$ m. und $6_{,9}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über den Zainefluss in Meile XX mit 1 Oeffnung von $12_{,6}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über den Guberfluss in Meile XXXII mit 2 Oeffnungen von 9 m. Weite.

Gewölbte Brücke über den Ometfluss in Meile XXXV mit 3 Oeffnungen von $11_{,3}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über den Aschwönefluss in Meile XXXVII mit 2 Oeffnungen von $9_{,4}$ m. Weite.

Gewölbte Brücke über den Auxinnefluss in Meile XXXIX mit 2 Oeffnungen von $11_{,3}$ m. Weite.

Der Bau ad 1 und 2 wird von der Königlichen Direction der Ostbahn geleitet und in Regie ausgeführt; die obere technische Leitung ist dem ersten technischen Mitgliede dieser Behörde, Geheimen Regierungsrath Loeffler übertragen. —

Die Strecke ad 1 zerfällt in 3 Bau-Abtheilungen:

I. Abth.: von Schneidemühl bis zur Grenze der Kreise Flatow und Schlochau.
II. Abth.: bis zur Brücke über das Schwarzwasser, Grenze der Reg.-Bezirke Marienwerder und Danzig.
III. Abth.: bis Dirschau.

Die Strecke ad 2 zerfällt in 6 Abtheilungen:

I. Abth.: Bahnhof Thorn einschliesslich der Weichselbrücke.
II. Abth.: bis gegen Ende der Meile XII.
III. Abth.: bis einschliesslich der Pasargebrücke in Meile XX.
IV. Abth.: bis Mitte der Meile XXVI.
V. Abth.: bis einschliesslich Bahnhof Korschen (Kreuzungspunkt mit der Ostpreuss. Südbahn).
VI. Abth.: bis Insterburg.

Ueber den Stand der Bauarbeiten ist Nachstehenden zu bemerken:

ad. 1. Schneidemühl-Dirschau. Die Bauarbeiten sind von beiden Endpunkten aus im Jahre 1868 begonnen und das Schienen-

geleis vor Kopf vorgesteckt, indem die Oberbau-Materialien mittelst Arbeitszuges von den Depotplätzen herbeigeführt werden.

Die Strecke Schneidemühl-Flatow und Dirschau-Pr. Stargardt, im Ganzen 7½ Meilen, sind mit Beginn des vorigen Jahres, die Fortsetzung Flatow-Konitz (6½ Meilen) im November v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Auf diesen Strecken ist nur noch die Vollendung der Empfangsgebäude zum Theil rückständig.

Im Uebrigen sind die Erdarbeiten im Anschluss an die bereits fertigen Strecken eifrig im Gange, die Brückenbauten bis auf die im Bau begriffene Brücke über die Brahe vollendet, die Bahnhofsanlagen auf der 9,62 Meilen langen Strecke von Konitz bis Pr. Stargardt theils im Bau, theils die Projecte zur Genehmigung vorgelegt.

ad 2. Thorn-Insterburg. Die Inangriffnahme der Arbeiten ist in gleicher Weise, wie bei der Schneidemühl-Dirschauer Bahn von beiden Endpunkten aus im Jahre 1868 erfolgt und zu Anfange v. J. die 6 Meilen lange Strecke Insterburg-Gerdauen und im November v. J. die 7½ Meilen lange Strecke von Mocker (dem bis zur Vollendung der Weichselbrücke am rechten Ufer dieses Stromes angelegten provisorischen Bahnhofe für die Stadt Thorn) bis Jablonowo und die 8 Meilen lange Strecke von Gerdauen bis Rothfliess dem öffentlichen Verkehr übergeben, indem für den Güterverkehr in Wagenladungen einstweilen eine Traject-Anstalt über die Weichsel zur Verbindug der von beiden Ufern belegenen Bahnhöfe benutzt wird.

Auf der 18,01 Meilen langen Strecke von Jablonowo bis Rothfliess werden die Bauarbeiten kräftig fortgesetzt und daneben an der Vollendung der Empfangsgebäude auf den dem Betriebe übergeben Strecken gearbeitet.

Die grösseren Brücken sind bis auf die Brücke über die Pasarge vollendet und die Bahnhofsanlagen der noch nicht eröffneten Strecken grösstentheils in Ausführung begriffen. Es wird beabsichtigt, im Laufe des diesjährigen Herbstes die Strecken Jablonowo-Osterode und Rothfliess-Allenstein dem Verkehre zu übergeben, die alsdann noch rückständige Strecke Osterode-Allenstein von 5,33 Meilen Länge dagegen gleichzeitig mit Vollendung der Weichselbrücke zu Ende des Jahres 1873 zu eröffnen.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 30. März. (Stille Börsenwoche. Neue Prioritäten. Februar-Einnahme. Bahn Tarnow-Leluchow. Ambulante Postämter. Oesterr. Bahnreform. Ungar. Interpellationen. Neuer Communicationsminister. III. Wagenclasse. Bahngewinne der Creditanstalt. Hilfs-Unternehmungen. Neue Signalisirung. Schiedsgerichte. Beamten-Fürsorge. Parthei-Reclamationen. Neue Bahnprojecte. Ungar. Bahnen. Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterr. Staats-, Kaiser Franz Josef- und Rudolfsbahn.)

Die Stille der Osterwoche, welche auf dem Eisenbahnmarkte in der abgelaufenen Woche herrschte, hat gegen die turbulente Hausse der jungen Banken seltsam contrastirt. Selbst die vorwöchentlichen Schwankungen von 1—2 fl. sind nicht zu verzeichnen. Der vor 14 Tagen erstattete Börsenbericht gilt auch gegenwärtig. Ist diese Stabilität günstig aufzufassen? wir denken ja. Wenn der unausbleibliche Rückschlag in den ephemeren Bankwerthen eintritt, dann wird erst der Bahnbesitz zur rechten Geltung kommen. Der rapide Rückgang der Valuta hat auch den Export Oesterr. Bahneffecten geschmälert, da das auswärtige Kapital an den Valuten viel mehr bei längerem Zuwarten an den Papieren verdient. Indessen wird die Reduction der Prioritäten-Zinsen Seitens mehrerer ausländischer Institute, unsere Prioritäten wieder in den Vordergrund stellen, da dieselben noch beim gegenwärtigen Course gut rentiren, wie z. B. die Staatsbahn mit 5%, Südb. mit 6% und die meisten Ungarischen über 7%.

Auf die von der Nationalbank eingeleitete Ausschreibung zur Uebernahme von 15 Millionen Theissbahnobligationen sind nur drei Angebote eingelaufen. Das höchste Angebot mit 82,55 wurde von der Creditanstalt (im Vereine mit der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt) gemacht, und diese ist somit auch Ersteherin. Das zweite Gebot stellte die Unionbank mit 81,06. Das dritte ist von Baron Königswarter gemacht worden und lautet auf 78. Auf den Bezug von 8 Millionen mit Option ist gar kein Offert eingelaufen. —

Die Generalversammlung der Actionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vom 20. December 1871 hat den Verwaltungsrath ermächtigt, zum Ausbaue der Bielathalbahn, dann zur Vergrösserung der Bahnhöfe, Ausdehnung der Zweigbahnen und Vermehrung der Betriebsmittel das Actien-Capital um 3 507 000 fl. zu erhöhen und eine Prioritäts-Anleihe von 5 000 000 fl. in Silber nach Maassgabe des Bedarfs aufzunehmen. Der Verwaltungsrath beabsichtigt nun mit nächstem vorläufig die Prioritäts-Anleihe, und zwar wegen des Verhältnisses zur Thalerwährung im Betrage von 4 999 950 fl. Oesterr. Währung oder von 3 333 330 Thalern zu negociiren und sollen zu diesem Behufe Prioritäts-Obligationen lit. E à 150 fl. Oesterr. Währung oder 100 Thaler emittirt werden.

Die diesmal besonders verspätete Zusammenstellung der Februar-Einnahmen ergiebt folgendes Resultat: Auf den im Betriebe stehenden Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wurden bei einer Gesammtausdehnung von 1573,9 Meilen im Ganzen 1 935 941 Personen und 39 000 499 Centner Frachten befördert und betrug die Gesammteinnahme 12 352 673 fl., somit um 1 999 246 fl. mehr als im Monat Februar v. J. — Das durchschnittliche Erträgniss per Meile im Monate Februar 1872 beträgt 7852 fl. und wurde diesmal von 9 Bahnen überschritten, es sind dies: Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Oesterreichische Staats- und Brünn-Rossitzer Bahn. Die Graz-Köflacher Eisenbahn. Die Hauptbahn der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die Galizische Karl Ludwig-Bahn. Die Böhmische Westbahn. Die Ungarische Staatsbahnlinie Pest-S.-Tarjan. Die Südbahn.

Die Ausschussberathungen über die Regierungsvorlage, betreffend die Eisenbahn Tarnow-Leluchow mit der Abzweigung von Grybow nach Zagorz, in welchen durch die Vertagung des Reichsrathes eine Unterbrechung eingetreten ist, haben zu sehr lebhaften Debatten Anlass gegeben; als das bisherige Resultat derselben sind folgende sehr einschneidende Abänderungen der Regierungsvorlage anzusehen u. z. im Art. I, dass die Concessions-Ertheilung für diese Bahn „im Ganzen oder streckenweise“ und „mit oder ohne Zuwendung einer Ertragsgarantie“ zu geschehen habe; dann in Consequenz dessen im Art. IV, wo unter der Voraussetzung der im Art. II stipulirten Ertragsgarantie eine neunjährige Steuerfreiheit eingeräumt wird: „Findet sich aber ein Unternehmer, welcher diesen Eisenbahncomplex ganz oder theilweise ohne Ertragsgarantie zu bauen und in Betrieb zu setzen sich erbietet, so ist die Regierung ermächtigt, diese Steuerfreiheit auf die Dauer bis zu 30 Jahren zu bewilligen“; eine dritte Abänderung betrifft den Emissionscours, welcher von 80, wie in der Regierungsvorlage angenommen, auf 85 erhöht worden ist. —

Seit 1. April 1872 führen alle mit den Eisenbahnzügen verkehrende ambulanten Postämter einen Vorrath von Briefmarken, gestempelten Briefcouverts und Correspondenzkarten mit sich, um solche dem reisenden Publicum auf sein Verlangen verabfolgen zu können. Durch diese zweckmässige Einrichtung wird das reisende Publikum in die Lage gesetzt, namentlich Correspondenzkarten noch während der Reise auszufertigen und dem fahrenden Postamte zu übergeben.

Im Oesterr. Handelsministerium werden während der parlamentarischen Ferien jene Gesetzentwürfe definitiv für die parlamentarische Behandlung vorbereitet, welche eine Reform der bestehenden Eisenbahn-Gesetzgebung bezwecken. Es dürfte die geplante Aenderung eine ziemlich durchgreifende werden und neben dem eigentlichen Eisenbahn-Departement, wie es heute besteht, auch die General-Inspection für Eisenbahnen, sowie das halb und halb bereits problematisch gewordene Institut der Consulenten nicht unberührt lassen. Auch ist bereits der Entwurf eines Eisenbahn-Polizeigesetzes, sowie eines neuen Eisenbahn-Betriebs-Reglements fertig. Diesen beiden Gesetz-Entwürfen musste der Vortritt mit Rücksicht darauf eingeräumt werden, dass zur Erledigung dieser Gegenstände die Verständigung mit der Ungarischen Regierung erforderlich ist. Nach diesen beiden Gesetzentwürfen soll das neue Eisenbahn-Concessionsgesetz, dessen Grundzüge gleichfalls bereits entworfen sind, an die Reihe kommen. — Welche Aufgabe der regenerirten General-Inspection bevorsteht, möge aus dem Bericht des Regierungsrathes Pischof allein ersehen werden, dass 40 Bauobjecte neuer Bahnen der Reconstruction bedürfen.

Die unerquicklichen Vorgänge im Ungarischen Landtage lähmen auch die Action des Communications-Ministeriums, an dessen Spitze der frühere Staatssecretair Hollan, der einzige wirkliche Fachmann, treten soll, von dem sich Ungarn Tüchtiges versprechen kann. — Interpellirt wurde wegen des Baues der Linie Temesvar-Orsova, welche auf Regierungskosten als Nothstandsbau ausgeführt werden soll; dann warum die Staatsbahnlinie Wien-Pest noch immer eingeleisig sei; endlich ob die internationale Verbindung Kronstadt-Galatz gesichert sei. In der Ausschussberathung kommt vor Allem das westliche Netz, bestehend aus den Linien Pressburg-Tyrnau-Uezbegh, Oedenburg-Pressburg, Tyrnau-Lundenburg und Pressburg-Sillein an die Reihe. — Das genannte Ministerium hat an die Bahnverwaltungen die Aufforderung gerichtet, dass mit Rücksicht auf die Benutzung der III. Wagenclasse auch Seitens der gebildeten Bevölkerung, diese Wagen mit Netzen, Wand-Körben und Huthaltern zur Unterbringung des Gepäckes versehen werden.

Eine weitere Illustration über die enormen Verdienste unserer Banken an den Bahngeschäften giebt der Jahresbericht der Creditanstalt, wo es unter Anderem heisst:

Die Effecten der theilweise dem Betrieb übergebenen Ungarischen Westbahn wurden zum grössten Theile realisirt. Die Effecten der Ung.-Galizischen Verbindungsbahn wurden nur theilweise begeben, dagegen sind die Titel der Vorarlberger Bahn auf den Süddeutschen und Schweizerischen Plätzen grösstentheils placirt worden. Die Theilnahme an dem Consortium zur Uebernahme der Titel der Elbethalbahn ergab die günstigsten Resultate. Die Betheiligung an der Uebernahme von 20 und 10 Millionen Südbahn-Prioritäten ergab bedeutende Gewinne. Der Gewinn aus der Betheiligung an der Uebernahme des Restes von 145 000 Obligationen des Ung. Eisenbahn-Anlehens ist in dem Effectengewinne enthalten. Das mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn geschlossene Abkommen wegen Uebernahme von 11 Millionen Prioritäten für die Strecke Linz-Budweis und das Anlehen für die Strecke Ried-Braunau ergab einen entsprechenden Nutzen. Die Theilnahme an dem vom Finanzministerium bewerkstelligten Verkauf von Buschtêhrader Actien wird dem Jahre 1872 auf Rechnung gestellt. Die Theilnahme an der Geldbeschaffung für die Gotthardbahn ist gewinnversprechend.

Auch die den Bahn-Bau und Betrieb unterstützenden Unternehmungen prosperiren.

Die gesammte Production der bereits erwähnten Hernalser Wagen-Actienfabrikgesellschaft an Waggons pro 1871 beträgt 902 781 fl. 30 kr. Das Gewinn- und Verlust-Conto ergiebt nach Abzug der statutenmäs-

sigen Abschreibungen und Tantièmen einen Gewinn von 53 323 fl. 14 kr. Hiervon wurden bereits die 5perz. Actienzinsen mit 30 000 fl. bezahlt.

Die Anglo-Oesterreichische Bank gedenkt die Actien der erst vor Kurzem in's Leben gerufenen Eisenbahnwaggon-Leihgesellschaft schon demnächst an der Börse einzuführen.

Dass in dieser wie in der auch kürzlich constituirten Internationalen Speditions-Gesellschaft hervorragende Eisenbahnfachmänner das Wort führen, darin sieht die in ihrer anerkennenswerthen Unpartheilichkeit und Unzugänglichkeit doch etwas zu schwarz sehende Deutsche Zeitung eine Gefahr für's Publikum, welches in dieser Frage gewiss anderer Meinung ist.

Der Minister des Innern hat dem Wiener Advocaten Dr Stall in Verbindung mit dem Bankhause David Liepmann in Berlin die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Oesterreichische Eisenbahnbau-Gesellschaft" mit dem Sitze in Wien ertheilt.

Der Entwurf einer neuen Signalisirungsordnung war schon früher nach dem von dem Comité vorgelegten Texte mit wenigen Abänderungen in einer Conferenz der Oesterr.-Ungar. Bahnen definitiv angenommen worden. Es waren im Ganzen 28 Eisenbahnverwaltungen bei dieser Berathung vertreten und hat die Direction der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft dem Beschluss der Conferenz gemäss diese endgültig festgestellten Beschlüsse dem k. k. Ministerium überreicht, mit der Bitte die obligatorische Einführung dieser Normen bis zum 1. Mai 1873 vertagen zu wollen, da die Einrichtung dieser neuen Signalisirungsordnung auf mehreren Bahnen bedeutende und umständliche Aenderungen erfordert.

Noch eine letzte Zusammenkunft des zur Ausarbeitung eines Statuts für kaufmännische Schiedsgerichte von der Transport-Enquête zusammengesetzten Comité fand statt. Es wurden die in Pest vorgenommenen Aenderungen nochmals revidirt und dann beschlossen, die nun vollständig fertige Arbeit sowohl der Handelskammer in Wien als der Pest-Ofner Handelskammer zur weiteren Benützung zu übergeben.

Die Directionen der Nordbahn und Staats-Eisenbahngesellschaft haben ihren Beamten und Dienern aus Anlass der bevorstehenden Wiener Weltausstellung und in Berücksichtigung der Theuerungsverhältnisse 25 Percent ihres Jahresgehalts, und zwar schon mit 1. April d. J. bis nach Schluss der Weltausstellung zukommen lassen. Die Kaiserin-Elisabethbahn folgt diesem Beispiel insofern nach, dass sie noch in diesem Jahre ein grösseres Avancement folgen lässt und vom 1. Januar bis nach Schluss der Weltausstellung eine im Verhältnisse zu den anderen Bahnen angemessene Aufbesserung der Gehälter eintreten lässt. Leider sind die Diurnisten und Aspiranten dieser Bahnen von der Begünstigung ausgeschlossen. — Als eine gemeinsame Angelegenheit ist noch die Aufforderung resp. das Ersuchen der Oesterr. Staatsbahn an die übrigen Verwaltungen zu rechnen, dass dem Mangel eines Central-Reclamationsbureau wenigstens dadurch abgeholfen werde, dass die Partei-Reclamationen so rasch als möglich, ohne Rücksicht auf den nachherigen, übrigens aufs koulanteste gegenseitig durchzuführenden Austrag der desfallsigen Bahn-Differenzen befriedigt werden.

Den gemeinsamen Angelegenheiten ist noch das für April von den Bahnen festgesetzte Agio nachzutragen; dasselbe hat den überaus niedrigen Stand von 7 pCt. erreicht und wurde von der Carl-Ludwigbahn sogar auf 5 pCt. herabgemindert; die Ferdinands-Nord-, Böhm. Nord- und Mohacs-Fünfkirchner Bahn erheben gar kein Agio.

An neuen und theilweise auch schon in Angriff genommenen Projecten sind mehrere zu verzeichnen: Die Ferdinands-Nordbahn und die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft haben sich über die Skizzen zu einem Aufnahmsgebäude und eines gemeinschaftlichen Bahnhofes für die Weltausstellung geeinigt und die Ausführung des Projectes, dessen Bauleitung die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn übernehmen wird, auf gemeinschaftliche Kosten beschlossen. —

Die erste Oesterreichische Schifffahrts-Kanal-Actiengesellschaft beabsichtigt die Anlage einer schmalspurigen Locomotiv-Eisenbahn von Wien (Centralmarkthalle) über Simmering, Klederling, Unter- und Ober-Lanzendorf, Tribuswinkel, Schönau nach Ebenfurth mit Zweigbahnen nach Piestina und Pottenstein.

Das Handelsministerium hat Herrn von Offenheim und Consorten die Concession für den Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Mürzzuschlag über Mariazell, St. Pölten, Krems nach Sigmundsherberg mit einer Zweigbahn von Terz über Mariazell nach Aschbach ertheilt. Die zu leistende Caution, 300 000 fl., soll von den Concessionswerbern bereits erlegt worden sein.

Die Ebensee-Steger Eisenbahn-Gesellschaft ist beim Handelsministerium um die politische Begehung ihrer Bahn eingeschritten. Dieselbe wird schmalspurig als Erweiterung der Lambach-Gmundner Bahn gebaut werden.

Die Bahn von Braunau nach Strasswalchen, welche die Verbindung zwischen den beiden nach Bayern laufenden Linien der Westbahn bilden soll, wird im Laufe des kommenden Monats in Angriff genommen. Die amtliche Begehung dürfte gegen Ende der künftigen Woche stattfinden und der Bau dieser Strasse noch im Laufe des kommenden Jahres vollendet werden. Die Bahn ist nicht ganz fünf Meilen lang und geht durch eine sehr bevölkerte und reiche Gegend. Sie soll später von Strasswalchen bis Ischl fortgesetzt werden und den Anschluss an die Linie Ebensee-Ischl bilden, daher auch gleich dieser Strecke eine schmalspurige Bahn werden. Da die Linie Strasswalchen-Ischl durch die schönsten Theile des Salzkammergutes und Oberösterreichs führt, hofft man bei derselben auf einen starken Personenverkehr und beabsichtigt bei ihr auch für Einrichtungen zu sorgen, welche den Fremdenzuzug nach Oberösterreich zu fördern geeignet sind.

Der Ministerialrath Bogovich wurde von der Regierung beauftragt, eine Darstellung des Kroatisch-Slavonischen Bahnsystems auszuarbeiten, welche für die Oeffentlichkeit bestimmt ist. — Der Motivenbericht des Ungarischen Communications-Ministeriums zu den dem Landtage vorgelegten Eisenbahngesetzen ist erschienen und verdient wegen der Wichtigkeit der darin verhandelten Fragen in diesen Blättern besonders besprochen zu werden.

Die Direction der Oesterreichischen Staatsbahn hat die bestehende Beschränkung, wonach die Wagen derselben nur in der Richtung der ursprünglichen Uebergangsstation beladen werden dürfen, bis auf Weiteres aufgehoben. Es ist von jetzt an gestattet, dass ein jeder Wagen der Oesterreichischen Staatsbahn, er mag via Olmütz, Brünn, Marchegg oder Hauptzollamt beladen angekommen sein, über eine jede dieser vier Grenzstationen zurückgesendet werden darf, wenn er mit Frachten für die Eigenthumsbahn oder für darüber hinaus im Bereiche der Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnen gelegene Stationen beladen werden kann. Im leeren Zustande dagegen müssen die Wagen nach wie vor über die ursprüngliche Uebergangsstation zurückgestellt werden. — Der Abschluss des Vertrages zwischen der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und jener der Rumänischen Bahnen über den Ausbau und Betrieb der letzteren ist eine vollendete Thatsache. Die Staatseisenbahngesellschaft übernimmt hiernach den Ausbau und Betrieb dieser Linien, letzteren für eine Zeitdauer von 20 Jahren gegen Verrechnung und mindestens die ersten fünf Jahre ohne jeden Gewinn. Es braucht dabei kaum besonders erwähnt zu werden, dass sie ihren Vortheil in der Alimentirung ihres eigenen Netzes sucht, das sich binnen Kurzem bis Orsova ausdehnen wird. Aus der Art und Weise, wie die Staatsbahngesellschaft die Sache anfasst, ist an der rechtzeitigen Vollendung der Linien und strictен Einhaltung der Vertragsbestimmungen kaum zu zweifeln; auch dürfte bei den heutigen Verhältnissen des Berliner Geldmarktes die Beschaffung des nöthigen Kapitals, das nach den neuesten Schätzungen ungefähr 80 bis 85 Millionen Francs betragen wird, auf keinerlei Schwierigkeiten stossen.

Der Verwaltungsrath der Rudolfsbahn geht mit dem Plane um, die Bahn im Norden direct mit Wien zu verbinden. Graf Lodron und Director Aichinger sind nämlich um die Vorconcession für die Fortführung der Rudolfbahn von Ulmerfeld oder einem anderen Punkte der Linie Kleinreifling-Amstetten bis Wien beim Handelsministerium eingeschritten.

Der Triester Stadtrath votirte eine Denkschrift an das Ministerium und den Reichsrath zu Gunsten des Triest-Laak-Lauersdorfer Eisenbahnprojectes als Hauptconcurrenzlinie der Gotthardbahn.

Der „Economista d'Italia" meldet, dass die Verhandlungen über den Bau der Pontebabahn mit einer Italienischen Bank wieder aufgenommen wurden, und fügt bei, dieselben würden diesmal zu dem erwünschten Ziele führen.

Das Handelsministerium hat für die projectirte Anlage betreffs des zweiten Geleises der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zwischen Leipnik und Weisskirchen die Baubewilligung ertheilt.

In der nächsten Badesaison wird dem Publikum ein neuer Weg nach Marienbad, Franzensbad und Karlsbad geboten werden, indem die Franz-Josephbahn Eilzüge zwischen Wien und Eger einzurichten beabsichtigt, welche in Eger Anschluss nach Franzensbad und Karlsbad finden werden. Die Benützung dieser Eilzüge wird umsomehr conveniren, als die Fahrdauer nach Eger auf 12 Stunden herabgesetzt und die Fahrt Morgens angetreten und Abends beendet sein wird. Die Franz-Josephbahn hat zudem auch die Anschlüsse an die Bayerischen und Sächsichen Bahnen in Eger bereits vereinbart.

---

Von einem Oberbeamten der I. Siebenbürger Eisenbahn erhalten wir gegenüber einer in der „Oesterreichisch-Ungarischen Correspondenz" in Nr. 34 enthaltenen Mittheilung folgende entgegnende Bemerkungen:

„Der unter den Ungarischen Reichstagsvorlagen befindliche Gesetzentwurf über die „Erhöhung des Anlagekapitals der Ersten Siebenbürger Eisenbahn" ist lediglich zur nothwendigen Vermehrung der Betriebsmittel und zur Ausführung der im Interesse des Verkehrs unabweislich erforderlichen Bauherstellungen und Erweiterungsbauten, es genüge, auf die diesfalls gepflogenen Verhandlungen der Generalversammlung der Actionäre am 17. Mai 1871 zu verweisen. — Ebenso ist hinsichtlich des Ergebnisses über die Verhandlungen des Central-Reclamationsbureaus zu bemerken, dass die Errichtung eines solchen Central-Reclamationsbureaus nicht an unbegründeten Eifersüchteleien oder gar wegen particularistischer Tendenzen scheiterte, sondern lediglich, weil die sehr überwiegende Mehrheit der Bahnen sich diesen Dienstzweig nicht entziehen lassen will, und zwar aus wohl erwogenen Administrationsrücksichten."

* **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Von der Direction der genannten Bahn gehen uns über die von ihr projectirten Schleppbahnen zu den Förderschachten des Aussig-Komotauer Braunkohlenlagers folgende Notizen zu:

| Nummer | Zu bauende Bahnstrecken | Tag der Concession | Bahnlänge Meilen | Kilometer |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Schleppbahn nach Arbesau | 7. Febr. 1872 | 1,262 | 9,45 |
| 2 | Zum Kohlenwerke d. A. Ritschel in Herbitz | 7. Febr. 1872 | 0,15 | 1,12 |
| 3 | Zum Kohlenwerk des Bail in Karbitz | 7. Febr. 1872 | 0,090 | 0,67 |
| 4 | Schleppbahn zum Francisko-Schachte in Karbitz | 19. Sept. 1871 | 0,06 | 0,45 |
| 5 | Schleppbahn zum Walburgaschachte in Karbitz | 19. Sept. 1871 | 0,04 | 0,30 |
| 6 | Zum Dobblhofschachte in Modlan | 19. Sept. 1871 | 0,26 | 1,95 |
| 7 | Zur Carl-Josef-Zeche in Ullersdorf | 4. Dec. 1871 | 0,094 | 0,7 |
| 8 | Zum Florentinen- u. Marien-Schachte in Schwatz | 13. Nov. 1871 | 0,18 | 1,25 |
| 9 | Prohn | 21. Sept. 1871 | 0,71 | 5,3 |
| 10 | Zum Aurora-Schachte in Wurzmes | 7. Nov. 1871 | 0,04 | 0,30 |
| 11 | Schleppbahn nach Maltheuern | projectirt | 0,65 | 4,87 |
| 12 | Zum Britannia-Schachte No. 10 in Mariaschein | do. | 0,09 | 0,67 |
| 13 | Zum Förderungsschachte der Dux-Brüx-Komotauer Bergbau-Gesellschaft in Udwitz | do. | 0,129 | 0,96 |
| 14 | Zum Förderungsschachte im Hubertfelde in Holtschitz | do. | 0,08 | 0,6 |

Die sämmtlichen Schleppbahnen sind eingeleisig mit 4m Kronenbreite. Während die Bahn unter 4 im Bau vollendet, die Bahn sub 5 in diesem Monat in Bauangriff genommmen ist und mit dem Bau der Bahnen unter 7, 8 und 10 in diesem Monat und der unter 6 im laufenden Jahre begonnen werden soll, ist der Zeitpunkt des Baubeginns bezüglich der Bahnen 1 bis 3, 9 und 11 bis 14 noch nicht bestimmt. Das Baucapital beträgt zu 4: 9600 Thlr., zu 5: 6680 Thlr., zu 6: 19200 Thlr., zu 7: 15000 Thlr., zu 8: 30000 Thlr., zu 10: 9000 Thlr. Bei den übrigen ist dasselbe noch nicht bestimmt.

**Oesterreichische Staats-Statistik.** Das Oesterreichische Handelsministerium hat ein selbstständiges statistisches Departement gegründet. Minister Banhans hat nämlich den Professor der Statistik, Dr. Brachelli mit der Aufgabe betraut, ein vollständiges statistisches Büreau mit allen Attributen der fortgeschrittenen Bedürfnisse zu etabliren, um mit demselben einen integrirenden Bestandtheil des Handelsministeriums zu bilden.

Das neue statistische Departement soll, dem Geschäftskreise des Handelsministers entsprechend, vorläufig alle jene Daten und Ausweise der Statistik und Materialien der Gesetzgebung sammeln und wissenschaftlich bearbeiten, welche die Industrie, den Handel, die Eisenbahnen, die Schifffahrt, das Post- und Telegraphenwesen, die Banken und Credit-Anstalten betreffen.

Das neue statistische Büreau wird aber auch entgegen der bis jetzt in Oesterreich befolgten einseitigen Methode, den in sein Gebiet einschlägigen Zuständen des Auslandes seine Aufmerksamkeit schenken, weil heutzutage die vergleichende Statistik allein die Möglichkeit bietet, eine richtige Beurtheilung und ein genaues Verständniss zu gewinnen. Ebenso soll auch die vergleichende Gesetzgebung einen wesentlichen Zweig des neuen Departements bilden und werden daher durch dasselbe alle in- und ausländischen Gesetze und Verordnungen in Evidenz gehalten werden. Zur Publication seiner laufenden Arbeiten wird sich das statistische Departement des Handelsministeriums der Wochenschrift „Austria" bedienen.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Dem Regierungs- und Bau-Rath Redlich, bisher zu Saarbrücken, ist an Stelle des aus dem Staatsdienste geschiedenen Regierungs-Raths Hartnack die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Cassel commissarisch übertragen und der bei der Königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover beschäftigte bisherige Gerichts-Assessor Wilhelm Senftleben ist in Folge seiner definitiven Uebernahme in den Staats-Eisenbahndienst zum Regierungs-Assessor, sowie der bisherige Baumeister Wilhelm Leuchtenberg in Elberfeld zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und dem letzteren die Stelle eines solchen bei der Hannoverschen Staatseisenbahn-Verwaltung mit dem Wohnsitze in Bremen verliehen worden. — Die Stellen von Mitgliedern sind verliehen: den Regierungs-Assessoren von Wehren und Reitzenstein, bei der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau, Witte und Wehrmann, bei der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld. — Der Regierungs-Assessor Kranold, bisher Mitglied der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, ist in gleicher Eigenschaft zur Königlichen Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken versetzt.

## Ausland.

—r— **Belgien.** Ein Königliches Dekret vom 29. Februar c. verfügt die projectirten Arbeiten zur Herstellung einer Verbindung der Bahnlinie von Manage nach Wavre mit der im Baue begriffenen Bahn von Brüssel nach Luttre, und zur Herstellung einer gemeinschaftlichen Station am Vereinigungspunkte. Diese Arbeiten werden auf Staatskosten vorgenommen; der Ersatz des Schadens, welcher der Gesellschaft der Bahn von Manage nach Wavre in Folge dieser Verfügung erwachsen sollte, soll vergütet werden.

—r— **Frankreich.** Die Herstellung einer Bahn von localem Interesse von Poitiers an die Grenze des Departement Maine-et-Loire in der Richtung nach Saumur ist als von öffentlichem Nutzen erklärt worden. Das Departement von Vienne ist zur Vornahme der Ausführung ermächtigt, und erhält aus Staatsmitteln zu diesem Behufe eine Subvention von 337 500 Frcs.

Eine gleiche Erklärung erfolgte hinsichtlich der Herstellung einer Bahn von Saumur an die Grenze des Departement der Vienne in der Richtung nach Poitiers. Das Departement Maine-et-Loire, welches zur Ausführung der Bahn ermächtigt ist, erhält hiezu eine Staatssubvention von 138 833 Frcs.

—r— **Der Rückkauf der Englischen Eisenbahnen.** Seit dem die Englische Regierung die Verwaltung der Telegraphen übernommen, und der telegraphische Verkehr sich unter dieser Leitung in grossem Maasse hob, während gleichzeitig die Gebühren für die Benützung des Telegraphen eine Herabsetzung erfuhr, tauchte der Gedanke auf, dass die Regierung in gleicher Weise auch hinsichtlich der Eisenbahnen verfahren könnte und sollte. Die öffentliche Meinung bemächtigte sich dieses Gedankens und kürzlich hat das Parlaments-Mitglied Herr Graves bei der Jahresversammlung der Handelskammer in Liverpool demselben in einer Rede wie folgt Ausdruck gegeben.

Das Englische Eisenbahnnetz hat sich ohne eine besondere Regelung und Leitung gebildet und entwickelt; daher rührt auch die übermässige Concurrenz, und ein Tarifkampf unter den rivalisirenden Gesellschaften.

In Folge dieses Zustandes entstand auch der lebhafte Wunsch nach Herbeiführung einer grösseren Einheit im Eisenbahnwesen und hierin liegt wohl der Grund der zahlreichen Fusionen von Gesellschaften, und der vielen Vereinbarungen zu gemeinsamen Verkehren.

Schon im Jahre 1866 standen von den 13 950 Bahnmeilen, welche ursprünglich 353 Gesellschaften gehörten, 12 221 Meilen im Betriebe von nur 28 Gesellschaften, und während der 7 vorhergehenden Jahre war das Parlament mit der Bescheidung von mehr als 500 Bills über Betriebsverträge und Fusionen befasst. Das angestrebte Ziel war, Erleichterungen im Transporte und Herabsetzung der Kosten desselben herbeizuführen.

Dieses Ziel wurde auch vom Parlamente immer verfolgt, und so oft es sich um die Fusion zweier Gesellschaften handelte, stellte das Parlament als hauptsächliche Bedingung auf, dass die fusionirten Gesellschaften den Tarif derjenigen unter ihnen annähmen, dessen Sätze die niedrigsten waren.

Die Fusionen geben immerhin zu Bedenken Anlass; sie beseitigen zwar die für die Gesellschaften so gefährlichen Concurrenzen, anderseits aber streben sie an, Monopole zu schaffen und zu befestigen, und so das allgemeine Interesse dem Einzel-Interesse der Gesellschaften zu opfern.

Angenommen auch, dass ein einheitliches Tarifsystem zur Einführung gebracht werden könnte, könnten die Gesellschaften doch immerhin Mittel finden, den ebenso wünschenswerthen Erleichterungen im Transportwesen aus dem Wege zu gehen. —

Die Lösung der Frage wohlfeiler und leichter Transporte wird von Herrn Graves und mit ihm von der Handelskammer in Liverpool nur in der Uebernahme und dem Betriebe der Bahnen durch den Staat erblickt.

Für diese Anschauung spricht auch noch, dass die Eisenbahnen wohl in allen Ländern die eigentlichen National-Strassen geworden sind, und dass sie ständig streben, jedes andere Verkehrsmittel zu ersetzen; sie sind zum integrirenden Bestandtheile des Handelssystems geworden, und haben den Charakter der Privatunternehmung mit dem des öffentlichen Dienstzweiges vertauscht.

Dieser Gesichtspunkt führt zu dem Wunsche, dass der Staat, wie diess bereits hinsichtlich des Post- und Telegraphenwesens der Fall, so auch die Leitung des Eisenbahnwesens in seine Hände nehme.

Die Vertreter dieser Anschauung machen für dieselbe vom finanziellen Standpunkte Nachstehendes geltend:

Die Englische Regierung hat nicht, wie andere sich den Rückfall der Eisenbahnen nach 90 Jahren vorbedungen. Hätte sie dieses gethan, so würde die Nationalschuld wohl gänzlich vor dieser Zeit getilgt sein. Die Uebernahme aller Bahnen würde jedoch zu dem gleichen Ergebnisse führen.

Die Einheit des Betriebes würde nach dem Gutachten Sachverständiger eine Ausgabs-Minderung von ungefähr 25 proCt. gestatten.

Diese 25% würden mit Zinseszinsen — selbst bei Annahme eines Zinsfusses von nur 3% die gänzliche Abzahlung der Staatsschulden in dem Zeitraume von 41 Jahren führen.

Würde die Ersparung nur mit 5 statt mit 11 Millionen Pfd. Sterl. angenommen werden, so würde die Schuldenlast Grossbritanniens

in dem bezeichneten Zeitraume um mehr als die Hälfte vermindert werden.

Der Staat hat zur Ausführung dieser Operation eine äusserst günstige Stellung. Die Solidität seines Credites ist eine solche, dass es ihm leicht sein dürfte Anlehen zu 3% aufzunehmen.

Da nun die Englischen Eisenbahnobligationen durchschnittlich etwas weniger als 4½%, die Prioritatsaktien etwas mehr als 4½%, ungefähr 4⅝% Zins tragen, so bietet sich ein höchst günstiges Feld für den Ankauf der Bahnen, selbst wenn dieser unter den für die Gesellschaften vortheilhaftesten Bedingungen erfolgt.

Für den Staat wäre der Erwerb der Eisenbahnen unzweifelhaft ein Vortheil.

Die Englischen Bahnen ertragen zur Zeit ungefähr zwischen 44 und 45 Millionen Pfd. Sterling; bei der gegenwärtigen Entwicklung des Handels und der Industrie Grossbritanniens ist es aber wohl nicht möglich anzugeben, welche Höhe dieser Ertrag in 10 Jahren erreichen wird. Die Zeit für diese Unternehmung ist vielleicht noch nicht gekommen; die Frage ist übrigens aufgeworfen, und wird sicher Gegenstand der Berathungen des Parlaments und der Staatsmänner werden.

Die Times widmet in ihrer Nummer vom 26. Januar der Erörterung dieser Frage einen Leitartikel. Sie stimmt der Behauptung des Herrn Graves bei, dass der Staat wie das Publikum von der Uebernahme der Bahnen durch ersteren nur Vortheil hätten.

Es wird zugestanden, dass der Erwerb der Bahnen die ganze Schuld in 50 Jahren decken würde, wenn die gegenwärtig geltenden Tarife beibehalten, in 100 Jahren dagegen, wenn in diesen Tarifen eine Reduktion um die Hälfte der jetzigen Frachtsätze eingeführt würde.

Der einzige Einwand den die Times dem Vorschlage des Herrn Graves entgegensetzt, ist politischer Natur. Sie fürchtet, dass die Bahnen in den Händen des Staates eine zu starke Macht begründen, und dass Gunst und eine gewisse Corruption sich in der Verwaltung zu Ungunsten des öffentlichen Interesses geltend machen könnten.

Auch ohne dieser Behauptung gegenüber die Behauptung geltend zu machen, dass der Erwerb der Telegraphen durch den Staat in England nicht diese gefürchteten Folgen nach sich zog, halten wir überhaupt nicht für angezeigt, dass bei einer rein internen, industriellen und wirthschaftlichen Frage die politische Seite so sehr zu betonen sein möchte. (Nach dem Mon. des int. mat.)

## Technisches.

**Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 12. März 1872. Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Streckert. Herr Schwabe lenkte die Aufmerksamkeit der Versammlung auf die eingehenden Debatten, welche in der diesjährigen Session der Belgischen Kammer über den Betrieb der Belgischen Eisenbahnen und über die auf denselben seit Jahresfrist eingetretenen Verkehrsstockungen stattgefunden haben. Diese Erörterungen gewinnen dadurch ein allgemeineres Interesse, dass sie sich auf Erscheinungen beziehen, welche in dem vom Kriege unberührt gebliebenen Belgien lediglich durch die ausserordentliche Steigerung des Verkehrs entstanden sind, während ähnliche Zustände in Deutschland nicht allein aus diesem Grunde, sondern in noch höherem Grade aus der gleichzeitigen enormen Inanspruchnahme der Eisenbahnen in dem Kriege gegen Frankreich hervorgerufen wurden. Während man sich in Deutschland auf den Vorwurf beschränkte, dass die Eisenbahnen ausser Stande seien, gleichzeitig den Anforderungen des Krieges und des öffentlichen Verkehrs zu entsprechen, ohne von Seiten der Industrie die Hand zur Abhülfe zu bieten, geht das auf eingehenden und sachgemässen Erörterungen gestützte Urtheil der Redner in der Belgischen Kammer dahin, dass eine dem grossen Verkehrsaufschwunge entsprechende Erhöhung in der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen vorzugsweise durch Vermehrung des Wagenparks und zwar unter Betheiligung der Industrie an der Wagenstellung, sowie durch schnellere Wiederbenutzung der Wagen durch Einrichtungen zum rascheren Entleeren der mit Kohlen, Erzen etc. beladenen Wagen zu erreichen sein wird. (Die wichtigsten bei dieser Gelegenheit in der Belgischen Kammer gehaltenen Reden sind unter dem Titel erschienen: La crise des transports des chemins de fer, discours prononcé à la chambre des Représentants à Bruxelles par S. D'Audrimont).* Herr Schwabe erwähnt hierbei, dass die bezeichnete Broschüre sich im Wesentlichen an seine Schrift „Ueber die englischen Eisenbahnen" anschliesst.

Der Vorsitzende gab sodann ein kurzes Resumé über den Inhalt der von dem technischen Eisenbahn-Büreau des Handelsministeriums herausgegebenen Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen pro 1870, welche diesmal einen besonderen Werth durch die Aufnahme der für das Deutsche Reich erlassenen neuen Bestimmungen für das Eisenbahnwesen haben; sie enthalten die Abänderungen des Bahnpolizei-Reglements und des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen etc. und mit der Ausdehnung der Gültigkeit auf Württemberg, Baden, Südhessen und Elsass-Lothringen, ferner die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen; sodann die Festsetzungen betreffend gewisse Haupt-Abmessungen für die Untergestelle und Achsen bei den Wagen verschiedener Kategorien der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, zur Erzielung thunlichster Einheitlichkeit auf diesem Gebiete der Construction. Bezüglich der finanziellen Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnen erwähnt der Vorsitzende, dass dieselben als günstig zu bezeichnen seien; während die Einnahmen im Jahre 1856 pro Meile 58 000 Thlr. und die durchschnittliche Verzinsung des Gesammtcapitals 5,2% betragen habe, sei dieselbe im Jahre 1864 auf 70 000 Thlr. und 6% Verzinsung und im Jahre 1870 auf 80 000 Thlr. bei ebenfalls 6% durchschnittlicher Verzinsung des Anlagecapitals gestiegen. — Dass die Rente nicht gleichmässig mitgewachsen; habe seinen Grund in der Ermässigung der Tarife und in der Erweiterung der Bahnanlagen nebst besserer Ausrüstung mit Betriebsmaterial auf der einen, und der Steigerung der Löhne und Besoldungen auf der anderen Seite. In England betrug die durchschnittliche Verzinsung des Gesammt-Anlagecapitals der Eisenbahnen im Jahre 1870 etwas über 4 pCt.

Am Schlusse der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung die Regierungsassessoren Dr. Frölich, Rapmund und Brefeld, Bauinspector Steuer, Obermaschinenmeister Gust und Maschinenmeister F. W. Eichholtz als Mitglieder in den Verein aufgenommen.

* Wir werden auf dies Werkchen nächstens ausführlicher zurückkommen. Die Red.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 9. | April | Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. S. S. 298. |
| 9. | „ | *Kaiserin Elisabethbahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 306. |
| 12. | „ | *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 314. |
| 13. | „ | Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz. |
| 18. | „ | Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz. |
| 22. | „ | *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 27. | „ | Oberhessische Eisenbahngesellschaft zu Giessen. |
| 27. | „ | Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. Siehe Bekm. S. 336 |
| 29. | „ | Süd-Lorddeutsche Verbindungsbahn zu Wien. |
| 29. | „ | Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Flensburg. |
| 29. | „ | Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322. |
| 1. | Mai | Vereinigte Südösterreichische, Lombardisch-Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 378. |
| 6. | „ | Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien. |
| 11. | „ | Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena. |

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 8. | April | zu Köln Köln-Mindener E. | Restauration in Mülheim | — |
| 8. | „ | zu Osnabrück Venlo-Hamburger E. | Eiserne Ueberbrückungen | 339 |
| 8. | „ | zu Strassburg Elsass-Lothr. E. | Achsen mit Rädern etc. | 315 |
| 8. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Eiserne Ueberbauten | 322 |
| 9. | „ | zu Hamburg Finanz-Deputation | Tunnelbau | 280 |
| 9. | „ | zu Erfurt Thüring. E | Pflastersteine | 363 |
| 10. | „ | zu Osnabrück Venlo-Hamb. B. | Maurer-Materialien u. Arbeiten | — |
| 10. | „ | zu Stadtberge Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 10. | „ | zu Köln Rheinische Bahn | Restaurations-Verpachtung Birresborn | — |
| 10. | „ | zu Wien Kronprinz Rudolfsb. | Erdarbeiten Villach-Tarvis | — |
| 11. | „ | zu Hamm Westfälische E. | Maurer- u. Zimmerarbeiten | 387 |
| 11. | „ | zu Saarbrücken Saarbrücker E. | Restaurationsverpachtung in Conz | — |
| 11. | „ | zu Stuttgart Württemb. Staatsb. | Eisenconstruction für einen Güterschuppen | 387 |
| 11. | „ | zu Berlin Niederschles.-Märk. E. | Kleineisenzeug | 356 |
| 11. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. B. | Erdarbeiten Finnentrop, Rothmühle | — |
| 12. | „ | daselbst dieselbe | Gusseiserne Säulen u. Consolen f. d. Reparaturwerkstätte zu Arnsberg | — |
| 12. | „ | zu Breslau Bresl.-Schweidn.-Freibg. | Locomotiven u. Tender | 338 |
| 12. | „ | zu Kattowitz Oberschles. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 15. | „ | zu Braunschweig Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 15. | „ | zu Frankf. a/M. Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 332 |
| 15. | „ | zu Elberfeld Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten, Finnentrop-Rothenmühle | — |
| 15. | „ | zu Altona Altona-Kieler E. | Personenwagen IV. Classe | 379 |
| 16. | „ | zu Darmstadt Main-Neckarbahn | Güterwagen etc. | 338 |
| 16. | „ | zu Leipzig Leipzig-Dresdner E. | Materialabfälle-Verkauf | 379 |
| 18. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | 70 hölzerne Bahnwärterbuden für die Ruhrthalbahn | — |
| 18. | „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz Flotow und Krojanke | — |
| 20. | „ | zu Dresden Sächs. Staatsb. | Personenwagen | 339 |
| 20. | „ | zu Leipzig Leipzig-Dresdner E. | Bahnhofs-Restauration Nossen | — |
| 22. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Empfangsgebäude | — |
| 23. | „ | zu Lissau. Kosten Oberschles. E. | Lagerplätze | — |
| 26. | „ | zu Breslau Rechte Oder-Uferb. | Plateauwagen | 387 |
| 26. | „ | zu Bromberg Preuss. Ostb. | Wagen | No. 41. |

## Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Januar 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr | aus dem Güter-Verkehr | in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo Januar | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | | | | | | |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Gössnitz-Geraer E. | 4,6 | 4,6 | 16784 | 13255 | 191979 | 155923 | 3443 | 7386 | 10895 | +1686 | 10895 | +1686 |
| a. Sächsische Staatsbahnen | 118,1 | — | 493023 | — | 10326460 | — | 184572 | 685019 | 898776 | — | — | — |
| b. Privatbahnen in Staatsverwaltung | 9,8 | — | 38323 | — | 798036 | — | 7418 | 23216 | 30634 | — | — | — |
| c. Zusammen | 127,9 | 123,7 | 531346 | 430684 | 11124496 | 8045149 | 191990 | 708235 | 929410 | +204265 | — | — |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Württembergische Staatsb. | 144,0 | 144,0 | 509693 | 376956 | 2610251 | 2225629 | 273653 | 630359 | 904012 | +17666 | 904012 | +17666 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

### Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung,

**den Fahrplan der Linie Chemnitz-Leipzig sammt Zweiglinien betreffend.**

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums tritt auf den Linien Leipzig-Borna-Chemnitz, Rochlitz-Narsdorf-Penig und Chemnitz-Limbach

**vom 8. April l. J. ab**

als dem Tage, an welchem der Betrieb auf den genannten Linien eröffnet wird, der nachstehend abgedruckte provisorische Fahrplan* unter Aufhebung des Fahrplanes für die Linie Leipzig-Kieritzsch-Borna vom 1. November 1871 in Kraft.

Von demselben Tage ab wird der über Gössnitz verkehrende Zug 26 C von Chemnitz nach Leipzig dergestalt beschleunigt, dass er in Kieritzsch Anschluss an den via Borna nach Chemnitz gehenden Zug No. 207 findet. Der Cours des Zuges 26 C wird sich darnach in folgender Weise gestalten:

Abfahrt von Chemnitz 5,15 Nachmittag,
„ „ Hohenstein 5,40 „
„ „ St. Egidien 5,50 „
„ „ Glauchau 6,5 Abends,
„ „ Meerane 6,25 „
„ „ Gössnitz 6,35 „
„ „ Altenburg 7,10 „
„ „ Kieritzsch 7,30 „
Ankunft in Leipzig 8,5 „

Der Zug hält an den Haltestellen Grüne, Breitingen, Böhlen und Gaschwitz.

Solange auf der Linie Leipzig-Borna-Chemnitz der nachstehende provisorische Fahrplan besteht, können die für die Route via Borna zwischen Leipzig und Chemnitz gelösten Billets beliebig auch bei allen via Gössnitz zwischen Leipzig und Chemnitz verkehrenden Zügen benutzt werden. Insonderheit können die Tagesbillets bei der Hintour auf der einen, bei der Rücktour auf der anderen Route benutzt werden.

Dresden, den 28. März 1872.

**Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.**
von Tschirschky.

---

### Homburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Die in der heutigen General-Versammlung der Actionäre für das Betriebsjahr 1871 bestimmte Dividende kann mit **vier und zwanzig Gulden** für jede Actie Lit. A

bei der Landgräflich Hessischen concessionirten Landesbank
und
bei unserer Hauptcasse in Homburg

gegen Einlieferung des betreffenden Coupons erhoben werden.

Homburg, den 20. März 1872.

**Der Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

* Der Fahrplan folgt in nächster Nummer.

---

### Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die Lieferung von 20 sechsräderigen und 50 vierräderigen eisernen Plateauwagen, sowie der dazu gehörigen Achsen mit Rädern (incl. Reserveachsen) soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen werden auf portofreies Verlangen von unserer Kanzlei, Breslau, Berlinerstrasse 76 verabfolgt. Offerten sind, den Vorschriften der Bedingung entsprechend, in das denselben angehängte Formular zu inseriren und versiegelt mit der Aufschrift „Lieferung von Plateauwagen“ resp. von Achsen und Rädern versehen, bis

**Freitag, den 26. April, Vormittags 11 Uhr,**

franco an uns einzureichen.

Zu diesem Termine erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten die Eröffnung der eingegangenen Offerten in unserm Verwaltungs-Gebäude, Breslau, Berlinerstrasse 76, 1. Etage, Zimmer No. 5.

Breslau, den 30. März 1872.

**Die Direction.**

---

### Westfälische Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd-, Maurer- und Zimmer-Arbeiten zuo Herstellung einer Kohlenladebühne auf Bahnhof Hamm soll im Wege der öffentlichen Submission

**Donnerstag, den 11. April c., Vormittags 11 Uhr,**

im Büreau der unterzeichneten Betriebs-Inspection vergeben werden. Daselbst sind die Bedingungen und Zeichnungen einzusehen, und können Submissionsformulare gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen bezogen werden.

Hamm, den 2. April 1872.

**Königliche Betriebs-Inspection III.**
Garcke.

---

### Vereinigte Schweizerbahnen.

**Stellenausschreibung für einen Architekten.**

Es wird hiermit die Stelle eines bauleitenden Architekten zu freier Bewerbung ausgeschrieben. Anmeldungen sind bis zum 20. April l. J. an das Bureau des Bahningenieurs in St. Gallen einzugeben.

St. Gallen, 27. März 1872.

**Die General-Direction.**

---

### Bayerische Ostbahnen.

Für die Projectirung und den Bau neuer Linien werden sofort tüchtige Ingenieure gesucht.

Hierauf bezügliche und mit Zeugnissen belegte Offorte wollen hieher eingereicht werden.

München, den 24. März 1872.

**Die Direction.**

---

### Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

---

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede von

# R. Wolf in Buckau-Magdeburg

baut als Specialitäten:

**Locomobilen,** fahrbar, und für stationären Betrieb auf Tragfüssen,

**Röhrendampfkessel** mit ausziehbarem Röhrensystem, für stationäre Dampfmaschinen, Wasserstationen;

und fertigt ferner:

**complete Einrichtungen für Schwellen-Imprägnir-Anstalten,**

ausgeführt:

die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Wittenberge,**
die Imprägnir-Anstalt Bahnhof **Uelzen.**

---

# Eisenbahn-Baumaterial.

4 schmalspurige zwanzigpferdige Locomotiven von 90 Centimeter Spurweite, erbaut von Kraus in München.
45 grosse Erdtransportwagen von 90 Centimeter Spurweite (Seitenkipper).
40 kleine Erdtransportwagen von 70 Centimeter Spurweite (ebenfalls Seitenkipper) wenig gebraucht, von practischen Constructionen haben vorräthig abzugeben

## Gebrüder Trier in Darmstadt.

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Hermann | 6. April | nach | Newyork | D. Deutschland | 4. Mai | nach | Newyork |
| D. Baltimore | 10. April | „ | Baltimore | D. Berlin | 8. Mai | „ | Baltimore |
| D. Weser | 13. April | „ | Newyork | D. Donau | 11. Mai | „ | Newyork |
| D. Newyork | 16. April | „ | Newyork | D. Hannover | 14. Mai | „ | Newyork |
| D. Rhein | 20. April | „ | Newyork | D. Hermannn | 18. Mai | „ | Newyork |
| D. Frankfurt | 24. April | „ | Baltimore | D. Leipzig | 22. Mai | „ | Baltimore |
| D. Main | 27. April | „ | Newyork | D. Weser | 25. Mai | „ | Newyork |
| D. America | 30. April | „ | Newyork | | | | |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**

D. Köln 20. April; und ferner von Mitte September an ein oder zwei Mal monatlich.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Graf Bismarck 7. Mai. D. König Wilhelm I. 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Beste gekühlte

## Wasserstandsgläser,

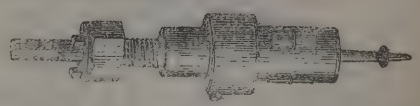
sowie besonders haltbare

## Locomotivgläser,

genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

---



**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

---

# Zur Ausgabe:

Das Project „Schutz bei Zusammenstössen, Ausgleisungen etc.". Auf einen Lohnzusicherungsbrief will ich alle Bedenken auflösen.

**R. Volkart,**
Nöschikon, Niederglatt, Zürich, Schweiz.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

No. 41. Leipzig, am 8. April 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Beiträge zur Statistik des Betriebes auf den occupirten Französischen Eisenbahnen im Kriege 1870/1871. Vom Ober-Betriebs-Inspector Früh in Saarbrücken, (s. Z. technisches Mitglied der ehemaligen Betriebs-Commission Nancy). — Eisenbahnkalender. — Coursblatt. — Officielle Anzeigen. Sächsische Staatsbahnen: Eröffnung u. Fahrplan der Linie Leipzig-(Borna)-Chemnitz nebst Zweiglinien. — Privat-Anzeigen.

## Beiträge zur Statistik des Betriebes auf den occupirten Französischen Eisenbahnen im Kriege 1870/1871.*

Vom Ober-Betriebs-Inspector Früh in Saarbrücken
(s. Z. technisches Mitglied der ehemaligen Betriebs-Commission Nancy.)

Die hin und wieder laut gewordenen Behauptungen, dass während des Feldzuges 1870/71 auf den occupirten Französischen Eisenbahnen betriebsseitig nicht das geleistet worden sei, was hätte geleistet werden können und müssen, haben gewiss bei allen Eisenbahnbeamten, denen es vergönnt gewesen ist, bei der Verwaltung und dem executiven Dienste auf jenen Bahnen einen thätigen Antheil zu nehmen, den lebhaften Wunsch erregt, den Nachweis geliefert zu sehen, dass und in wie weit jene Behauptungen in ihrer Allgemeinheit der Begründung entbehren.

Mit dem Bewusstsein, zur Förderung des grossen Zweckes das Seinige in vollem Maasse beigetragen zu haben, ist wohl der grösste Theil der auf jenen Bahnen beschäftigt gewesenen Beamten aller Chargen in die Heimath zurückgekehrt. Diese innere Ueberzeugung ist aber, auch wenn dieselbe in noch so beredte Worte gekleidet ist, immer kein Beweis, für den Sachverständigen nicht, wenn er der Sache fern gestanden hat, und noch weniger für den unkundigen Laien, namentlich für diejenigen Laien nicht — und deren ist die Mehrzahl — welche entweder auf Grund einer, ihnen persönlich zugestossenen Widerwärtigkeit und gestützt auf trügerischen Schein oder gar auf mündlich überlieferte, entstellte und von Mund zu Mund vergrösserte Darstellungen von ungünstigen Vorkommnissen, ein verallgemeinerndes Urtheil zu fällen sich berufen wähnen.

Beweise können aber nur durch Zahlen geliefert werden und die vergleichende Statistik ist das einzige Fundament für ein, auch allenfalls von dem Laien zu gewinnendes Urtheil darüber, ob die Leistung einer Bahn relativ eine günstige gewesen ist oder nicht.

Tritt hierzu die tägliche und gewissenhafte Beobachtung Seitens des Sachverständigen, die Kenntniss des Resultates der über die widerwärtigen und hemmenden Ereignisse angestellten Untersuchungen, die richtige und vorurtheilsfreie Würdigung der störenden und nicht abwendbaren Einflüsse, so kann auch ein Urtheil darüber gewonnen werden, ob die Leistungen absolut günstige gewesen sind, d. h. ob in der That Alles geleistet ist, was hätte geleistet werden müssen und können.

Um diesen Punkt hier nur kurz zu berühren, so ist nicht bekannt geworden, dass der Betrieb auf den occupirten Bahnen, abgesehen von einzelnen absolut unerfüllbaren Anforderungen, im Grossen und Ganzen nicht dasjenige geleistet hat, was ihm auferlegt war. Dass andererseits mit den gegebenen Mitteln und Kräften periodisch mehr hätte geleistet werden können als geschehen, ist ebenso wahr wie der Umstand, dass in solchen Zeiten entweder ein grösseres Bedürfniss nicht vorlag, oder die ausser dem Bereiche der Eisenbahnverwaltung liegenden Vorkommnisse und bisweilen militärische, mit den Erfordernissen des Betriebes unvereinbare Anordnungen und Einrichtungen, oder endlich das geltend gemachte Sonderinteresse einzelner militärischer Organe, eine Mehrleistung ungeachtet eines grösstmöglichen Aufwandes an „Elasticität" unmöglich machte.

Das Material zu den nachfolgenden statistischen Nachweisen für den Betrieb auf den occupirten Bahnen haben die Rapporte aller Art geliefert, welche von den betreffenden Dienststellen innerhalb des Bezirkes der ehemaligen Betriebs-Commission II zu Nancy mit fast derselben Accuratesse geführt wurden, wie solches im regelmässigen Betriebe zu geschehen pflegt. Entbehren diese Rapporte vielleicht einer absoluten Genauigkeit, weil dieselben hin und wieder lückenhaft und in geringer Zahl sogar abhanden gekommen sind, so ist doch zu beachten, dass die aus denselben gezogenen Nachweise aus diesen Gründen durchweg Minimalzahlen repräsentiren und daher für den vorliegenden Zweck an Werth gewinnen; der Wirklichkeit entsprechender würde es sein, wenn die gewonnenen Zahlen um den etwa zu 2—3 % zu schätzenden Ausfall erhöhet würden.

Wenn ferner die nachfolgenden Betriebsresultate nur die Thätigkeit der Eisenbahn-Verwaltung innerhalb des Bezirkes der ehemaligen Betriebs-Commission II (Nancy) umfassen, so hat wohl Niemand mehr, als der Verfasser dieses es beklagt, dass ihm ein gleiches Material nicht auch aus dem Gebiete der übrigen, etablirt gewesenen Betriebsabtheilungen zu Gebote stand. Indessen ist doch zu berücksichtigen, dass eben die von der Betriebs-Commission Nancy verwaltete Bahnstrecke die Haupt-Arterie des gesammten Eisenbahn-Verkehrs bildete, welcher, mit Ausnahme der letzten kurzen Betriebsperiode, die Aufgabe zufiel, die verschiedenen Saugadern, durch welche die Existenzmittel für die gesammte Armee aus Deutschland herbeiflossen, fast sämmtlich in sich aufzunehmen, durch einen einzigen Canal — Bahnstrecke Frouard - Blèsme - Epernay — hindurch zu leiten und demnächst den zerstreuten Gliedern des ganzen Armeekörpers auf verschiedenen Wegen zuzuführen. Auf der genannten Strecke concentrirte sich daher fast der ganze Eisenbahn-Verkehr, soweit er durch die Armee bedingt war, und dem Betriebe auf dieser Strecke wurden die grössten Leistungen auferlegt.

Es möge bezüglich dieser Strecke noch ein kurzer eisenbahnhistorischer Rückblick gestattet sein.

Nachdem die siegreichen Armeen über Nancy hinaus vorgedrungen waren und die Einleitungen zur Einrichtung des Eisenbahn-Betriebes von diesem Orte aus nach dem Westen und Norden getroffen waren, konnte am 14. September 1870 mit den regelmässigen Fahrten von Nancy bis Ars sur Moselle (in der Richtung auf Metz) begonnen werden. Mit dem Falle der Festung Toul und nach Wiederherstellung der zerstörten Bahnstrecken auf der Hauptlinie nach Paris, wurde der Betrieb auch hier ungesäumt aufgenommen und fahrplanmässig schon am 27. September bis Epernay ausgedehnt. Die jenseits Epernay liegende Strecke in der Richtung nach Paris bis Nanteuil, später bis Lagny, sowie von Epernay nach Rheims und darüber hinaus, wurde bis zum 1. Januar 1871 von einer besonderen Commission,

* Es giebt keine bessere schlagendere Antwort auf die vielen Angriffe, welche von den verschiedensten Seiten über die „ungenügenden" Leistungen der Eisenbahnen in dem grossen Kriege der Jahre 1870/71 den Deutschen Bahnverwaltungen gemacht worden sind, als die dürren Zahlen, welche auf Grund amtlicher Erhebungen Herr Früh nachstehend zusammengestellt hat. Die gediegene Arbeit desselben führt zu Resultaten, über welche ebenso sehr jeder Eisenbahn-Fachmann staunen wird, als solche geeignet sind, selbst in hohen militärischen Kreisen Aufsehen zu erregen, welchen bis jetzt wohl kaum in so überzeugender Weise dargelegt worden ist, zu welchen beachtenswerthen Leistungen sich die Deutschen Bahnverwaltungen in dem Betrieb der Französischen Bahnen während des letzten Kriegs aufgeschwungen haben. Wir glauben deshalb in Namen aller Deutschen Eisenbahn-Beamten zu handeln, indem wir dem Herrn Verfasser unsern verbindlichen Dank für seinen trefflichen Aufsatz sagen. Die Redaction.

No. III, verwaltet; andererseits wurde am 16. November 1870 der Betrieb auf der Strecke Frouard-Metz der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken zugetheilt, der Commission Nancy aber die Einleitung und anfängliche Ausführung des Betriebes auf der Linie von Blèsme nach Chaumont resp. Chatillon und Troyes übertragen, welche Linie mit dem 1. Januar 1871 einer besonderen Commission, No. IV, unterstellt wurde. Vom 1. Januar 1871 ab wurde der Commission Nancy auch die Verwaltung der Bahn von Epernay bis Lagny übertragen und wurde am 9. Februar der Betrieb auf dieser Linie bis zur Station Pantin, vor den Mauern der Stadt Paris, und bis Nogent sur Marne ausgedehnt. Eine kurze Episode, welche dem Betriebe auf der Hauptroute vorübergehend eine andere Gestaltung gab, bildete der Zeitraum von 13 Tagen vom 22. Januar, dem Tage der Sprengung der Moselbrücke bei Fontenoy (1 Meile vor Toul) bis zur Wiederherstellung der Bahn und Wiedereinrichtung des vollen Betriebes am 4. Februar.

Es ergaben sich hieraus folgende verschiedene Perioden in der Betriebs-Verwaltung der Commission Nancy:

1) Vom 14. bis 25. September = 12 Tage Betrieb von Nancy bis Ars-sur-Moselle = 5,82 Ml. } durchschn. Betriebslänge vom 26. Sept. bis 15. Nov. = 34,62 Meilen.
2) Vom 26. Septbr. bis 15. Novbr. = 51 Tage Betrieb von Nancy bis Ars-sur-Moselle und von Nancy bis Epernay . . . . = 33,49 „ }
3) Vom 16. Novemb. bis 31. Dec. = 46 Tage Betrieb von Nancy bis Epernay . . . = 28,17 „
Die von Mitte November bis zum 31. December verwaltete Strecke v. Blèsme in der Richtung auf Chaumont, durchschnittlich etwa 12 Meilen Betriebslänge, ist hier und in den nachfolgenden statistischen Nachweisen in allen Beziehungen unberücksichtigt gelassen.
4) Vom 1. Jan. 1871 bis zum 21. Jan. = 21 Tage Betrieb von Nancy bis Lagny . . . . = 43,92 „
5) Vom 22. Januar bis 3. Februar = 13 Tage Durch Sprengung der Moselbrücke bei Fontenoy und in Folge dessen durch Umladung der Züge unterbrochener Betrieb auf derselben Strecke von . . . = 43,92 „
6) Vom 4. Februar bis 8. Februar = 5 Tage Voller, durchgehender Betrieb wie sub 4 = 43,92 „
7) Vom 9. Februar bis 19. März = 39 Tage Ausdehnung des Betriebes bis Pantin und Nogent-sur-Moselle, durchschnittliche Betriebslänge . . . . . = 47,36 „

Am 19. März übernahm die Ostbahn-Gesellschaft wieder den Betrieb auf der ganzen Strecke und stellte die Commission Nancy ihre Betriebsthätigkeit ein.

Reducirt man die Zeit, innerhalb welcher im Anfange die Strecke Nancy-Epernay nur theilweise betrieben ist, auf diese ganze Strecke, so ergeben sich folgende Resultate.

1) Die Strecke Nancy-Epernay = 28,17 Ml., war 176 Tage im Betriebe
2) „ „ Epernay-Lagny = 15,75 „ „ 78 „ „ „
3) „ „ Lagny-$\frac{\text{Pantin}}{\text{Nogent s/M.}}$ = 3,44 „ „ 39 „ „ „
4) „ „ Frouard-Ars s/M. = 5,32 „ „ 63 „ „ „

unter der Verwaltung der Commission Nancy.

Hieraus ergiebt sich ferner unter Reduction der Theilstrecken auf die ganze Strecke für die Betriebsdauer von 176 Tagen eine mittlere Betriebslänge von 37,82 Meilen, welche Zahlen der vergleichenden Statistik zu Grunde gelegt sind.

## A. Betriebs-Resultate in Bezug auf die Gesammtleistungen der Bahn.

An selbstständigen Zügen, gleichviel ob dieselben über die ganze Strecke oder nur über einen Theil derselben befördert sind, wurden abgelassen:

1) In der Zeit vom 14. bis 25. Septbr. 1870 = 12 Tage.
a) Richtung Nancy-Ars = 56 Züge; . . . . . à Tag = 4,7 Züge
b) „ Ars-Nancy = 51 „ ; . . . . . „ = 4,3 „
2) In der Zeit vom 26. September bis 15. November = 51 Tage.
a) Richtung Nancy-$\frac{\text{Ars}}{\text{Epernay}}$ = 498 Züge; . . . . „ = 9,8 „
b) „ $\frac{\text{Ars}}{\text{Epernay}}$-Nancy = 447 „ ; . . . . „ = 8,8 „
3) In der Zeit vom 16. November bis 31. December = 46 Tage.
a) Richtung Nancy-Epernay = 450 Züge; . . à Tag = 9,8 „
b) „ Epernay-Nancy = 374 „ ; . . . „ = 8,1 „
4) In der Zeit vom 1. bis 21. Januar 1871 = 21 Tage.
a) Richtung Nancy-Lagny = 313 Züge; . . . . „ = 14,9 „
b) „ Lagny-Nancy = 315 „ ; . . . . „ = 15,0 „
5) In der Zeit vom 22. Januar bis 3. Februar = 13 Tage.
a) Richtung Nancy-Lagny = 172 Züge; . . . . „ = 13,2 „
b) „ Lagny-Nancy = 189 „ ; . . . . „ = 14,5 „
6) In der Zeit vom 4. Februar bis 8. Februar = 5 Tage.
a) Richtung Nancy-Lagny = 64 Züge; . . . . „ = 12,8 „
b) „ Lagny-Nancy = 68 „ ; . . . . „ = 13,6 „
7) In der Zeit vom 9. Februar bis 19. März = 39 Tage.
a) Richtung Nancy-$\frac{\text{Pantin}}{\text{Nogent}}$ = 435 Züge; . . . . „ = 11,2 „
b) „ $\frac{\text{Pantin}}{\text{Nogent}}$-Nancy = 585 „ ; . . . . „ = 15,0 „

Im Ganzen sind vom 14. September 1870 bis zum 19. März 1871, also während 187 Tagen befördert:

a) Richtung Nancy-$\frac{\text{Metz}}{\text{Paris}}$ = 1988 Züge, à Tag = 10,6 Züge
b „ $\frac{\text{Metz}}{\text{Paris}}$-Nancy = 2029 „ „ = 10,9 „
Zusammen = 4017 Züge; à Tag = 21,5 Züge.

Jeder selbstständige Zug hat hierbei durchschnittlich zurückgelegt:

a) in der Richtung Nancy-Paris = 21,9 Meilen
b) „ „ „ Paris-Nancy = 21,8 „

Die Maximal-Leistungen an einzelnen Tagen sind gewesen:

| Datum | Zugmeilen | Zahl der selbstständigen Züge (in beiden Richtungen zusammen) | Zahl der Züge auf die ganze Bahnlänge reducirt (in beiden Richtungen zusammen) | Betriebene Bahnlänge in Meilen |
|---|---|---|---|---|
| Am 6. Januar | = 704 | 36 | 16,0 | 43,92 |
| „ 11. „ | = 741 | 37 | 17,0 | 43,92 |
| „ 21. „ | = 717 | 38 | 16,4 | 43,92 |
| „ 9. Februar | = 732 | 31 | 15,4 | 47,36 |
| „ 15. „ | = 739 | 37 | 15,6 | 47,36 |
| „ 24. „ | = 762 | 34 | 16,1 | 47,36 |
| „ 8. März | = 700 | 34 | 14,8 | 47,36 |
| „ 10. „ | = 767 | 36 | 16,2 | 47,36 |
| „ 19. „ | = 722 | 33 | 15,2 | 47,36 |

Die nächstfolgende Tabelle giebt eine General-Uebersicht über die Leistungen nach Zügen und Achsmeilen im Speciellen, wobei noch hervorzuheben ist, dass die angegebenen Zahlen der Züge auf der betreffenden Strecke sich auf die ganze Ausdehnung derselben bezieht, also unter Reduction der Stückzüge auf die ganze vorgezeichnete Strecke.

(Die Tabelle siehe S. 391 Spalte 1.)

Eine vollständig genaue Berechnung der in diesen Zügen transportirten Nettolast hat sich nicht aufstellen lassen; eine thunlichst genaue Rechnung ergab aber als Minimalzahlen folgende Belastungen pro Achse:

bei Personenzügen . . = 20 Ctr.
„ Truppenzügen . . = 30 „
„ Colonnen und Artilleriezügen . . . = 50 „
„ Munitionszügen . . = 90 „
„ Beutezügen . . . = 100 „
„ Proviantzügen . . = 90 „
„ Verwundeten-, Kranken- u. Gefangenenzügen . . . . . = 10 „
„ Leerzügen . . . = 0 „ wobei die mit diesen Zügen zurückbeförderte grosse Zahl von Fuhrparkswagen überhaupt nicht in Rechnung gebracht ist.

Hiernach sind geleistet:

a) in den Personenzügen . . . . . = 12 736 400
b) „ „ Truppenzügen . . . . = 35 170 440
c) „ „ Colonnen- u. Artilleriezüg. = 20 000 000
d) „ „ Munitionszügen . . . . = 18 000 000
e) „ „ Beutezügen . . . . . = 10 000 000
f) „ „ Verwund.-, Kranken- und Gefangenenzügen . . . = 8 573 300
g) „ „ Proviantzügen . . . . = 92 667 690
In Summa 197 148 430 } Centnermeilen.

Jede Achse ist also mit netto 32,0 Centner belastet gewesen.

Zur leichteren Vergleichung mit anderen Bahnen, bei welchen die Ergebnisse des ganzen Jahres in den statistischen Nachweisen aufgeführt sind, ist es noch erforderlich, alle zu vergleichenden Zahlen, bei denen die Zeit in Frage kommt, mit $\frac{365}{176} = 2{,}074$ zu multipliciren und erhält man alsdann für die Linie Nancy-Lagny als Jahresleistungen:

= 12 738 935 Achsmeilen,
181 557 Zugmeilen,
4 807 Züge in beiden Richtungen zusammen
408 886 043 Centnermeilen.

Da die Deutsche Eisenbahnstatistik zur Zeit nur noch das Jahr 1869 umfasst, so konnten leider auch nur die Ergebnisse dieses Jahres den Vergleichen zu Grunde gelegt werden. Ein etwas anderes Bild würden wahrscheinlich die betreffenden Ziffern für das Jahr 1870 ergeben, weil gewisse Bahnen hier zeitweise bis nahezu dem Maximum ihrer Leistungsfähigkeit hinaufgeschraubt sind.

Die nachfolgende Tabelle enthält die auf den durchschnittlichen Jahresbetrieb reducirten, zur Vergleichung geeigneten Betriebsergebnisse für die Strecke der Commission Nancy, und alsdann die entsprechenden Zahlen aus den Jahresresultaten von 29 der grösseren Deutschen Vereins-Eisenbahnen, unter Ausschluss der Oesterreichischen und fremdländischen Bahnen.

(Die Tabelle siehe S. 392.)

Wenngleich die Zahlen dieser Tabelle schon an und für sich sprechend sind, so dürfte doch noch Einiges einer Besprechung werth erscheinen.

Nach der specifischen Frequenz in täglichen Zügen (Rubrik 6) nimmt die Bahn Nancy-Paris zwar die 25. Stelle ein; durch den Hinzutritt des Factors der durchschnittlichen Stärke der Züge (Rubrik 8) und alsdann der durchschnittlichen Nettobelastung jeder Achse (Rubrik 10) steigt die Linie Nancy bezüglich der specifischen Frequenz in Achsmeilen (Rubrik 12) resp. in Centnermeilen (Rubrik 13) bis zur 12. resp. 5. Stelle hinauf. Multiplicirt man sodann bei jeder Bahn die Zahl der in jedem Zuge beförderten Achsen mit dem auf jeder Achse beförderten Nettogewichte, so erhält man das mit jedem Zuge beförderte Gesammt-Netto-Gewicht und hierfür rangirt die Linie Nancy sogar an der 2. Stelle.

In diesen drei Beziehungen rangiren die in Vergleich gezogenen 30 Bahnen folgendermaassen:

**Specifische Frequenz nach Achsmeilen.**

1. Köln-Mindener B. = 548 234
2. Berl.-Potsd.-Magdeb. B. = 479 560
3. Niederschles.-Märk. B. = 478 356
4. Sächsische Staatsbahn = 474 653
5. Oberschlesische B. = 452 940
6. Magdeburg Leipz. B. = 392 956
7. Pfälz. Ludw. B. = 389 510
8. Berg-Märkische B. = 383 462
9. Leipzig-Dresdner B. = 376 837
10. Braunschweigische B. = 366 604
11. Berlin-Hamburger B. = 357 164
12. **Commission Nancy** = 336 830
13. Thüringische B. = 328 748
14. Hannoversche B. = 311 756

**Durchschnitt** = 299 935

Es sind befördert:

| In der Richtung | Auf der Strecke | Zahl der Betriebstage | Länge der Strecke in Meilen | Personenzüge (Postzüge) Zahl | Personenzüge (Postzüge) Achs.-Min. | Personenzüge (Postzüge) Durchschnittl. Stärke in Achs. | Militärzüge incl. Munitionszüge Zahl | Militärzüge incl. Munitionszüge Achs.-Min. | Militärzüge incl. Munitionszüge Durchschnittl. Stärke in Achs. | Proviantzüge und Militairbedürfnisse Zahl | Proviantzüge und Militairbedürfnisse Achs.-Min. | Proviantzüge und Militairbedürfnisse Durchschnittl. Stärke in Achs. | Leerzüge Zahl | Leerzüge Achs.-Min. | Leerzüge Durchschnittl. Stärke in Achs. | Verwundeten-, Kranken- u. Gefangenenzüge Zahl | Verwundeten-, Kranken- u. Gefangenenzüge Achs.-Min. | Verwundeten-, Kranken- u. Gefangenenzüge Durchschnittl. Stärke in Achs. | Summa und Durchschnitt der Züge | Summa und Durchschnitt der Achs.-Min. | Summa und Durchschnitt der Stärke in Achsen | Summa und Durchschnitt der Züge täglich | Summa der Zugmeilen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Paris / Nancy — Metz (37,83 Meilen.) | Nancy-Epernay | 176 | 28,17 | 319 | 283644 | 32 | 473 | 1282047 | 96 | 378 | 887771 | 83 | 94 | 198042 | 75 | — | — | — | 1264 | 2651504 | 74 | 7,18 | 35607 | |
| | Epernay-Lagny Pantin | 78 | 15,75 | 120 | 54223 | 29 | 122 | 160085 | 83 | 105 | 114791 | 69 | 47 | 49970 | 68 | — | — | — | 394 | 379069 | 61 | 5,05 | 6206 | |
| | Lagny-Nogent Frouard-Ars | 39 | 3,44 | 63 | 4273 | 20 | 22 | 4469 | 59 | 23 | 5129 | 65 | 20 | 4266 | 62 | — | — | — | 128 | 18137 | 41 | 3,28 | 440 | |
| | | 63 | 5,32 | 79 | 11147 | 27 | 37 | 15094 | 77 | 38 | 12850 | 64 | 32 | 15471 | 91 | — | — | — | 225 | 54562 | 46 | 3,57 | 1197 | |
| | **Summa** | | | **353287** | | | **1461695** | | | **1020541** | | | **267749** | | | | | | | | | | **43450** | |
| | Epernay-Nancy | 176 | 28,17 | 300 | 217787 | 26 | 128 | 317102 | 88 | 2 | 3009 | 60 | 488 | 1274547 | 93 | 331 | 698863 | 75 | 1249 | 2511308 | **3103272** bei 176 Tagen | **74** | 7,10 | 35184 |
| | Lagny-Epernay Pantin | 78 | 15,75 | 115 | 57758 | 29 | 59 | 75936 | 81 | 4 | 4348 | 67 | 148 | 185059 | 79 | 144 | 127771 | 57 | 470 | 445072 | 60 | 6,03 | 7403 | |
| | Nogent-Lagny Ars-Frouard | 39 | 3,44 | 62 | 4248 | 20 | 11 | 1902 | 50 | 4 | 1211 | 88 | 49 | 10207 | 65 | 45 | 9360 | 60 | 171 | 26928 | 46 | 4,38 | 588 | |
| | | 63 | 5,32 | 65 | 9540 | 28 | 32 | 15713 | 92 | 1 | 532 | 100 | 26 | 8505 | 62 | 66 | 21336 | 61 | 190 | 55626 | 55 | 3,02 | 1011 | |
| | **Summa** | | | **283533** | | | **410653** | | | **9100** | | | **178318** | | | **857330** | | | | **3038934** bei 176 Tagen | **69** | | **44186** | |
| **Total-umma** | | **636820** | | | **1872348** | | | **1020641** | | | **1746067** | | | **857330** | | | **6142206** | | | **87636** | | **2318 Züge.** | | |

Durchschn. 74 = 6,53; auf der ganzen Strecke = 1149 Züge.

Durchschn. 69 = 6,84; auf der ganzen Strecke = 1169 Züge.

Durchschn. 70,2

| 1 Laufende Nr. | 2 Bezeichnung der Bahn. | 3 Betriebslänge derselben Meilen | 4 Zahl der Locomotiven in Summa. | 5 Zahl der Locomotiven pro Meile. | 6 Zahl der Züge in beiden Richtungen zusammen. | 7 Zurückgelegte Zugmeilen. | 8 Durchschnittliche Stärke der Züge in Achsen. | 9 Geleistete Achsmeilen. | 10 Durchschnittl. Nettobelast. pro Achse in Centn. | 11 Geleistete Centnermeilen, (jede Person zu 1½ Ctr. gerechn. | 12 Specifische Frequenz in Achsmeilen. | 13 Specifische Frequenz in Centnermeilen. | 14 Beförderte Nettolast in jedem Zuge. Centner. | 15 Zurückgelegte Locomotiv-Meilen. | 16 Jede Locomotive hat geleistet pro Tag. Locomotivmeilen. | 17 Jede Locomotive hat geleistet pro Tag. Zugmeilen. | 18 a. Auf jede Locomotivmeile entfallen Zugmeilen. | 18 b. Auf jede Locomotivmeile entfallen Achsmeilen. | 18 c. Auf jede Locomotivmeile entfallen Centnermeilen. | 19 Tägliche Leistung jeder Locomotive Ctrmln. | Bezeichnung der Bahn. | Laufende Nr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nancy-Ars-Epernay bis 15. Nov. | 34,62 | 69 | 1,99 | 8,6 | 21051 | 80,1 | 1682591 | | | | | | | | 5,87 | | | | | | |
| | Nancy-Epernay 16—30. Nov. | 28,17 | 57 | 2,02 | 15,8 | 20431 | 74,8 | 1525314 | | | | | | 21421 | 4,50 | 7,84 | | | | | | |
| | Nancy-Epernay 1—31. Dec. | 28,17 | 57 | 2,02 | | | | | | | | | | 15506 | 8,33 | | | | | | | |
| | Nancy-Lagny 1—31 Jan. | 43,92 | 84 | 1,91 | 12,9 | 21380 | 69,7 | 1490501 | | | | | | 23786 | 9,13 | 6,53 | | | | | | |
| | Nancy-Lagny 1—8. Febr. | 43,92 | 83 | 1,89 | 10,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Nancy-Pantin 9—15. Febr. | 47,36 | 83 | 1,75 | 13,4 | 24774 | 45,8 | 1443800 | | | | | | 41561 | 9,43 | 6,94 | | | | | | |
| | Nancy-Pantin 16. Febr. bis 19. März. | 47,36 | 95 | 2,01 | | | | | | | | | | | 9,49 | | | | | | | |
| | Summa u. Durchschn. für 176 Betriebstage. | 37,82 | 75 | 1,98 | 13,2 | 87636 | 70,2 | 6142206 | 32,0 | 197148430 | — | — | — | 102274 | 7,82 | 6,47 | | | | | | |
| 1 | Nancy-Lagny, Jahressumme u. Durchschn. | 37,82 | 75 | 1,98 | 13,2 | 181557 | 70,2 | 12738935 | 32,0 | 408886043 | 336830 | 10811371 | 2246 | 212116 | 7,82 | 6,47 | 0,827 | 60,6 | 1939 | 15163 | Nancy-Lagny | 1 |
| 2 | Badische B. | 112,93 | 236 | 2,03 | 17,2 | 709496 | 27,2 | 19235954 | 24,2 | 465493461 | 170335 | 3769656 | 658 | 714610 | 8,80 | 8,23 | 0,902 | 26,9 | 651 | 5403 | Badische B. | 2 |
| 3 | Bayer. Staatsb. | 228,45 | 421 | 1,80 | 15,1 | 1255454 | 42,6 | 53405420 | 16,7 | 889570045 | 233773 | 3893938 | 711 | 1393870 | 8,74 | 8,17 | 0,935 | 38,3 | 640 | 5594 | Bayer. St.-B. | 3 |
| 4 | Hannov. Staatsb. | 108,19 | 267 | 2,34 | 16,6 | 688024 | 49,0 | 33728907 | 27,5 | 926243029 | 311756 | 8068287 | 1348 | 796915 | 8,18 | 7,06 | 0,863 | 42,3 | 1163 | 9513 | Hannov. St.-B | 4 |
| 5 | Main-Weser-B. | 26,43 | 69 | 2,61 | 19,2 | 185020 | 38,1 | 7048022 | 22,2 | 156675476 | 266667 | 5756879 | 846 | 191686 | 7,61 | 7,35 | 0,966 | 36,7 | 815 | 6202 | Main-Wes. B. | 5 |
| 6 | Nassauische Staatsb. | 25,08 | 44 | 1,75 | 16,4 | 149675 | 26,7 | 4005583 | 29,3 | 117268397 | 159712 | 4581681 | 782 | 152594 | 9,50 | 9,32 | 0,981 | 26,2 | 768 | 7306 | Nass. B. | 6 |
| 7 | Niederschl.-Märk. B. | 72,25 | 239 | 3,31 | 21,7 | 571481 | 65,3 | 34561250 | 32,2 | 1112330682 | 478356 | 14656756 | 2103 | 686080 | 7,87 | 6,55 | 0,832 | 50,4 | 1623 | 12773 | Nied.-Märk.B. | 7 |
| 8 | Preuss. Ostbahn | 121,78 | 224 | 1,84 | 11,0 | 486753 | 56,9 | 27734228 | 21,4 | 594079498 | 227740 | 4178832 | 1218 | 619494 | 7,58 | 5,95 | 0,785 | 44,8 | 959 | 7269 | Preuss. Ostb. | 8 |
| 9 | Saarbr. u. Rh.-Naheb. | 35,55 | 113 | 3,18 | 17,2 | 255575 | 38,2 | 9788096 | 37,5 | 367305159 | 275333 | 10332072 | 1433 | 290433 | 7,04 | 6,20 | 0,881 | 33,8 | 1268 | 8927 | Saarbr. B. | 9 |
| 10 | Westfälische B. | 51,86 | 111 | 2,14 | 16,0 | 302146 | 47,2 | 14264942 | 26,4 | 375971388 | 275066 | 7375440 | 1246 | 454893 | 10,95 | 7,46 | 0,681 | 31,4 | 829 | 9078 | Westf. B. | 10 |
| 11 | Sächs. Staatsb. | 108,46 | 280 | 2,48 | 21,7 | 857489 | 59,5 | 51011015 | 17,9 | 913492184 | 474653 | 8393744 | 1065 | 965028 | 9,34 | 8,39 | 0,898 | 52,9 | 947 | 8845 | Sächs. St.-B. | 11 |
| 12 | Würtemb. Staatsb. | 103,83 | 222 | 2,14 | 15,3 | 580598 | 31,0 | 17964952 | 23,0 | 415085151 | 183409 | 4236651 | 713 | 629301 | 7,77 | 7,16 | 0,921 | 28,6 | 658 | 5113 | Würtemb. B. | 12 |
| 13 | Bergisch-Märk. B. | 83,04 | 313 | 3,78 | 26,7 | 796387 | 40,0 | 31842713 | 35,5 | 1129914494 | 383462 | 13195519 | 1420 | 955439 | 8,84 | 6,99 | 0,838 | 33,3 | 1182 | 9858 | Berg-Mär. B. | 13 |
| 14 | Oberschlesische B. | 85,21 | 245 | 2,88 | 18,6 | 557628 | 69,7 | 38595005 | 33,7 | 1301085761 | 452940 | 15269168 | 2349 | 631548 | 7,06 | 6,24 | 0,884 | 61,1 | 2059 | 14537 | Oberschl. B. | 14 |
| 15 | Altona-Kieler B. | 32,80 | 40 | 1,22 | 9,9 | 119092 | 30,0 | 3572924 | 21,4 | 76502633 | 108930 | 2104657 | 642 | 128944 | 8,83 | 8,16 | 0,918 | 27,7 | 593 | 5236 | Alt.-Kiel. B. | 15 |
| 16 | Bayer. Ostbahn | 81,40 | 119 | 1,46 | 15,6 | 462651 | 39,0 | 18202861 | 32,6 | 592931188 | 223622 | 7284167 | 1271 | 502320 | 11,56 | 10,65 | 0,921 | 36,3 | 1183 | 13675 | Bayer. Ostb. | 16 |
| 17 | Berlin-Anhalt. B. | 49,14 | 81 | 1,65 | 12,9 | 231434 | 46,0 | 10589605 | 23,9 | 253262860 | 215485 | 4824942 | 1039 | 256791 | 8,69 | 7,83 | 0,901 | 41,2 | 985 | 8560 | Berl.-Anh. B. | 17 |
| 18 | Berlin-Hamb. B. | 39,72 | 112 | 2,82 | 17,6 | 255253 | 55,6 | 14186557 | 25,5 | 362494732 | 357164 | 9126252 | 1318 | 316659 | 7,74 | 6,24 | 0,806 | 44,8 | 1142 | 8839 | Berl.-Hamb. | 18 |
| 19 | Berl.-Potsd.-Mgd. B. | 19,54 | 64 | 3,27 | 25,7 | 183485 | 51,2 | 9370608 | 21,6 | 202117595 | 479560 | 9971915 | 1106 | 209137 | 8,95 | 7,86 | 0,878 | 44,9 | 970 | 8682 | B.-Potsd.-Mg. | 19 |
| 20 | Berl.-Stett. Stammb. | 29,58 | 54 | 1,82 | 14,6 | 140084 | 45,4 | 6357160 | 22,0 | 139265494 | 214046 | 4326601 | 999 | 170126 | 8,63 | 7,10 | 0,823 | 37,4 | 823 | 7102 | Berl.-Stett. B. | 20 |
| 21 | Braunschweigische B. | 38,08 | 114 | 2,99 | (26,0) | (323860) | (43,1) | 13960256 | 27,6 | 384790302 | 366604 | 9462819 | (1190) | 347367 | 8,35 | (7,78) | (0,932) | 40,8 | 1112 | 9285 | Braunschw. B. | 21 |
| 22 | Breslau-Freiburg. B. | 22,90 | 52 | 2,27 | 11,0 | 91631 | 54,2 | 4990090 | 33,2 | 165671681 | 217955 | 6974974 | 1790 | 130788 | 6,89 | 4,83 | 0,701 | 38,1 | 1265 | 8716 | Bresl.-Freib. | 22 |
| 23 | Hessische Ludw. B. | 28,36 | 71 | 1,96 | (24,7) | (255920) | (31,7) | 8106303 | 24,4 | 198108481 | 285835 | 6985490 | (773) | 260550 | 10,05 | (9,87) | (0,982) | 31,1 | 759 | 7628 | Hess. Ludw. | 23 |
| 24 | Köln-Mindener B. | 70,68 | 326 | 4,61 | 28,0 | 699121 | 55,4 | 38746996 | 35,0 | 1357956109 | 548234 | 18247456 | 1939 | 860218 | 7,24 | 5,88 | 0,808 | 45,1 | 1579 | 11432 | Köln-Mind.B. | 24 |
| 25 | Leipzig-Dresdner B. | 30,03 | 82 | 2,73 | (21,3) | (234280) | (48,3) | 11316407 | 22,1 | 250232713 | 376837 | 8157653 | (1067) | 243576 | 8,14 | (7,80) | (0,958) | 46,4 | 1025 | 8344 | Leipz.-Dresd. | 25 |
| 26 | Magdeb.-Leipz. B. | 19,36 | 60 | 3,10 | 23,1 | 158221 | 48,2 | 7607622 | 26,6 | 202396086 | 392956 | 10108596 | 1282 | 168411 | 7,69 | 7,23 | 0,940 | 45,3 | 1205 | 9266 | Mgd.-Leipz. | 26 |
| 27 | Magdeb.-Halberst. B. | 28,68 | 62 | 2,10 | 13,1 | 156763 | 40,5 | 6354852 | 23,8 | 151497709 | 221965 | 4972745 | 964 | 166104 | 7,84 | 6,93 | 0,944 | 38,8 | 923 | 6775 | Mgd.-Halber. | 27 |
| 28 | Pfälz. Ludw. B. | 24,00 | 48 | 2,00 | 30,4 | 266394 | 35,1 | 9348259 | 27,6 | 257738737 | 389510 | 10739114 | 969 | 276657 | 15,79 | 15,20 | 0,963 | 33,7 | 930 | 14685 | Pfälz. Ludw. | 28 |
| 29 | Rheinische B. | 74,37 | 221 | 2,97 | 26,5 | 718937 | 27,7 | 19963069 | 33,6 | 671199388 | 268429 | 8600818 | 931 | 942007 | 11,67 | 8,91 | 0,764 | 21,2 | 712 | 8309 | Rheinische B. | 29 |
| 30 | Thüringische B. | 38,60 | 95 | 2,46 | 18,7 | 263379 | 48,2 | 12689679 | 21,7 | 274946855 | 328748 | 6863736 | 1046 | 324875 | 9,37 | 7,60 | 0,811 | 39,0 | 846 | 7927 | Thüring. B. | 30 |
| | Durchschnitte. | 60,93 | 149 | 2,44 | 18,8 | 404593 | 45,2 | 18276276 | 26,9 | 490483744 | 299935 | 8103925 | 1218 | 466618 | 8,60 | 7,52 | 0,898 | 39,2 | 1052 | 9047 | | |

Bemerkung: Bei den Bahnen No. 21, 23 und 25 konnten nicht die Zugmeilen, sondern nur die Nutzmeilen den statistischen Nachrichten entnommen werden. Die für diese Bahnen eingeklammerten Zahlen sind daher nicht völlig homogen mit den betreffenden Zahlen der übrigen Bahnen. Zur Herbeiführung der Gleichartigkeit würden die eingeklammerten Zahlen um ca. 5 Proc. herabzumindern sein.

| | | |
|---|---|---|
| 15. Hessische Ludw. B. | = | 285 835 |
| 16. Saarbrücker B. | = | 275 333 |
| 17. Westfälische B. | = | 275 066 |
| 18. Rheinische B. | = | 268 429 |
| 19. Main-Weser-B. | = | 266 667 |
| 20. Bayer. Staatsb. | = | 233 773 |
| 21. Preuss. Ostbahn | = | 227 740 |
| 22. Bayer. Ostbahn | = | 223 622 |
| 23. Magdeb.-Halberst. B. | = | 221 965 |
| 24. Breslau-Freiburger B. | = | 217 955 |
| 25. Berlin-Anhaltische B. | = | 215 485 |
| 26. Berlin-Stettiner B. | = | 214 046 |
| 27. Würtembergische B. | = | 183 409 |
| 28. Badische B. | = | 170 335 |
| 29. Nassauische B. | = | 159 712 |
| 30. Altona-Kieler B. | = | 108 930 |

**Specifische Frequenz nach Centnermeilen.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. Köln-Mindener B. | = | 18 147 426 |
| 2. Oberschlesische B. | = | 15 269 168 |
| 3. Niederschl.-Märk. B. | = | 14 656 756 |
| 4. Bergisch-Märk. B. | = | 13 195 519 |
| **5. Commission Nancy** | = | **10 811 371** |
| 6. Pfälz. Ludw. B. | = | 10 739 114 |
| 7. Saarbrücker B. | = | 10 332 072 |
| 8. Magdeb.-Leipz. B. | = | 10 108 596 |
| 9. Berl.-Potsd.-Magd. B. | = | 9 971 915 |
| 10. Braunschweigische B. | = | 9 462 819 |
| 11. Berl.-Hamburger B. | = | 9 126 252 |
| 12. Rheinische B. | = | 8 600 818 |
| 13. Sächsische Staatsb. | = | 8 393 744 |
| 14. Leipz.-Dresdn. B. | = | 8 157 653 |
| **Durchschnitt** | | **8 103 925** |
| 15. Hannoversche B. | = | 8 068 287 |
| 16. Westfälische B. | = | 7 375 440 |
| 17. Bayer. Ostbahn | = | 7 284 167 |
| 18. Hess. Ludw. B. | = | 6 985 490 |
| 19. Bresl.-Freiburger B. | = | 6 974 974 |
| 20. Thüringische B. | = | 6 863 736 |
| 21. Main-Weser-B. | = | 5 756 879 |
| 22. Magdeb.-Halberst. B. | = | 4 972 745 |
| 23. Berlin-Anhalt. B. | = | 4 824 942 |
| 24. Nassauische B. | = | 4 581 681 |
| 25. Berl.-Stett. B. | = | 4 326 601 |
| 26. Würtembergische B. | = | 4 236 651 |
| 27. Preuss. Ostbahn | = | 4 178 832 |
| 28. Bayer. Staatsbahn | = | 3 893 938 |
| 29. Badische B. | = | 3 769 656 |
| 30. Altona-Kieler B. | = | 2 104 657 |

**Nettolast eines jeden Zuges.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. Oberschlesische B. | = | 2349 Ctr. |
| **2. Commission Nancy** | = | **2246** „ |
| 3. Niederschles.-Märk. B. | = | 2103 „ |
| 4. Köln-Mindener B. | = | 1939 „ |
| 5. Bresl.-Freiburger B. | = | 1799 „ |
| 6. Saarbrücker B. | = | 1433 „ |
| 7. Berg.-Märk. B. | = | 1420 „ |
| 8. Hannoversche B. | = | 1348 „ |
| 9. Berlin-Hamburger B. | = | 1318 „ |
| 10. Magdeburg-Leipz. B. | = | 1282 „ |
| 11. Bayer. Ostbahn | = | 1271 „ |
| 12. Westfälische B. | = | 1246 „ |
| 13. Preussische Ostbahn | = | 1218 „ |
| **Durchschnitt** | | **1218** „ |
| 14. Braunschweigische B. | = | 1190 „ |
| 15. Berl.-Potsd.-Magd. B. | = | 1106 „ |
| 16. Leipz.-Dresdn. B. | = | 1067 „ |
| 17. Sächs. Staatsbahn | = | 1065 „ |
| 18. Thüringische B. | = | 1046 „ |
| 19. Berl.-Anhalt. B. | = | 1039 Ctr. |
| 20. Berl.-Stettiner B. | = | 999 „ |
| 21. Pfälz. Ludw. B. | = | 969 „ |
| 22. Magdeb.-Halberst. B. | = | 964 „ |
| 23. Rheinische B. | = | 931 „ |
| 24. Main-Weserbahn | = | 846 „ |
| 25. Nassauische B. | = | 782 „ |
| 26. Hess. Ludw. B. | = | 773 „ |
| 27. Württembergische B. | = | 713 „ |
| 28. Bayer. Staatsbahn | = | 711 „ |
| 29. Badische B. | = | 658 „ |
| 30. Altona-Kieler B. | = | 642 „ |

### B. Leistungen der Locomotiven.

Ergeben schon die voraufgehenden Zahlenreihen, dass die Leistung der Linie Nancy-Paris bezüglich der Transportquantitäten weit über dem Durchschnittssatze der anderen Bahnen stehen, so werden die Verhältnisse doch noch günstiger, wenn man die Leistungen der Locomotiven vergleicht und diese Resultate mit den vorhergehenden in Beziehung setzt.

Hierüber geben zunächst die Rubriken 15, 16 und 17, und alsdann die daraus hergeleitete Rubrik 18 mit ihren 3 Unterabtheilungen ein klares Bild, zu welchem noch Folgendes zu bemerken sein dürfte:

Das Verhältniss der zurückgelegten Locomotivmeilen zu den Zugmeilen — es konnten nur diese, und nicht etwa die Nutzmeilen in Betracht gezogen werden — muss selbstredend mit den Localverhältnissen einer jeden Bahn variiren, also mit dem Umstande, ob viele Züge mit Vorspann gefahren werden müssen, ob viele Maschinen zum Rangirdienste erforderlich sind, ob die Strecke, welche von jedem Zuge durchfahren wird, mit der Tagesleistung der Locomotiven in einem öconomisch angemessenen Verhältnisse steht etc. etc. Auch die jeweilige Ansicht der dirigirenden Bahnbehörde: ob man besser kleinere, für eine Maschinenkraft angepasste Züge formirt, oder lieber längere Züge mit Vorspann befördert, erhält in obigen Verhältnisszahlen theilweise ihren Ausdruck.

Wenn nun sämmtliche Locomotiven aller Bahnen von gleicher Construction und gleicher Leistungsfähigkeit wären, so würden die in Rubrik 18 enthaltenen Zahlen im Wesentlichen nur ein Bild derjenigen Betriebserschwernisse geben, mit welchen jede einzelne Bahn zu kämpfen hat, gleiche Verwaltungsmaximen vorausgesetzt. Es ist aber anzunehmen, dass jede Bahnverwaltung ihre Locomotiven den Localverhältnissen entsprechend construirt und hiermit die jeder Bahn eigenthümlichen Betriebsverhältnisse nahezu ausgeglichen sind. Alsdann erscheint es auch zulässig, einen directen Vergleich unter den verschiedenen Bahnen bezüglich der auf jede einheitliche Locomotivmeile enthaltenden Leistungen anzustellen.

Dieser Vergleich nun giebt zu folgenden Betrachtungen Veranlassung:

Die auf der Linie Nancy-Paris zurückgelegten Locomotivmeilen, ferner die von jeder Locomotive durchschnittlich zurückgelegte tägliche Meilenzahl und die von jeder Locomotive durchschnittlich täglich geleisteten Zugmeilen verbleiben ziemlich weit unter dem Durchschnitte der sämmtlichen in Vergleich gezogenen Bahnen. Es ist dies auch sehr erklärlich, weil nur die wenigen Postzüge mit einer angemessenen Geschwindigkeit (4 Meilen per Stunde incl. Aufenthalte) sich über die Bahn bewegten, während alle übrigen Züge fahrplanmässig nur $1{,}_5$ Meilen per Stunde, in Folge der mannigfachen unvermeidlichen Verzögerungen in der Wirklichkeit aber nur etwa $1{,}_3$ bis $1{,}_4$ Meilen per Stunde vorrücken konnten. Hätte der Fahrplan wirklich eingehalten werden können, so würde die tägliche Leistung der Maschinen nach Meilenzahl den Durchschnitt etwas überstiegen haben.

Hiermit im engsten Zusammenhange steht auch das ungünstige Verhältniss der Locomotivmeile zu der damit geleisteten Zugmeile, weil die grosse Zahl der vorzuhaltenden Reserve- und Rangirmaschinen auf eine geringere Tagesleistung der Zugmaschinen sich vertheilt.

Anders gestalten sich die Verhältnisse wiederum durch

Hineinbringen des Factors der Transportmassen und hiernach nimmt die Linie Nancy-Paris abermals die 2. Stelle unter den in Vergleich gezogenen Bahnen ein. Es kommen nämlich auf jede Locomotivmeile

| bei der Bahn: | Achsmln. |
|---|---|
| 1. Oberschlesische B. | = 61,1 |
| 2. **Nancy-Paris** | = **60,6** |
| 3. Sächsische Staatsbahn | = 52,9 |
| 4. Niederschles.-Märk. B. | = 50,4 |
| 5. Leipzig-Dresdner B. | = 46,4 |
| 6. Magdeb.-Leipziger B. | = 45,3 |
| 7. Köln-Mindener B. | = 45,1 |
| 8. Berl.-Potsd.-Magd. B. | = 44,9 |
| 9. Preuss. Ostbahn | = 44,8 |
| 10. Berlin-Hamburger B. | = 44,8 |
| 11. Hannoversche B. | = 42,8 |
| 12. Berlin-Anhalt. B. | = 41,2 |
| 13. Braunschweigische B. | = 40,3 |
| **Durchschnitt** | = **39,2** |
| 14. Thüringer B. | = 39,0 |
| 15. Magdeb.-Halberst. B. | = 38,8 |
| 16. Bayer. Staatsbahn | = 38,3 |
| 17. Bresl.-Freiburger B. | = 38,1 |
| 18. Berlin-Stettiner B. | = 37,4 |
| 19. Main-Weser-B. | = 36,7 |
| 20. Bayer. Ostbahn | = 36,3 |
| 21. Saarbrücker B. | = 33,8 |
| 22. Pfälz. Ludwigs-B. | = 33,7 |
| 23. Berg.-Märkische B. | = 33,3 |
| 24. Westfälische B. | = 31,4 |
| 25. Hess. Ludwigs B. | = 31,1 |
| 26. Württembergische B. | = 28,6 |
| 27. Altona-Kieler B. | = 27,7 |
| 28. Badische B. | = 26,9 |
| 29. Nassauische B. | = 26,2 |
| 30. Rheinische B. | = 21,2 |

| bei der Bahn: | Centnermln. |
|---|---|
| 1. Oberschlesische B. | = 2059 |
| 2. **Paris-Nancy** | = **1939** |
| 3. Niederschl.-Märk. B. | = 1623 |
| 4. Köln-Mindener B. | = 1579 |
| 5. Saarbrücker B. | = 1268 |
| 6. Breslau-Freiburger B. | = 1265 |
| 7. Magdeb.-Leipz. B. | = 1205 |
| 8. Bayer. Ostbahn | = 1183 |
| 9. Berg.-Märk. B. | = 1182 |
| 10. Hannoversche B. | = 1163 |
| 11. Berlin-Hamburger B. | = 1142 |
| 12. Braunschweigische B. | = 1112 |
| **Durchschnitt** | = **1052** |
| 13. Leipzig-Dresdner B. | = 1025 |
| 14. Berlin-Anhalt. B. | = 985 |
| 15. Berl.-Potsd.-Magd. B. | = 970 |
| 16. Preuss. Ostbahn | = 959 |
| 17. Sächs. Staatsbahn | = 947 |
| 18. Pfälz. Ludw. B. | = 930 |
| 19. Magdeb.-Halberst. B. | = 923 |
| 20. Thüringische B. | = 846 |
| 21. Westfälische B. | = 829 |
| 22. Berlin-Stettiner B. | = 823 |
| 23. Main-Weserbahn | = 815 |
| 24. Nassauische B. | = 768 |
| 25. Hess. Ludw. B. | = 759 |
| 26. Rheinische B. | = 712 |
| 27. Württembergische B. | = 658 |
| 28. Badische B. | = 651 |
| 29. Bayer. Staatsbahn | = 640 |
| 30. Altona-Kieler B. | = 593 |

Das klarste Bild und die präcisesten Zahlen, welche das Maass der Leistung darstellen, mit welcher jede der vorhandenen Locomotiven täglich in Anspruch genommen ist, erhält man aber erst durch Multiplication der von jeder Maschine täglich zurückgelegten Locomotivmeilen mit den auf jede Locomotivmeile entfallenden Centnermeilen. Diese Zahlen sind in der Rubrik 19 der vergleichenden Tabelle aufgenommen und hiernach ergiebt sich, dass die Inanspruchnahme der Maschinen der Commission Nancy trotz ihrer geringen Tagesleistung nach Meilenzahl, von allen Bahnen die bedeutendste gewesen ist; die 30 verglichenen Bahnen rangiren in dieser Beziehung wie folgt:

| | Ctr.-M. pro Locomotive täglich |
|---|---|
| 1. **Nancy-Paris** | = **15 163** |
| 2. Pfälzische-Ludwigs-Bahn | = 14 685 |
| 3. Oberschlesische | = 14 537 |
| 4. Bayerische Ostbahn | = 13 675 |
| 5. Niederschlesisch-Märk. | = 12 773 |
| 6. Köln-Minden | = 11 432 |
| 7. Bergisch-Märkische | = 9 858 |
| 8. Hannoversche | = 9 513 |
| 9. Braunschweigische | = 9 285 |
| 10. Magdeburg-Leipzig | = 9 266 |
| 11. Westfälische | = 9 078 |
| **Durchschnitt** | = **9 047** |
| 12. Saarbrücker | = 8 927 |
| 13. Sächsische Staatsbahn | = 8 845 |
| 14. Berlin-Hamburger | = 8 839 |
| 15. Breslau-Freiberg. | = 8 716 |
| 16. Berlin-Potsdam-Magdeburg | = 8 682 |
| 17. Berlin-Anhaltische | = 8 560 |
| 18. Leipzig-Dresden | = 8 344 |
| 19. Rheinische | = 8 309 |
| 20. Thüringische | = 7 927 |
| 21. Hessische Ludwigsbahn | = 7 628 |
| 22. Nassauische | = 7 306 |
| 23. Preussische Ostbahn | = 7 269 |
| 24. Berlin-Stettiner | = 7 102 |
| 25. Magdeburg-Halberstädter | = 6 775 |
| 26. Main-Weserbahn | = 6 202 |
| 27. Bayerische Staatsbahn | = 5 594 |
| 28. Badische Bahn | = 5 403 |
| 29. Altona-Kiel | = 5 236 |
| 30. Württembergische | = 5 113 |

Es könnte hier besonders der Einwurf gemacht werden, dass der angestellte Vergleich einer Bahn im Kriegsbetriebe mit anderen Bahnen im Friedesbetriebe überhaupt nicht zulässig zu erachten sei, da letztere in der Kriegszeit, während welcher die Strecke Nancy-Paris betrieben, auch zu weit höherer Inanspruchnahme ihrer Maschinen sich veranlasst gesehen haben.

Leider ist Letzteres zur Zeit noch nicht statistisch nachgewiesen und wird wohl schwerlich nachgewiesen werden können, wenn nicht jede Bahn eine besondere Statistik für die Kriegsperiode vom 23. Juli 1870 bis Ende März oder April 1871 aufstellt und auch dann noch möchte das Resultat immerhin zweifelhaft sein. Auch hat mit dem im Vorstehenden angestellten Vergleiche im Wesentlichen nachgewiesen werden sollen, dass im Betriebe der occupirten Bahnen von den Maschinen, welche dort zur Disposition standen, mehr geleistet worden ist, als in einem lebhaften Friedensjahre die Maschinen der einheimischen Bahnen, welche letztere, soweit bekannt, doch auch nicht im Maschinen-Ueberflusse schwelgen, zu leisten pflegen.

Von einem scheinbar grösseren Gewichte wäre ferner der Einwurf, dass den Betriebsverwaltungen auf den occupirten Bahnen nicht nur die kräftigsten, sondern auch die besten Maschinen von den betreffenden einheimischen Bahnen überwiesen worden seien und aus diesem Grunde die grosse Durchschnittsleistung der Maschinen der Commission Nancy nicht überraschen könne.

Absolut genommen möchten diese Anführungen immerhin begründet sein, relativ aber nicht in gleichem Maasse, denn:

1) Von den der Commission Nancy überwiesen gewesenen 78 Deutschen Maschinen konnten classificirt werden

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a) | 3 | Stück | mit | der | Maximalleistung / Minimalleistung | von | Achsen 70 / 30 | durchschn. | = | Achsen 50 |
| b) | 4 | „ | „ | „ | „ | „ | 80 / 40 | „ | = | 60 |
| c) | 21 | „ | „ | „ | „ | „ | 100 / 60 | „ | = | 80 |
| d) | 34 | „ | „ | „ | „ | „ | 140 / 70 | „ | = | 105 |
| e) | 16 | „ | „ | „ | „ | „ | 150 / 80 | „ | = | 115 |

Es hätten von den 21 Stück der Classe c. mindestens noch 18 Stück als solche der Classe d qualificirt gewesen sein müssen, wenn die Zugkraft den Anforderungen, im Durchschnitt 70 Achsen pro Zug, hätte entsprechend sein sollen; denn bei der fast durchweg ungünstigen Witterung gerade während der lebhaftesten Betriebsperiode konnten die Maschinen sich meistens nicht, oder doch nicht viel über ihre Minimalleistungen erheben.

2) Dass ferner von den Deutschen Bahnen die besten Maschinen überwiesen worden seien, muss bezüglich einiger Serien sehr bezweifelt werden. Von der grossen Mehrzahl muss es freilich insofern bejaht werden, als die überwiesenen Maschinen wenigstens an und für sich gut, viele sogar ganz vorzüglich waren; aber dieser Zustand währte nur bis gegen Ende October und schon um diese Zeit machten sich die nachtheiligen Einflüsse geltend, welche durch ungenügende Maassnahmen bezüglich der Ausladung und Abführung der Zufuhren für die Armee hervorgerufen wurden. Der tägliche Nachschub aus Deutschland an Mannschaft, Material und Proviant war und blieb fortwährend grösser, als der Abfluss an den Endpunkten und es entstanden Stockungen im Betriebe, in Folge deren die Maschinen, ohne mehr als 4 bis 5 Meilen pro Tag zu laufen, 7 Tage, ja nicht selten bis 9 und 10 Tage permanent unterwegs und im Dampfe gehalten werden mussten. Die ordnungsmässige Revision und Reinigung der Maschinen im kalten Zustande unterblieb, die kleineren und mittelgrossen Reparaturen, wozu überdies nicht immer ausreichende Arbeitskräfte vorhanden waren, konnten nicht rechtzeitig ausgeführt werden und das ganze Material wie auch das Personal war gegen Mitte November 1870 in einen solchen Zustand der Erschöpfung gerathen, dass die Aufrechterhaltung des Betriebes in dem derzeitigen Umfange ernstlich in Frage gestellt war. Die am 16. November erfolgte Abgabe des Betriebes auf der Strecke Frouard-Metz an die Eisenbahn-Direction Saarbrücken, durch welche ca. 4 Maschinen mehr für die Hauptlinie disponibel wurden, gab die Gelegenheit, der Calamität einige Abhülfe zu verschaffen und da es inzwischen auch gelungen war, noch mehre Deutsche Werkstatts-Arbeiter heranzuziehen, so konnte von dem Versäumten Einiges nachgeholt werden. Gegen Ende December wurde die Witterung höchst ungünstig und nicht nur aus diesem Grunde, sondern auch weil die Zahl der Züge fortdauernd zunahm, mussten die Maschinen wieder in erhöhetem Grade in Anspruch genommen werden. Der tägliche Reparaturstand stieg von 14 % in der Mitte des Monats auf 22 % zu Ende des Monats December.

Am 1. Januar 1871 ging der Betrieb der Strecke Epernay-Lagny auf die Commission Nancy über, aber nicht unter gleichzeitiger Ueberweisung der ausreichenden Anzahl Maschinen; es sank der Bestand von 1,91 Maschinen pro Meile auf ca. 1,7 herab und die Zahl der zu befördernden Züge stieg gleichzeitig von 10 auf 15 in jeder Richtung. Die Maschinen mussten wieder ganz ungewöhnlich in Anspruch genommen werden, ausserdem trat plötzlich eine grössere Kälte ein und so kam es, dass bis gegen Mitte Januar 1871 der Reparaturstand auf 29 % stieg und ganz unfehlbar würde eine erhebliche Betriebsstockung in Folge Maschinenmangels eingetreten sein, wenn nicht während der mehrtägigen Unterbrechung des durchgehenden Betriebes nach der Brückensprengung bei Fontenoy den Maschinen etwas mehr Ruhe hätte gegönnt werden können. Es genügte diese Zeit, um den Reparaturstand auf 15 % herabzubringen, auf welcher Höhe er sich auch noch einige Zeit erhielt, nachdem die Bahn bei Fontenoy wiederhergestellt und gleichzeitig der Betrieb auf der nördlichen Linie Metz-Thionville-Mezières eingerichtet war. Normale Verhältnisse traten aber erst ein, als der Maschinenbestand durch Anleihung von 12 Französischen Maschinen auf 2,01 pro Meile gebracht war und der Reparaturstand dauernd auf durchschnittlich 10 % herabsank.

Wie sehr die Maschinen in der Zeit von Anfang December bis Mitte Februar oftmals in Anspruch genommen werden mussten, geht aus folgender Nachweisung hervor:

| | | Zahl der zu befördernden Züge, in beiden Richtungen zusammen | Dieselben legten zurück an Zugmeilen | Auf jede dienstfähige Maschine entfielen Zugmeilen | Gleichzeitiger Reparaturstand der Maschinen |
|---|---|---|---|---|---|
| Am | 2. Decb. 1870 | = 26 | 589 | 13,7 | nicht genau nachzuweisen |
| „ | 7. „ „ | = 22 | 527 | 13,2 | 14,3 % |
| „ | 8. „ „ | = 20 | 467 | 13,0 | 24,5 „ |
| „ | 9. „ „ | = 18 | 457 | 12,7 | 24,5 „ |
| „ | 10. „ „ | = 16 | 383 | 10,3 | 22,5 „ |
| „ | 16. „ „ | = 22 | 543 | 13,4 | 16,3 „ |
| „ | 21. „ „ | = 20 | 510 | 13,1 | 18,4 „ |
| „ | 26. „ „ | = 19 | 486 | 12,5 | 18,4 „ |
| „ | 2. Jan. 1871 | = 27 | 513 | 8,1 | 23,8 „ |
| „ | 4. „ „ | = 31 | 661 | 10,3 | 22,6 „ |
| „ | 6. „ „ | = 36 | 704 | 11,4 | 25,0 „ |
| „ | 7. „ „ | = 31 | 586 | 9,8 | 27,4 „ |
| „ | 8. „ „ | = 34 | 639 | 10,8 | 28,6 „ |
| „ | 9. „ „ | = 34 | 613 | 10,1 | 26,2 „ |
| „ | 10. „ „ | = 33 | 673 | 10,7 | 23,8 „ |
| „ | 11. „ „ | = 37 | 741 | 11,9 | 22,6 „ |
| „ | 13. „ „ | = 37 | 671 | 10,5 | 22,6 „ |
| „ | 15. „ „ | = 33 | 672 | 10,2 | 20,2 „ |
| „ | 16. „ „ | = 31 | 637 | 9,5 | 17,9 „ |
| „ | 17. „ „ | = 32 | 639 | 9,5 | 19,0 „ |
| „ | 19. „ „ | = 30 | 643 | 9,3 | 16,7 „ |
| „ | 21. „ „ | = 38 | 717 | 10,4 | 16,7 „ |
| „ | 7. Febr. „ | = 31 | 613 | 9,0 | 16,9 „ |
| „ | 9. „ „ | = 31 | 732 | 10,6 | 15,7 „ |
| „ | 15. „ „ | = 37 | 739 | 10,4 | 13,3 „ |

Es ist hierbei noch zu bemerken, dass nur diejenigen Maschinen als zum Reparaturstand gehörig betrachtet sind, welche über 24 Stunden in Reparatur waren. Maschinen, deren Reparatur innerhalb 24 Stunden vollendet war, sind als dienstfähig angenommen, auch wenn sie in Folge ihrer Reparaturbedürftigkeit aus ihrem Turnus entfallen waren und durch andere Maschinen hatten ersetzt werden müssen.

Um den Werth der Zahlen in vorstehender Tabelle zu ermessen, würde wiederum ein Vergleich mit anderen Bahnen nothwendig sein. Leider aber lässt uns hierin die Deutsche Eisenbahn-Statistik ebenso wie die statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen im Stich. Es fehlen hierin von allen Verwaltungen die Angaben, wieviel Reparaturtage auf die gesammten Maschinentage entfallen. Soviel bekannt, pflegen die meisten Bahnen mit 15 % im Durchschnitt vollständig auszureichen. Der durchschnittliche Reparaturstand bei der Betriebs-Commission Nancy war in der Zeit vom 1. December 1870 bis 15. Februar 1871 = 19 %, variirend zwischen 11 % und 29 %.

Ueber das Verhalten der verschiedenen Serien der Maschinen, welche der Commission Nancy überwiesen waren, giebt die nachstehende Nachweisung ein interessantes Bild. Dieselbe umfasst nur die Zeit vom 1. December 1870 bis zum 19. März 1871, da vor dieser Zeit die Register über den täglichen Reparaturstand nicht vollständig waren:

| | Stückzahl und Eigenthümer der Maschinen | | Die gesammten Reparaturtage betrugen von der gesammten Präsenz-Zeit. | Von diesen Maschinen waren überhaupt nie in Reparatur über 24 Stunden gewesen |
|---|---|---|---|---|
| 6 | Stück der | Sächs. Staatsbahn | = 1,9 % | 3 Stück |
| 3 | „ „ | Berlin-Stettiner Bahn | = 2,6 „ | 2 „ |
| 3 | „ „ | Köln-Mindener Bahn | = 3,5 „ | 2 „ |
| 10 | „ „ | Niederschles.-Märk. B. | = 5,1 „ | 6 „ |

| Stückzahl und Eigenthümer der Maschinen | | Die gesammten Reparaturtage betruhen von der gesammten Präsenz-Zeit. | Von diesen Maschinen waren überhgupt nie in Reparatur über 24 Stunden gewesen |
|---|---|---|---|
| 6 | Srück der Oberschlesischen Bahn | = 5,9 % | 2 Stück |
| 2 | „ „ Württembergische B. | = 8,1 „ | — „ |
| 4 | „ „ Bergisch-Märk. Bahn | = 10,0 „ | 2 „ |
| 3 | „ „ Werra-Bahn | = 10,2 „ | — „ |
| 1 | „ „ Bayerischen Ostbahn | = 10,4 „ | — „ |
| 4 | „ angekaufte Strousberg. M. | = 10,7 „ | 1 „ |
| 3 | „ der Thüringischen Bahn | = 21,6 „ | — „ |
| 12 | „ „ Preussischen Ostbahn | = 23,9 „ | 1 „ |
| 6 | „ „ Westfälischen Bahn | = 28,2 „ | — „ |
| 4 | „ „ Berlin-Hamburger B. | = 28,8 „ | — „ |
| 10 | „ „ Bayerischen Staatsb. | = 31,2 „ | — „ |
| 2 | „ „ Badischen Bahn | = 51,5 „ | — „ |

Die hohen Procentsätze bei den Maschinen der Berlin-Hamburger, der Thüringischen Bahn und der Preussischen Ostbahn resultiren vorzugsweise aus vorgekommenen Brüchen des Kurbelzapfens und aus Reifbrüchen an Treibachsen; die Requisition um Uebersendung der Reserve-Stücke von der Heimathsbahn nahm stets einen unverhältnissmässig hohen Zeitaufwand in Anspruch. Bei den Maschinen der Westfälischen, Bayerischen und Badischen Staatsbahn lagen ähnliche Vorkommnisse nicht vor und muss der hohe Procentsatz der Reparaturtage lediglich dem Umstande beigemessen werden, dass das Material stärker in Anspruch genommen wurde und werden musste, als es auf die Dauer auszuhalten im Stande war.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

12. April *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 398.
13. „ Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz.
18. „ Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
22. „ *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
27. „ Nordhausen-Erfurter Eisenbahn zu Sondershausen.
27. „ Oberhessische Eisenbahngesellschaft zu Giessen.
27. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. Siehe Bekm. S. 336
29. „ Süd-Lorddeutsche Verbindungsbahn zu Wien.
29. „ Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Flensburg.
29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322.
1. Mai Vereinigte Südösterreichische, Lombardisch-Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 378.
6. „ Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.
11. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.

### Einzahlungen.

**Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.** Die erste Einzahlung auf die neuen Actien ist von den betreffenden Inhabern alter Actien mit 25 fl. Oesterr. Währ. pro alte Actie bis 30. April cr., die zweite mit 40 fl. Oest. W. pro ganze neue Actie vom 1. bis 15. Juli zu leisten.

**Saal-Eisenbahn.** Die Actionäre haben die 4. Einzahlung von 10 pCt. mit 10 Thlr. abzüglich der Zinsen für die bereits eingezahlten 30 pCt. auf die Zeit vom 1 Februar bis 1. Mai 1872 mit 9 Sgr., daher netto 9 Thlr. 21 Sgr. pro Actie in der Zeit vom 27. April bis 1. Mai 1872 zu leisten.

### Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 11. April | zu Hamm Westfälische E. | Maurer- u. Zimmerarbeiten | 387 |
| 11. „ | zu Saarbrücken Saarbrücker E. | Restaurationsverpachtung in Conz | — |
| 11. „ | zu Stuttgart Württemb. Staatsb. | Eisenconstruction für einen Güterschuppen | 387 |
| 11. „ | zu Berlin Niederschles.-Märk. E. | Kleineisenzeug | 356 |
| 11. „ | zu Dahl Volmethalb. | 285 000 Stück Ofenbrandsteine u. 414 000 Stück Feldbrandsteine | — |
| 11. April | zu Elberfeld Berg.-Märk. B. | Erdarb. Finnentrop, Rothmühle | — |
| 12. „ | daselbst dieselbe | Gusseiserne Säulen u. Consolen f. d. Reparaturwerkstätte zu Arnsberg | — |
| 12. „ | zu Breslau Bresl.-Schweidn.-Freibg. | Locomotiven u. Tender | 338 |
| 12. „ | zu Kattowitz Oberschles. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 13. „ | zu Hamburg Venlo-Hamburger E. | Glaseindeckung am Hallendach des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Hamburg | — |
| 14. „ | daselbst dieselbe | ca. 121 Cbkmeter bearbeitete Hausteine von hartem Sandst. | — |
| 15. „ | zu Braunschweig Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 15. „ | zu Frankf. a/M. Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 332 |
| 15. „ | zu Elberfeld Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten, Finnentrop-Rothenmühle | — |
| 15. „ | zu Altona Altona-Kieler E. | Personenwagen IV. Classe | 379 |
| 16. „ | zu Darmstadt Main-Neckarbahn | Güterwagen etc. | 338 |
| 16. „ | zu Leipzig Leipzig-Dresdner E. | Materialabfälle-Verkauf | 379 |
| 18. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | 70 hölzerne Bahnwärterbuden für die Ruhrthalbahn | — |
| 18. „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz Flotow und Krojanke | — |
| 18. „ | zu Camenz i/Schl. Oberschles. E. | Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen etc. | — |
| 19. „ | zu Cassel Hessische Nordbahn | Optische Signale | 399 |
| 20. „ | zu Dresden Sächs. Staatsb. | Personenwagen | 399 |
| 20. „ | zu Leipzig Leipzig-Dresdner E. | Bahnhofs-Restauration Nossen | — |
| 20. „ | zu Cöln Rheinische E. | 4 Mill. harte Ziegelsteine | — |
| 20. „ | zu Münster Venlo-Hamb. E. | Werksteine u. Maurerarbeiten auf Bahnhof Lengerich und Kaltenvenne | — |
| 22. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Empfangsgebäude | — |
| 23. „ | zu Lissau. Kosten Oberschles. E. | Lagerplätze | — |
| 25. „ | zu Berlin Berlin-Görlitzer E. | 82 Weichen u. 82 Herzstücke | — |
| 26. „ | zu Breslau Rechte Oder-Uferb. | Plateauwagen | 387 |
| 26. „ | zu Bromberg Preuss. Ostb. | Wagen | 399 |

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

# Coursblatt vom 30. März 1872.

Redigirt von R. Grossschupf.

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 4½ | B. | 92½ | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 99 | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 98 | % |
| Alföld-Fiumaner | 5 i.S. | W. | 93½ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Altona-Kiel | 5 | L. | — | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Annaberg-Weipert | 5 | L. | 96½ | % à 100 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 5 i.S. | L. | 100¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss. | 5 i.S. | L. | 99¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1868 | 5 i.S. | L. | 96¾ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 95¾ | % à do. — do. |
| Bergisch-Märkische | 4½ | B. | 100 | % |
| do. II. Ser. | 4½ | B. | 100 | % |
| do. III. Serie * 3½ | 3½ | B. | 84 | % |
| do. III. Serie B. * 3½ | 3½ | B. | 84 | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. IV. Serie | 4½ | B. | 98½ | % |
| do. V. Serie | 4½ | B. | 98½ | % |
| do. VI. Serie | 4½ | B. | 99 | % |
| do. Nordbahn | 5 | B. | 102⅜ | % |
| do. Düsseldorf-Elberfeld | 4 | B. | — | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | — | % |
| do. Dortmund-Soest | 4 | B. | — | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | — | % |
| do. Aachen-Düsseldorf | 4 | B. | 91⅜ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | 91⅜ | % |
| do. do. III. Emiss. | 5 | B. | 97⅛ | % |
| do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach | 4½ | B. | — | % |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | — | % |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | — | % |
| Berlin-Anhalt | 4 | B. | 94¾ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. | 4½ | B. | 99¾ | % |
| Berlin-Anhalter Lit. B. | 4½ | B. | 99¾ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Görlitz | 5 | B. | 103 | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Hamburg I. Emiss. | 4 | B. | 92 | % |
| do. II. Emiss. | 4 | B. | 92 | % à 500, 200, 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 103⅝ | % |
| Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B. | 4 | B. | 93 | % |
| do. C. | 4 | B. | 92¼ | % à 200, 100 u. 25 Thlr. |
| do. D. | 5 | B. | 100⅝ | % |
| Berlin-Stettin | 4½ | B. | 100 | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. 3½ | 4 | B. | 92 | % à 200 Thlr. |
| do. III. Emiss. 3½ | 4 | B. | 92 | % |
| do. IV. Emiss. * 3½ | 4½ | B. | 100 | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. VI. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 92 | % |
| Böhmische Nordbahn | 5 i.S. | W. | 102¼ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Böhmische Westbahn * | 5 i.S. | W. | 92 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869 * | 5 i.S. | W. | 91 | % à do. = do. i. S. |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburg | 4½ | B. | 98½ | % à 500 und 100 Thlr. |
| do. Emiss. 1868 | 4½ | B. | 98½ | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Brünn-Rossitz | 5 i.S. | L. | 94 | % à 400 Thlr. = 450 fl. ö. W. i. S. |
| Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.) | 5 i.S. | L. | 94 | % à 100 Thlr. = do. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 93 | % à do. = do. |
| Chemnitz-Würschnitz | 4 | L. | 90 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Crefeld | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden | 4½ | B. | 99⅞ | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 103½ | % |
| do. do. | 4 | B. | 92 | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 92½ | % |
| do. do. Lit. B * 3½ u. B. | 4½ | B. | 99⅞ | % |
| do. IV. u. V. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 92 | % |

| Eisenbahn-Priorit.-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Dux-Bodenbach | 5 i.3 | L. | 91 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Fünfkirchen-Barcser* | 5 i.S. | W. | 95 1/4 | % à 200 fl. ö.W. i.S. |
| Galizische Carl-Ludwigbahn* | 5 i.S. | L. | 93 1/2 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 92 1/2 | % à do. = do. i.S. |
| do. III. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 89 5/8 | % à do. = do. i.S. |
| Gloggnitzer | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. |
| Graz-Köflach | 41/2 i.S | L. | 86 3/4 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Hessische Ludwigsbahn | 4 1/2 | F. | 99 | % in fl. S.W. à 175 und à 350 fl. |
| do. do. | 4 | F. | 93 1/2 | % in Thlr. à 105 kr. |
| do. do. | 5 | F. | 103 1/2 | % à 200 Thlr. à 105 kr. |
| | C.M. 5 | W. | 90 | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à 1000, |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | ö.W. 5 | W. | 86 1/2 | do. pr. 1000 fl. ö.W. à 500, 1000 |
| ditto | 5 i.3. | W. | 102 | do. pr. 100 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiser Franz-Josephsbahn* | 5 i.3. | W. | 100 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5i.S. | W. | 91 3/4 | ö. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. à 300 fl. |
| ditto * Emiss. 1862 | 5 i.3.ib. | W. | 91 1/2 | do. pr. 100 fl. ö.W. à 300 fl. |
| ditto * Emiss. 1869 | do. | W. | 101 1/4 | ö. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. |
| ditto * Emiss. 1870 | do. | W. | — | fl. ö.W. pr. do. à 200 fl. i.S. |
| Kaschau-Oderberg* | 5i.S. | W. | 93 3/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* | 5i. 3. | W. | 91 1/4 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869* | 5i.S. | W. | 94 | % à do. |
| Leipzig-Dresden Partial. | 3 1/3 | L. | 107 3/4 | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. von 1854 | 4 | L. | 95 1/2 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1860 | 4 | L. | 94 7/8 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1866 | 4 | L. | 94 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. von 1866 | 5 | L. | 103 1/4 | % à do. |
| Lemberg-Czernowitz* | 5 i.S. | L. | 73 1/2 | % à 100 Thlr. = 200 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.3. | L. | 79 3/4 | % à do. = do. i.S. |
| do. -Jassy* III. Em. | 5 i.S. | L. | 74 | % à do. = do. i.S. |
| Ludwigshafen-Bexbach | 4 1/2 | F. | 100 | % à 1000, 500 u. 100 fl. ö.W. |
| do. | 4 | F. | 94 1/2 | % |
| do. | 5 | F. | 93 1/2 | % |
| Magdeburg-Halberstadt | 4 1/2 | B. | 99 1/4 | % à 100 Thlr. |
| do. do. v. 1865 | 4 1/2 | B. | 99 1/4 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. do. v. 1870 | 5 | B. | 102 1/4 | % à do. u. do. |
| do. Wittenberge, Stamm | 3 | B. | 73 | % à 200 Thlr. |
| do. do. Priorit. | 4 1/2 | B. | 99 1/4 | % à 100 Thlr. |
| Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42 | 4 | L. | 95 1/2 | % |
| do. I. Emiss. | 4 | L. | 94 1/4 | % à 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 4 | L. | 93 1/2 | % |
| do. | 4 1/2 | L. | 100 | % |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | 5 .5. | W. | 88 1/2 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Niederschlesisch-Märkische I. Ser. | 4 | B. | 93 | % |
| do. II. Ser. | 4 | B. | 92 1/2 | % |
| do. conv. I. u. II. Ser. | 4 | B. | 93 | % à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr. |
| do. III. Ser. | 4 | B. | 92 1/2 | % |
| do. IV. Ser. | 4 1/2 | B. | — | % |
| Niederschles. Zweigbahn Lit. C. | 5 | B. | 101 | % à 100 Thlr. |
| do. Litt. D. | 5 | B. | 101 | % do. |
| Oberschlesische A. | 4 | B. | — | % |
| do. B. | 3 1/2 | B. | — | % |
| do. C. | 4 | B. | 93 3/4 | % |
| do. D. | 4 | B. | — | % à 1000, 500 und |
| do. E. | 3 1/2 | B. | 84 | % 100 Thlr. |
| do. F.* 3 1/2 | 4 1/2 | B. | 99 3/4 | % |
| do. G. | 4 1/2 | B. | 99 3/4 | % |
| do. H. | 4 1/2 | B. | 99 3/4 | % |
| do. von 1869 | 5 | B. | 102 | % à 100 Thlr. |
| do. Brieg-Neisse | 4 1/2 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| do. Cosel-Oderberg | 5 | B. | 102 1/2 | % à 100 Thlr. |
| do. do. | 4 | B. | 93 | % à do. |
| do. do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | — | % à do. |
| do. do. IV. Emiss. | 4 1/2 | B. | — | % à do. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | 5 i.3. | W. | 100 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Oesterr. Staats-Eisenbahn* | 3 | W. | 131 1/2 | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. Ergänzungsnetz* | 3 | W. | 128 1/2 | fl. ö. W. pr. do. à do. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 3 | W. | 112 3/4 | fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 96 1/4 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| do. Bons 1870—74 | 6 | W. | — | fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. do. 1875—76 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| do. do. 1877—78 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| Ostpreuss. Südbahn | 5 | B. | 101 1/2 | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. Litt. B | 5 | B. | 101 1/2 | % à do. |
| Ostrau-Friedland | 5 i.3. | L. | 86 1/2 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Pardubitz-Reichenberg | 5 | W. | — | % fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 97 3/4 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Prag-Dux | 5i.S. | W. | 93 1/4 | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S. |
| Rheinische | 4 | B. | — | % |
| do.* | 3 1/2 | B. | — | % à 250, 200 u. 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. v. 1858—1865 | 4 1/2 | B. | 99 1/8 | % |
| do. | 5 | B. | 102 | % |
| Rhein-Nahe Bahn* | 4 1/2 | B. | 99 7/8 | % à 1000, 500 und |
| do. II. Emiss.* | 4 1/2 | B. | 99 7/8 | % 100 Thlr. |
| Russische* (Mosco-Rjäsan) | 5 | B. | 98 | % à 200 " |
| do. * (Rjäsan-Kozlow) | 5 | B. | 95 1/2 | % à 200 " |
| do. * (Kozlow-Woronesch) | 5 | B. | 95 | % à 200 Thlr. |
| do. * (Jelez-Woronesch) | 5 | B. | 92 1/2 | % à 136 Thlr. |
| do. * (Jelez-Orel | 5 | B. | 93 1/2 | % à |
| do. * (Kursk-Charkow) | 5 | B. | 94 1/4 | % à |
| do. * (Kursk-Kiew) | 5 | B. | 94 1/2 | % à 1000, 500 u. 200 Thlr. |
| do. * (Schuja-Ivanovo) | 5 | B. | 93 3/4 | % à |
| do. * (Poti-Tiflis) | 5 | B. | 90 | % à 680 u. 136 Thlr. |
| Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest. | 4 1/2 | L. | 98 1/4 | % à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | 5i.S. | W. | 93 1/2 | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Stargard-Posen | 4 | B. | — | % |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | B. | — | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | — | % |
| Theissbahn* | 5 i.3. | W. | — | % à 200 fl. ö. W. |
| Thüringische I. Emiss. | 4 | L. | 93 | % |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | L. | 93 3/4 | % à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. | 4 | L. | 93 | % 100 Thlr. |
| do. IV. Emiss. | 4 1/2 | L. | 99 1/4 | % |
| do. V. Emiss.* | 4 1/2 | L. | 99 5/8 | % à do. |
| Turnau-Kralup-Prag | 5 i.3. | L. | 95 1/4 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| do. Emiss. 1870 | 5 i.3. | L. | 94 | % à do. = do. |
| Ungarische Nordostbahn* | 5 i.3. | W. | 90 1/8 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Ungarische Ostbahn* | 5 i.3. | W. | 86 1/2 | % à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Warschau-Terespol* | 5 | B. | 92 3/4 | % à 1000 u. 400 S.R. = 467 Thlr. |
| Warschau-Wien | 5 | B. | 95 | % à 500 u. 100 Thlr |
| Werrabahn* | 5 | L. | 100 1/8 | % à 500, 200 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Stamm-Actien | Dividende und Zinsen in % 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | Börsen-Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 0 | 0 | 0 | 1 | 1/2 | 5/6 | 4 | B. | 51 3/8 | % à 200 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 184 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Altenburg-Zeitz Stamm-Prior. | — | — | — | — | — | 5 | 5 | L. | 93 | % à 100 Thlr. |
| Altona-Kiel | 10 | 9 | 5 | 6 | 7 | 7 | 4 | B. | 126 | % à 100 Spec. = 150 Thlr. |
| Amsterdam-Rotterdam | 7 1/4 | 4 3/4 | 5 1/2 | 6 | 7 1/4 | 6 1/10 | 4 | B. | 109 3/8 | % à 250 fl. holl. = 145 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 9 1/8 | 8 1/4 | 10 | 10 | 10 | 12 | 5 | L. | 171 | Thlr. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. C.M. |
| Bayerische Ostbahn* | 5 3/4 | 6 | 7 | 7 3/4 | 7 3/4 | 7 1/2 | 4 1/2 | F. | 151 1/4 | % à 200 fl. S.W. |
| Bergisch-Märkische | 9 | 8 | 7 1/2 | 8 | 8 1/2 | 8 | 4 | B. | 145 1/2 | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Anhalt | 13 | 13 1/8 | 13 1/2 | 13 7/8 | 13 7/8 | 16 | 4 | B. | 230 1/4 | % à 200 " |
| Berlin-Görlitz | — | — | — | 0 | 1 | 1 | 4 | B. | 81 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 101 1/4 | % à 200 " |
| Berlin-Hamburg | 9 1/2 | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 10 1/2 | 10 | 4 | B. | 189 1/2 | % à 200 " |
| Berlin-Potsdam-Magdeburg | 16 | 16 | 16 | 17 | 18 | 20 | 4 | B. | 234 3/4 | % à 100 " |
| Berlin-Stettin | 8 | 8 7/12 | 8 | 8 1/6 | 9 1/6 | 9 1/6 | 4 | B. | 191 | % à 200 " |
| Böhmische Nordbahn | — | — | — | 5 | 3 1/2 | 3 1/2 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. |
| Böhmische Westbahn* 52/10 | 5 | 5 | 5 | 6 | 7 1/4 | 7 9/20 | 5 | W. | — | fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Breslau-Schweidnitz-Freib. | 9 | 9 1/6 | 8 | 8 1/3 | 8 1/3 | 7 1/2 | 4 | B. | 152 | % à 200 Thlr. |
| Brünn-Rossitz Stamm-Prior. | 6 | 4 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Buschtêhrader | 9 13/14 | 9 1/8 | 10 5/8 | 12 5/8 | 12 5/11 | 13 1/2 | 5 | W. | — | do. pr. 500 fl. C.M. |
| do. Lit. B | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Chemnitz-Würschnitz | 11 | 8 | 6 1/2 | 7 | 7 1/2 | 7 1/4 | 4 | L. | 146 1/2 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden* | 17 2/3 | 9 1/12 | 8 1/10 | 8 1/12 | 8 9/10 | 10 1/2 | 4 | B. | 194 5/8 | % à 200 " |
| do. Lit. B. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 116 1/2 | % à 200 " |
| Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr. | — | — | — | — | — | 5 | 5 | L. | 105 1/2 | % à 200 Thlr. |
| Crefeld-Kreis Kempen | — | — | — | — | — | 5 | 5 | B. | 63 1/8 | % à 100 " |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | — | 5 | 6 | B. | 97 | % à 100 " |
| Dux-Bodenbach | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S. |
| Frankfurt-Hanau | 5 1/2 | 5 4/5 | 6 1/10 | 6 3/10 | 6 1/2 | 6 1/2 | 3 1/2 | F. | 135 | % à 250 fl. S.W. |
| Fünfkirchen-Barcser* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 116 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 ö.W. i.S. |
| Galizische Carl Ludwigb.* 52/10 | 5 | 6 1/10 | 9 1/2 | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | 256 1/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Glückstadt-Elmshorn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 4 | H. | — | % à 150 Thlr. |
| Graz-Köflach | 3 | 2 1/2 | 4 1/4 | 7 | 10 | 9 | ob.! | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| Halle-Sorau-Guben | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 86 3/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 66 1/2 | % à 200 Thlr. |
| Hannover-Altenbeken | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 71 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 86 1/2 | % à 200 Thlr. |
| Hessische Ludwigsbahn | 8 | 7 3/4 | 8 1/2 | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 4 | F. | 191 | % à 250 fl. S.W. u. 200 Thlr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 13 | 13 8/4 | 15 1/2 | 19 8/4 | 20 | 17 1/8 | 5 | W. | 233 | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M. |
| Kaiser Franz-Josephsb.* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 210 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 | 5 | 5 | — | 8 1/5 | 6 3/10 | 5 | W. | 249 1/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| do. Linz-Budweis | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 212 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S. |
| Kaschau-Oderberg* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 193 | fl. ö.W. p. eingez. 100 fl. ö.W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* 52/10 | — | — | — | i.S. | 5 | 5 | 5 | W. | 177 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. i.S. |
| Leipzig-Dresden | 23 | 20 | 25 | 58 1/2 | 14 | 14 1/2 | 4 | L. | 260 1/2 | % à 100 Thlr. |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy* | — | 7 | 7 | 22 | 7 | 5 | 5 | W. | 169 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S. |
| Leoben-Vordernberg | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)* | 10 | 10 2/5 | 9 2/3 | 11 1/5 | 10 3/5 | 9 9/10 | 4 | F. | 207 | % à 500 fl. S.W. |
| Lübeck-Büchen | 35/8 | 2 1/8 | 2 3/8 | 2 1/2 | 2 7/8 | 3 1/8 | 4 | H. | — | % à 200 Thlr. |
| Magdeburg-Halberstadt | 15 | 14 | 13 | 15 | 10 1/2 | 8 2/3 | 4 | B. | 164 7/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Lit. B. | — | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | B. | 95 | % à 100 " |
| Magdeburg-Leipzig | 20 | 20 | 18 | 19 | 14 1/2 | 12 | 4 | L. | 250 | % à 100 " |
| do. Lit. B.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | 104 1/2 | % à 100 Thlr. |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | — | — | — | — | — | 5 | 5 | W. | 142 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. i.S. |
| Märkisch-Posener | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 61 3/4 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 82 1/8 | % à 200 " |
| Münster-Hamm* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 95 | % à 100 " |
| Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Bahn.) | 4 1/2 | 5 1/10 | 5 | 5 1/2 | 5 4/10 | 6 4/10 | 4 1/2 | F. | 150 1/4 | % à 500 fl. S.W. |
| Niederschlesisch-Märkische* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 95 7/8 | % à 100 Thlr. |
| Niederschles. Zweigbahn | 3 2/3 | 5 1/2 | 3 3/4 | 4 1/2 | 5 | 6 | 5 | B. | 120 | % à 100 " |
| Nordhausen-Erfurt* | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 81 | % à 100 " |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | 1 | 5 | B. | 78 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| Oberschlesische Lit. A. u. C. | 11 2/3 | 12 | 13 2/3 | 15 | 13 1/2 | 12 2/3 | 3 1/2 | B. | 227 | % à 100 " |
| do. * Lit. B. | 11 2/3 | 12 | 13 2/3 | 15 | 13 1/2 | 12 2/3 | 3 1/2 | B. | 195 3/4 | % à 100 " |
| Oberhessische* | — | — | — | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | F. | 87 | % à 350 fl. S.W. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 213 1/2 | fl. ö.W. p. 200 fl. ö.W.i.S. |
| Oesterr. Staats* 52/10 (Oest. Franz.) | 5 | 7 | 8 1/2 | 10 1/2 | 12 | 12 | 5 | W. | 388 | fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 7 1/2 | 7 1/2 | 6 3/5 | 6 3/5 | 5 | 3 | 5 | W. | 206 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. |
| Ostpreuss. Südbahn | — | — | — | — | 0 | 0 | 4 | B. | 51 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | — | — | 0 | 0 | 5 | B. | 75 | % à 200 Thlr. |
| Ostrau-Friedland | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Pardub.-Reichenb.* (L.-Bdl. V.-B.) | 4 1/2 | 4 4/5 | 5 | 5 | 5 | 4 1/2 | 4 1/2 | W. | 183 3/4 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Pfälz. Alsenzb.* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | F. | — | % à 500 fl. S.W. |
| Pfälz. Nordb.* | — | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 9/10 | 4 | F. | 127 | % à 500 fl. S.W. |
| Prag-Dux | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 114 | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W.i.S. |
| Rechte Oderufer | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 122 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | 122 | % à 200 " |
| Rheinische | 7 | 6 1/2 | 7 1/2 | 7 1/2 | 7 4/5 | 8 2/5 | 4 | B. | 176 3/4 | % à 250 " |
| do.* Lit. B. | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | B. | 97 1/2 | % à 250 " |
| Rhein-Nahe-Bahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | B. | 47 1/4 | % à 200 " |
| Russische Bahnen* | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 1/8 | 5 | B. | 97 | % à 125 Rb. = 134 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 189 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S. |
| Stargard-Posen* | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 3 1/2 | B. | 99 7/8 | % à 100 Thlr. |
| Stuhlweissenburg-Raab-Graz* | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 179 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S |
| Thüringische | 8 1/2 | 7 2/3 | 8 1/2 | 9 | 8 3/4 | 9 | 4 | L. | 171 | % à 100 Thlr. |
| do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | — | % à 100 " |
| do. Litt. C (Gera-Eichicht)* | — | — | — | — | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | L. | 100 | % à 100 " |
| Theissbahn* 52/10 | 5 | 5 | 5 | 19 3/4 | 8 7/25 | 7 1/2 | 5 | W. | 283 1/2 | fl ö.W. pr. 200 fl. Einz.. |
| Turnau-Kralup-Prag | — | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| K. Ung. priv. Nordostbahn* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 170 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| I. Ungar.-Galizische* | — | — | — | — | — | 5 | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S. |
| Ungar. Ostbahn* | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 151 1/2 | fl. ö.W. p. einges. 80 fl. i.S. |
| Warschau-Terespol* | — | — | — | — | 5 | | 5 | B. | — | % à 100 S.-R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 3 1/8 | 8 1/8 | 8 1/2 | 6 2/3 | 9 7/12 | | 5 | B. | 87 | Thlr. pr. 60 Rub. |
| Werrabahn | 2 2/3 | 2 2/5 | 2 6/12 | 2 1/4 | 1 1/8 | 1 | 4 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Schweizer Centralbahn | 5 60 | 5 5/10 | 5 9/10 | 6 2/5 | 6 4/5 | 6 8/10 | ob.! | Ba. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordostbahn | 8 | 8 | 7 1/2 | 8 | 7 1/2 | 7 | " | Ba. | — | fs. pr. 500 " " |
| Vereinigte Schweizerbahnen | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | " | Ba. | — | fs. pr. 500 " " |
| Schweizer Westbahn | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,4 | " | Ba. | — | fs. pr. 500 " " |
| Französische Orléans | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | | ob.! | P. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordbahn | 17 7/8 | 17 1/2 | 18 | 15 1/8 | 16 3/4 | | " | P. | — | fs. pr. 400 " " |
| do. Ostbahn | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |
| do. Südbahn | 8 1/2 | 8 | 8 | 8 | 8 | | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |
| do. Westbahn | 7 1/2 | 7 | 7 | 7 | 7 | | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |
| Paris-Lyon-Mittelmeer | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Sächsische Staatseisenbahnen.

**Fahrplan für die Linie Leipzig-(Borna)-Chemnitz nebst Zweiglinien**

(zur Bekanntmachung in No. 40 Seite 387 gehörig).

### Leipzig-(Borna)-Chemnitz.

| | 201 | 202 | 204 | 205 | 207 | 208 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. II. III. | I. II. III. | I II. III. | I. II. III. | I. II. III. | I. II. III. |
| Ank. v. Magdeburg | — | — | 10,40 | 2,25 | 5,15 | **9,20** |
| Berlin | 3,55 | — | 10,25 | 11,35 | 5,5 | — |
| Abf. v. Leipzig † | 5,45 | 8,0 | 11,15 | 3,15 | 6,55 | **10,15** |
| Gaschwitz | * | * | * | * | * | * |
| Böhlen | * | * | * | * | * | * |
| Ank. in Kieritzsch † | 6,21 | 8,38 | 11,51 | 3,52 | 7,31 | **10,49** |
| Ank. v. Altenburg | — | 7,40 | 10,52 | 3,33 | 7,30 | **10,3** |
| Abf. v. Kieritzsch † | 6,25 | 8,40 | 11,55 | 4,0 | 7,35 | **10,55** |
| Lobstädt | * | * | * | * | * | * |
| Borna | 6,40 | 8,55 | 12,10 | 4,15 | 7,50 | **11,10** |
| Frohburg | 6,55 | Ank. | 12,25 | Ank. | 8,5 | Ank. |
| Geithain | 7,15 | — | 12,45 | — | 8,25 | — |
| Narsdorf † | 7,35 | — | 1,5 | — | 8,45 | — |
| Cossen | 7,50 | — | 1,20 | — | 9,0 | — |
| Burgstädt | 8,5 | — | 1,35 | — | 9,15 | — |
| Wittgensdorf | 8,15 | — | 1,45 | — | 9,25 | — |
| Bahrmühle | * | — | * | — | * | — |
| Ank. in Chemnitz † | 8,35 | — | 2,5 | — | 9,45 | — |
| Abf. n. Hainichen | 8,50 | — | 2,25 | — | 9,50 | — |
| Annaberg | 8,50 | — | 2,30 | — | — | — |
| Riesa | 1,15 | — | 6,30 | — | — | — |
| Dresden | 8,50 | — | 4,35 | — | — | — |
| Reichenbach | 9,5 | — | 3,5 | — | — | — |

### Chemnitz-(Borna)-Leipzig.

| | 212 | 213 | 214a | 214 | 216 | 218 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. II. III. | I. II. III. | I. II. III. | I. II. III. | I. II. III. | I. II. III. |
| Ank. v. Reichenbach | — | — | 8,15 | — | — | **7,25** |
| Riesa | — | — | 11,20 | — | — | **6,0** |
| Dresden | — | — | 11,55 | — | — | **5,45** |
| Annaberg | — | 6,10 | 11,40 | — | — | **5,5** |
| Hainichen | — | 5,55 | 8,55 | — | — | **5,0** |
| Abf. v. Chemnitz † | — | 6,25 | 12,5 | — | — | **7,35** |
| Bahrmühle | — | * | * | — | — | * |
| Wittgensdorf † | — | 6,45 | 12,25 | — | — | **7,55** |
| Burgstädt | — | 6,55 | 12,35 | — | — | **8,5** |
| Cossen | — | 7,10 | 12,50 | — | — | **8,20** |
| Narsdorf † | — | 7,30 | 1,10 | — | — | **8,40** |
| Geithain | — | 7,45 | 1,20 | — | — | **8,55** |
| Frohburg | — | 8,0 | 1,40 | — | — | **9,10** |
| Borna | 6,0 | 8,15 | 1,55 | 3,20 | 6,30 | **9,25** |
| Lobstädt | * | * | * | * | * | * |
| Ank. in Kieritzsch | 6,18 | 8,31 | 2,6 | 3,33 | 6,45 | **9,41** |
| Abf. n. Altenburg | 7,30 | 9,45 | 3,55 | 3,55 | 6,50 | **10,50** |
| Abf. v. Kieritzsch † | 6,15 | 8,35 | 2,10 | 3,35 | 7,30 | **9,45** |
| Böhlen | * | * | * | * | * | * |
| Gaschwitz | * | * | * | * | * | * |
| Ank. in Leipzig | 6,55 | 9,15 | 2,50 | 4,20 | 8,5 | **10,20** |
| Abf. n. Berlin | 8,45 | 12,25 | 5,10 | 6,30 | 5,10 | 6,30 — — |
| Magdeburg | 8,0 | 22,30 | 4,45 | 4,45 | 10,35 | — |

### Rochlitz-Narsdorf-Penig.

| | 263 | 264a | 268 |
|---|---|---|---|
| | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. |
| Abf. v. Rochlitz | 6,55 | 12,30 | **8,35** |
| Köttwitzsch | * | * | * |
| Breitenborn | * | * | * |
| Ank. in Narsdorf † | 7,25 | 1,0 | **8,30** |
| Abf. n. Leipzig | 7,30 | 1,10 | **8,40** |
| Chemnitz | 7,35 | 1,5 | **8,45** |
| Ank. v. Leipzig | 7,30 | 1,0 | **8,40** |
| Chemnitz | 7,25 | 1,5 | **8,35** |
| Abf. v. Narsdorf | 7,40 | 1,15 | **9,0** |
| Langenleuba | * | * | * |
| Ank. in Penig | 8,5 | 1,40 | **9,30** |

### Penig-Narsdorf-Rochlitz.

| | 273 | 274a | 278 |
|---|---|---|---|
| | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. |
| Abf. v. Penig | 6,55 | 12,30 | **8,5** |
| Langenleuba | * | * | * |
| Ank. in Narsdorf. | 7,20 | 1,0 | **8,30** |
| Abf. n. Leipzig | 7,30 | 1,10 | **8,40** |
| Chemnitz | 7,35 | 1,5 | **8,45** |
| Ank. v. Leipzig | 7,30 | 1,0 | **8,40** |
| Chemnitz | 7,25 | 1,5 | **8,35** |
| Abf. v. Narsdorf † | 7,35 | 1,15 | **9,0** |
| Breitenborn | * | * | * |
| Köttwitzsch | * | * | * |
| Ank. in Rochlitz | 8,5 | 1,40 | **9,25** |

### Chemnitz-Limbach.

| | 291 | 294 | 297 |
|---|---|---|---|
| | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. |
| Ank. v. Annaberg | 6,10 | 11,40 | **8,35** |
| Hainichen | 5,55 | 8,55 | **8,15** |
| Riesa | 6,30 | 1,15 | **6,0** |
| Reichenbach | — | 1,10 | **7,25** |
| Dresden | 6,35 | 11,55 | **5,45** |
| Abf. v. Chemnitz † | 7,55 | 1,20 | **9,0** |
| Bahrmühle | * | * | * |
| An. Wittgensdrf. † | 8,15 | 1,45 | **9,25** |
| Ank. v. Leipzig | 8,10 | 1,40 | **9,20** |
| Ab. v. Wittgensd. † | 8,20 | 1,50 | **9,30** |
| Hartmannsdorf | * | * | * |
| Ank. in Limbach | 8,35 | 2,5 | **9,45** |

### Limbach-Chemnitz.

| | 283 | 284a | 288 |
|---|---|---|---|
| | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. | 1. 2. 3. |
| Abf. v. Limbach | 6,25 | 12,5 | **7,35** |
| Hartmannsdorf | * | * | * |
| Ank. Wittgensdf. † | 6,40 | 12,20 | **7,50** |
| Abf. n. Leipzig | 6,45 | 12,25 | **7,55** |
| Ab Wittgensdorf † | 6,45 | 12,25 | **7,55** |
| Bahrmühle | * | * | * |
| Ank. Chemnitz † | 7,5 | 12,45 | **8,15** |
| Abf. n. Dresden | 8,50 | 1 25 | **9,15** |
| Reichenbach | 9,5 | 3 5 | — |
| Riesa | 8,30 | 1,15 | **9,30** |
| Hainichen | 8,50 | 2,25 | **9,50** |
| Annaberg | 8,50 | 2,20 | **9,30** |

1. Durch * wird das Anhalten des Zuges bei der betreffenden Haltestelle bezeichnet. — 2. Bei den mit † versehenen Stationen finden Uebergänge auf andere Linien statt. — 3. Die fetten Ziffern bezeichnen die Zeit von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten früh.

---

## Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§. 40 und 35 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§. zu der im Bahnhof-Gebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

**Ordentlichen Generalversammlung**

**auf Samstag, den 27. April 1872, Morgens 10 Uhr,**

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht der Direction.
2. Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss §. 45 Ziffer 2 der Satzungen.
3. Verfügung über den vorhandenen Reinertrag beziehungsweise Festsetzung der Dividende nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen No. IV und No. IX.
4. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und §. 52 beziehungsweise Zusatz zu §. 47 der Satzungen.
5. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsrathes an die Stelle des verstorbenen Mitgliedes Hrn. Gottlieb Loew von Landstuhl gemäss §. 49 alinea 2 der Satzungen.

Dabei wird ad Ziffer 2 der Tagesordnung bemerkt, dass die Verbescheidung der Betriebsrechnung durch die allgemeine Generalversammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaf-

ten, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen Generalversammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 20. April l. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für 2 Actien gerechnet.

Ludwigshafen, den 21. März 1872.

**Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.**
Mahla.

---

## Königliche Sächsische Staatseisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

119 Stück Personenwagen

soll im Wege der Submission mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem **Büreau der Maschinen-Verwaltung in Leipzig** zur Einsicht offen; daselbst können Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden.

Für sämmtliche Wagen werden von der Staatseisenbahnverwaltung nur die Räder und Axen und zwar spätenstens sechs Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen dem Wagenlieferanten franco nächste Eisenbahnstation zugesendet.

Die Lieferungstermine sind folgende:

a) 18 Wagen mit je $3^1/_2$ Coupés dritter Classe mit 12 Bremsen bis Ende Januar 1873,
b) 23 Wagen mit je 4 Coupés dritter Classe mit 12 Bremsen bis Ende Februar 1873,
c) 14 Wagen mit je 3 Coupés zweiter Classe mit 4 Bremsen bis Ende März 1873,
6 Wagen mit je 4 Coupés zweiter Classe mit 3 Bremsen bis Ende März 1873,
d) 12 Wagen mit je 1 Coupé erster und $2^1/_2$ Coupés zweiter Classe mit 4 Bremsen bis Ende April 1873,
4 Wagen mit je 1 Coupé erster und 2 Coupés zweiter Classe ohne Bremsen bis Ende April 1873,
e) 18 Wagen mit je 4 Coupés dritter Classe mit 9 Bremsen bis Ende Mai 1873,
f) 24 Wagen mit je 4 Coupés dritter Classe mit 12 Bremsen bis Ende Juni 1873.

Es bleibt überlassen, auf die eine oder andere Wagengattung ganz oder theilweise Gebote zu thun.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Personenwagen"

an die unterzeichnete Königliche Generaldirection

**bis zum 20. April d. J.**

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl und Gattung mit den entsprechenden Lieferterminen, sowie den Preis der vorschriftsmässig gebauten Wagen franco Leipzig oder franco Dresden zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 1. Mai d. J. an ihre Offerten gebunden, wer bis zu diesem Termine eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, den 16. März 1872.

**Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.**
von Tschirschky.

---

## Hessische Nordbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 9 Stück optischen Signalen für Hülfs-Telegraphen-Stationen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von optischen Signalen" **bis zum 19. April c. Vormittags 10 Uhr** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu der gedachten Termins-Stunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen und Zeichnungen können gegen Erstattung der Kosten von uns bezogen werden.

Cassel, den 30. März 1872.

**Königliche Eisenbahn Direction.**

---

## Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

18 Stück vierrädrigen Personenwagen I./II. Classe (davon 6 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz),
10 Stück vierrädrigen Personenwagen II./III. Classe (davon 3 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz),
27 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe (davon 9 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz),
15 Stück vierrädrigen Personenwagen IV. Classe (davon 5 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
20 Stück sechsrädrigen Gepäckwagen mit Bremse,
343 Stück vierrädrigen bedeckten Güterwagen (davon 114 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
333 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 109 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
60 Stück vierrädrigen offenen Viehwagen (davon 16 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
30 Stück vierrädrigen bedeckten Vieh-Etagewagen (davon 11 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
30 Stück vierrädrigen eisernen Kalkwagen mit Klappendach (davon 10 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

**Freitag, den 26. April c. Vormittags 11 Uhr**

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten. Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hierselbst aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt. Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 30. März 1872.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

---

## Vereinigte Schweizerbahnen.

**Stellenausschreibung für einen Architekten.**

Es wird hiermit die Stelle eines bauleitenden Architekten zu freier Bewerbung ausgeschrieben. Anmeldungen sind bis zum 20. April l. J. an das Bureau des Bahningenieurs in St. Gallen einzugeben.

St. Gallen, 27. März 1872.

**Die General-Direction.**

---

## Bayerische Ostbahnen.

Für die Projectirung und den Bau neuer Linien werden sofort tüchtige Ingenieure gesucht.

Hierauf bezügliche und mit Zeugnissen belegte Offorte wollen hieher eingereicht werden.

München, den 24. März 1872.

**Die Direction.**

---


## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
in Teplitz.

# Eisenbahn-Baumaterial.

4 schmalspurige zwanzigpferdige Locomotiven von 90 Centimeter Spurweite, erbaut von Kraus in München.
45 grosse Erdtransportwagen von 90 Centimeter Spurweite (Seitenkipper).
40 kleine Erdtransportwagen von 70 Centimeter Spurweite (ebenfalls Seitenkipper) wenig gebraucht, von practischen Constructionen haben vorräthig abzugeben

**Gebrüder Trier in Darmstadt.**

In C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden erscheint und ist durch alle Buchhandlungen und Postanstalten des In- und Auslandes zu beziehen:

# Organ
## für die Fortschritte des Eisenbahnwesens
in technischer Beziehung.

**Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

Herausgegeben von

**Edmund Heusinger von Waldegg.**

**26. Jahrgang. Preis des Jahrgangs 6 Thaler.**

Unsere Zeitschrift ist vom Jahrg. 1864 an das technische Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und erscheint in Quartformat in 6 Lieferungen von 5—6 Druckbogen Stärke, nebst Zeichnungen in Lithographie und Holzschnitt, auf deren Ausführung besondere Sorgfalt verwendet wird.

Probehefte sind durch jede Buchhandlung zu beziehen.

**Neue Folge. IX. Band. 1872. II. und III. Heft.:**

**Original-Aufsätze.** Bericht über die Conferenz zur Berathung von Normalien für Eisenbahnwagen der Preussischen Staatsbahnen. Mit Abbildung. — Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen im Königreich Preussen. — Mittheilungen über die Betriebsverhältnisse auf den occupirten Französischen Eisenbahnen während des letzten Krieges. Von Peters. — Seckel's Control-Uhr für Eisenbahnzüge. Von Voss. — Notizen über die Französischen Bahnen. Von F. C. Glaser. — Zusammenstellung gegenwärtiger Locomotiv-Systeme und deren Abarten. Von B. Kässner. — Die Personen-Wagen der Moskau-Nischny-Eisenbahn. Von Zitowitsch. — Sechsfache Kessel-Bohrmaschine. System Basson, von Sondermann & Stier. Von F. Ruppert. — Ueber die Eisenbahnen Russlands. Von H. von Stavenhagen (Schluss). — Zipser's Apparat zur Verhinderung der Kesselsteinbildung. Von Askenasy. — Neuer Wasserstandszeiger mit Doppelsitzabsperrventilen. Vom Herausgeber. — Die Billetschränke des Tischlermeisters T. G. Wissel. — Explosion des Locomotivkessels K 20 auf der Moskau-Kursk-Eisenbahn. — Radreifenbruch an einem Triebrade an der Locomotive „Romke" (System Behne-Kool). Von Blenkinsop. — Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Bahnhofs-Einrichtungen. — Maschinen- und Wagenwesen. — Signalwesen. — Allgemeines und Betrieb. — Technische Literatur.

# Tunnellampen
## für Beleuchtung unterirdischer Bauten,

empfiehlt

***Carl Delisle, Stuttgart.***

Importgeschäft in Werkzeug, Maschinen & Materialien für mech. Werkstätten.

## Englische Bandmaasse
von 1—2⁰ Meter Länge
mit Leinen- oder Stahlbänder in Neusilber, Messing oder Lederkapsel
ebenso Messketten von Stahl, empfiehlt

**Carl Delisle, Stuttgart.**

Importgeschäft in Werkzeug, Maschinen & Materialien für mech. Werkstätten.

## Weston's Differential Bohrknarren
in grosser Auswahl nach besonderen Abbildungen, die gratis zu Diensten stehen, bei

**Carl Delisle, Stuttgart.**

Importgeschäft in Werkzeug, Maschinen & Materialien für mech. Werkstätten.

Von schmiedeeisernen

# Tragbalken,
## Eisenbahnschienen, Gruben- oder Rollbahnschienen

neu und gebraucht, empfehlen ihr grosses Lager bei billigen Preisen

**Gebrüder Trier,**

Lager in Eisen, Stahl und Metallen in Darmstadt.

## Chemische Glühkohlen
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Wasserdichte Wagenpläne
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Carl Schleicher & Schüll
in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

Beste gekühlte

## Wasserstandsgläser,

sowie besonders haltbare

## Locomotivgläser,

genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

# Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte**

**für Länder- und Völkerkunde**

und verwandte Fächer.

Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.

**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des März-Heftes 1872:**

Die Resultate der letzten Volkszählung in den Vereinigten Staaten, von H. Peter-Petershausen. Madagaskar, von S. Ruge. Die Deutschen in Südtirol und ihre Sagen, von J. Zingerle. Eisenbahnfahrt durch Hannover und Kurhessen, von E. Ziehen. Der Staat Missouri, von O. Delitsch. Paraguay, von H. Mangels. Aus Cis-Kaukasien, von B. Ackermann. Bilder aus Mexiko, von K. Löffler. Ein Blick in die Champagne. Bergtouren in Mittelitalien, von H. Semper. Das Rennthiermoos, von P. Kummer. Nekrolog 1871. Die Tempelruinen des Ambernauth bei Kallyan. 20 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

Mit 8 Holzschnitten.

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten u. Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.

**Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung**
von
**C. Otto Gehrckens.**

Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.

Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken


Hierzu eine Beilage des Technischen Büreaus von H. Simon, 7 St. Peter's Square, Manchester.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 42. Leipzig, am 10. April 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Literatur: La crise des transports dans le bassin de Liège et le moyen d'en prévenir le retour, von Syroczynski; Coursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltnng. — Officielle- und Privat-Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

#### Grossherzogl. Badische Bahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter bis Ende Februar 1872.

H R 4146. 1 leeres Fässchen (12 Pfd.)
G W 800, B H & C 4122. 1 leeres Kistchen (70 Pfd.)
H S 1096. 1 Kistchen Formen (20 Pfd.)
G K 9781. 1 Kiste (34 Pfd.)
B C. 7 Ofentheile (42 Pfd.)
E P. 1 Ofentheil (5 Pfd.)
C E 1. 1 Pack eiserne Häfen (31 Pfd.)
A R 2752. 1 leeres Fass (20 Pfd.)
R K 165. 1 Schraubstock (40 Pfd.)
⅄ S 537. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.)
J M 2 & 3. 2 Säckchen Kernen (50 Pfd.)
A 1 & 2. 2 Säckchen leere Säcke (110 Pfd.)
T 5. 1 leeres Fass (18 Pfd.)
J C. 2 eiserne Achsen (132 Pfd.)
M 918. 1 Kiste Harz (35 Pfd.)
2 Tafeln Eisenblech (100 Pfd.)
1 Bund Eisenblech (57 Pfd.)
J K 1201. 1 leeres Fass (116 Pfd.)
J K 1207. 1 leeres Fass (134 Pfd.)
F C H 51. 1 leeres Fass (80 Pfd.)
E W. 7 Bierfässchen (357 Pfd.)
F 1& 2. 2 Kisten eiserne Oefen (962 Pfd.)
J S 1002, W 3. 1 Kiste Küchengeräthschaften (75 Pfd.)
W. 1 Kiste Mehl (68 Pfd.)
H S 339. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
A. 1 Bündel leere Säcke (15 Pfd.)
B S 308. 1 Korb Eisenwaaren (89 Pfd.)
E F 639. 1 Kübel Eisenwaaren (199 Pfd.)
1 Bund 3 Glasrohre (50 Pfd.)
A C 1553. 1 Kiste Rahmen (55 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

S E 1 1 Kiste (56 Pfd.)
S 161 1 leere Kiste (97 Pfd.)
△ 4720. 1 Sack Saamen (52 Pfd.)
5 Säcke Mehl
WB 111. 1 Körbchen Eisenwaaren (25 Pfd.)
1 Collo Maschinentheile (51 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

G S 58087. 1 Sack Garn (26 Pfd.) lagert in Jagstfeld.

H 23& 25/29. 6 leere Fässchen (328 Pfd.)
1 Bund Rundeisen (91 Pfd.)
198. 1 leeres Bierfass (66 Pfd.)
M G 3232. 1 leere Kiste (26 Pfd.)
W D. 1 Sack Bohnen (205 Pfd.)
} lagern in Bruchsal.

C H 60. 1 Koffer (54 Pfd.)
3 Fässchen Schmierseife
K 1205. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
1 Stück Eisen zu einer Brückenwaage (43 Pfd.)
Rheinboldt 1514. 1 leeres Fässchen (14 Pfd.)
} lagern in Karlsruhe.

M F 5956. 1 Kistchen (14 Pfd.)
⛛ 17. 1 Sack Caffee (14 Pfd.)
G A M 16. 1 Sack Caffee (132 Pfd.)
H B 3877 } 3 Fässer Wein
H B 1240 }
H B 1297 }
} lagern in Rastatt.

R 2. 1 Fass Fett (28 Pfd.)
R 2880. 1 leeres Fass (218 Pfd.)
B 42. 1 Kiste Petroleum (42 Pfd.)
} lagern in Appenweier.

E S J E. 1 Kiste Malerutensilien (125 Pfd.)
P R 1, H P 980. 1 Kiste Militäreffecten (190 Pfd.)
Danzas Mûnet Basel. 1 Kiste Weisszeug (95 Pfd.)
1 Zündnadelstutzen (10 Pfd.)
1 Artilleriesäbel (5 Pfd.)
J 6654. 1 Ballen rohe Schaafwolle (170 Pfd.)
G K 1. 1 Kiste Weisszeug (163 Pfd.)
S D 1/5. 5 Fässchen Schrauben (1250 Pfd.)
M
G L 188, 164. 2 Ballen Indigo (148 u. 161 Pfd.)
} lagern in Kehl.

2 Ballen Baumwollenabfälle (310 Pfd.)
E Hofheimer, Heidelberg. 1 Kiste Effecten (15 Pfd.)
M M 84/88. 5 Ballen Säcke (305 Pfd.)
J E 1. 1 Koffer Effecten (52 Pfd.)
A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
P H 19. 1 Schliesskorb (100 Pfd.)
94. 1 Holzkoffer (117 Pfd.)
1 Reisesack (14 Pfd.)
G G 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
T M 3349. 1 Kiste Bettzeug (30 Pfd.)
M U 80. 1 Kiste Effecten (28 Pfd.)
R G 7293. 1 Kiste Eisenwaaren (127 Pfd.)
J W 377. 1 Kiste Nudeln (28 Pfd.)
B 11101. 1 leere Kiste (11 Pfd.)
G R 246. 1 Kiste Militärbücher (202 Pfd.)
A R 3. 1 Kiste Effecten (46 Pfd.)
A R. 1 Kiste Militäreffecten (10 Pfd.)
8639/40. 2 Korbflaschen Säure (314 Pfd.)
M S K 1090. 1 Korb (102 Pfd.)
H. 1 eiserner Rost (13 Pfd.)
J R 173, 190. 2 Kisten (230 Pfd.)
1 Bund Nageleisen (50 Pfd.)
G S 1 Bund Reifeisen (75 Pfd.)
Antoinette v. Rothkirch. 1 Koffer Kleider (80 Pfd.)
C 1468. 1 Kiste (54 Pfd.)
K & S 6693. 1 Kiste (395 Pfd.)
C H 8055/56. 2 Ballen (386 Pfd.)
C B 6172. 1 Pack Papier (110 Pfd.)
H E 1237. 1 Kiste Eisenwaaren (57 Pfd.)
F D 5089. 1 Kiste (618 Pfd.)
} lagern in Kehl.

L D. 1 Sack (156 Pfd.)
J W 160. 1 Bällchen Impressen (13 Pfd.)
O P 4398. 1 Fass Bier (154 Pfd.)
G S 644. 1 Kiste (42 Pfd.)
T H 1. 1 Kiste (144 Pfd.)
B 8476. 1 Kiste (50 Pfd.)
S D 6214. 1 Kiste (116 Pfd.)
T D 474. 1 Kiste (24 Pfd.)
C N 48471. 1 Kiste (84 Pfd.)
C A 8. 1 Tisch (10 Pfd.)
J W 3. 1 Fass Kartoffeln (131 Pfd.)
} lagern in Strassburg.

S P 622. 1 Sack Lumpen (40 Pfd.)
M K 3532. 1 Kiste (28 Pfd.)
G F D. 1 Kiste (75 Pfd.)
G & B 1789. 1 Kiste (10 Pfd.)
H 6943. 1 Kiste (24 Pfd.)
A. 1 Stab Radreif (25 Pfd.)
H 473. 1 Kiste (36 Pfd.)
L D. 1 Kiste (260 Pfd.)
6 Stück Eisen (83 Pfd.)
1102. 1 leeres Fass (33 Pfd.)
J G K. 1 leeres Fass (22 Pfd.)
L W O 4230. 1 leeres Fass (50 Pfd.)
S 2190. 1 Bund Federn (45 Pfd.)
1 Bund Stahl (28 Pfd.)
L W R 23154. 1 Kiste Weisszeug (66 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

S 44. 1 leeres Fass
F 1820. 1 leeres Fass
L 27. 1 leeres Fass
K J 546. 1 leeres Fass
W B. 1 leeres Fass
D 10 & 2. 2 Säcke Kartoffeln
} lagern in Heitersheim.

D. 1 Fass Leinöl (287 Pfd.)
F F 40. 1 leeres Fass
C B. 1 leeres Fass
} lagern in Müllheim.

E W 453. 1 Kiste Glas (85 Pfd.)
HF 17433. 1 Kiste Cichorien (166 Pfd.)
H R 31. 1 Ballen Hanf
14 Stangen Eisen
} lagern in Basel.

G O 6299 W P 5562. 2 Päcke Papier (90 Pfd.)
S N 188. 1 Kiste Schwefel (62 Pfd.)
1 Fässche Häringe (34 Pfd.)
} lagern in Schopfheim.

36. 1 Tonne Thran lagert in Stockach.
Gebr. Schwarz. 1 Sack Malz (220 Pfd.)
1146. 1 Sack Futtermehl (102 Pfd.)
Z. 1 Sack Kartoffeln (124 Pfd.)
G S 1. 1 Sack alte Säcke (40 Pfd.)
P F 4. 4726. 1 Bund Parquets (84 Pfd.)
} lagern in Constanz.

### Bayerische Ostbahnen. 29. Februar 1872.

Adresse Reindl in München. 1 Ballot Bücher (15 Pfd.) lagert in Amberg.
1 Bund Flacheisen (1 Ctr. 58 Pfd.) lagert in Eger.
2 Stück Dachfenster lagern in Eger. Schwarzenberg-Weiden bezettelt.
1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Eger. Schwandorf-Eger bezettelt.
Adresse C. F. 120. 1 Kiste Drahtstifte lagert in Eger. Waldsassen-Eger bezettelt.
G. F. 1 Bund Stabeisen (1 Ctr. 30 Pfd.) lagert in Furth a. M. seit März 1871.
M. F. 1065. 1 Locomotivtragfeder (1 Ctr. 57 Pfd.) lagert in Furth a. M. seit Januar 1872.
S. S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg seit Januar 1871.
8. 40. 2 leere Kisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg seit Januar 1871.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg seit Januar 1871.
H. 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg seit Januar 1871.
1 Tisch mit gesperrter Schublade (43 Pfd.) lagert in Nürnberg seit März 1871.
J. B. 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg seit September 1871.
M. C. 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg seit September 1871.
Wetzler Abeles. 10 Bündel leere Säcke (6 Ctr. 44 Pfd.) lagern in Nürnberg seit Februar 1872.
Rosenfeld. 33 Bündel leere Säcke (13 Ctr. 20 Pfd.) lagern in Nürnberg seit Januar 1872.
F. S. R. 1 Bündel leere Säcke lagert in Nürnberg seit 27 (X) 71 aus B. St. B. Wagen 3898 von Mainz.
Blumsche Dampfmühle in Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
A. S. 1 Pack Schleifsteine (1 Ctr. 41 Pfd.) lagert in Passau.
S. G. 1 Kette lagert in Passau.
Pass: 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) (49 Pfd.) lagert in Passau.
S. T. 221. 1 Ballen Hopfen (90 Pfd.) lagert in Regensburg.
S. 13. 1 Kiste Werkzeug (1 Ctr. 75 Pfd.) lagert in Regensburg.
R. 3. 1 Sack Lumpen (31 Pfd.) lagert in Röthenbach. Zur Karte Fürth-Röthenbach 31 vom 28/X./71.

### Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden:

Ueberzählige Güter.

H 2. 2 Stück Flachstahl (560 Pfd.) lagert in Cassel seit 8. Jan.
J Nr. 7. 1 Seitentheil zu einer Bettspanne lagert in Cassel s. 19. November 1871.
Isenbeck. Hamm. 1 Fässchen Bier [Inhalt verkauft] (44 Pfd.) lagert in Cassel seit 15. Jan.
1 hölzerner Kasten, Kleider enthaltend, lagert in Cassel seit 28. November 1871.
11 Stück kleine Schiefertafeln lagern in Cassel seit 15. Dec. 1871.

### Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro Februar 1872.

B Bernburg. 1 Kiste von Halle Th. B. (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 47 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit 8. Febr. 1871.
C B 2412. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Februar 1872.
200. 1 Fass Farbe (18 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit August 1871.
B 96 oder
13. 1 Ballen Lumpen (1 Ctr. 16 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit December 1871.
1 Pack Latten lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
S A 1. 1 Pack eiserne Ankerstangen lagert in der Güter-Expedition Berlin seit Januar 1872.
Waldo. 1 Pack leere Säcke (29 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
B 667. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 29 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit August 1871.
R 2281. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.) lagert in der Empfangs--O- Expedition Berlin seit Januar 1872.
S 7023. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 79 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
S 7024. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
S 134. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
B 63. 1 Sack Lumpen (39 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit December 1871.
S 8. 1 Sack Lumpen (25 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
1 Schleifstein mit Welle (32 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
Otto Dohme 97. 1 leeres Fass lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit Januar 1872.
A S F 66. 1 leeres Spiritusfass lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit December 1871.
A S F 72. 1 leeres Spiritusfass lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit December 1871.
3 Stück Langhölzer von Luckenwalde lagern in der Empfangs-Expedition Berlin seit December 1871.
5. 1 Kiste von Hof S. St. (Inhalt unbekannt 77 Pfd.) lagert in der Empfangs-Expedition Berlin seit 28. December 1871.
1 Stange Stahl (3½ Pfd.) lagert in der Versand-Expedition Berlin seit 10. Februar.
1 eichene Schwelle, auf der Strecke gefunden, lagert in Jüterbog seit Anfang October 1871.
1 neues kief. Brett, auf der Strecke Luckenwalde-Jüterbog gefunden, lagert in Jüterbog seit 1. März 1871.
1 Pack altes Packzeug (13 Pfd.) lagert in Leipzig seit 17. März 1871.
7380. 1 Ballen Tabak (4 Ctr. 80 Pfd.) lagert in Leipzig seit 25. Februar 1872.

Wegen der früher überzähligen Güter, cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat Februar 1872.

D F 11. 1 Sack Farbestoff (1 Ctr. 50 Pfd.) lagerte in Berlin bei Revision des Empfangsbodens seit November 1871. Den Eigenthümern Dungs & Fomm hier ausgeliefert.
1 Collo 30 eiserne Scheiben (43 Pfd.) lagerte in Berlin (Eilgut). Am 7. März an das Materialien-Magazin Potsdam gesandt.
M C O 1/1/44. 1 Eisenplatte lagerte in Magdeburg seit November 1871. Am 7. März an das Materialien-Magazin Potsdam gesandt.
1 Bundholz Planbügel (16 Pfd.) lagerte in Berlin seit December 1871. Nach Bernburg gehörig und am 13. Februar der Anhalter Bahn zur Beförderung überwiesen.
S D 7657. 1 Kiste (1 Ctr. 40 Pfd.) lagerte in Berlin seit December 1871. Duplicatpapiere sind von Aachen T. nachträglich eingegangen.
B 164. 1 Ballen (77 Pfd.) lagerte in Berlin seit December 1871. Nach Magdeburg gehörig und dorthin zurückgesandt.
J & V 121/2. 2 Pack Schaufeln (1 Ctr. 17 Pfd.) von Finnentrop lagerten in Berlin seit Januar. An Stelle der beiden fehlenden Pack Schaufeln ausgeliefert.
A G 102. 1 Ballen (2 Ctr. 67 Pfd.) lagert in Berlin seit Januar. Nach Kreiensen gehörig und dorthin am 6 März gesandt.
B R 901. 1 Sack (1 Ctr. 28 Pfd.) lagert in Berlin seit Januar. Nach Holzminden gehörig und dorthin am 5. März gesandt.
H O 2470, 2474, 2479. 3 Ballen Wolle (8 Ctr 71 Pfd.) von Verviers lagerte in Berlin seit Januar. Zur Karte Verviers-Hof Nr. 545 v. 25. Januar gehörig und der Anhalter Bahn am 23. Februar überwiesen.

### Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Februar 1872.

G v. R B 72. 1 leeres Fass (26 Pfd.) lagert in Magdeburg bei Revision des Friedrichsstädter Güterbodens seit 28. Januar.
M 7522. 1 Ballen Wolle von Verviers (2 Ctr. 49 Pfd.) lagert in Berlin seit 21. Februar.
J J H 897. 1 Ballen (64 Pfd.) lagert in Berlin seit 21. Februar.
P D 733. 1 Kiste (1 Ctr. 9 Pfd.) lagert in Berlin.
10 Colli Eisenplatten von Liège lagern in Berlin seit 14. Februar.
H S & Co. 7518. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Berlin bei Revision des Güterbodens am 18. Februar.
M W 1434. 1 Korb Eisenwaaren (32 Pfd.) lagert in Berlin.
B 9/17 24/26. 12 Ballen Wolle von Verviers (27 Ctr. 83 Pfd.) lagern in Berlin seit 20. Februar.

### Verzeichniss

der im Monate Februar c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

F J 2745. 1 Kiste Cigarren (200 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Braunschweig.
M S 100. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Braunschweig.
Klingelhöfer. 2 Pack leere Säcke (212 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Braunschweig.
H W H 961. 1 leere Kiste (109 Pfd.) beklebt „Braunschweig-Göttingen“ lagert in der Güter-Expedition Braunschweig.

H O 239, H R, T S C 44. 1 Ballen Wolle (auf der Bahnstrecke nach Oschersleben gefunden, 261 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Braunschweig.
1 Stab Rundeisen lagert in Oschersleben.
1 Viehgitter lagert in Helmstedt.
1 kleines eisernes Rad, anscheinend zu einem Grubenwagen gehörend, lagert in Vechelde.
1 Tafel Zinkblech (bei einer Sendung von 39 Stück von Braunschweig überzählig eingegangen) lagert in Schladen.
C D 1. 1 Decke lagert in Seesen.
S 7. 1 Ballot lagert in Kreiensen.
1 Kiste Kleidung (45 Pfd.) lagert in Kreiensen.
S 1. 1 Pack Säcke (32 Pfd.) lagert in Kreiensen.

## Nachweisung

der am 5. März 1872 auf den Stationen der **Kaiserlichen Eisenbahnen** in **Elsass-Lothringen** überzähligen Güter.

A Dreher Schweighausen. 13 leere Fässer lagern in Weissenburg s. 1. Mai.
A S 2/10.
F G C 4644/8062. } 2 Kisten Schwefelhölzer (268 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. seit 18. September.
A 6043. 1 Sack Reis (184 Pfd.) lagert in Metz.
A 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Metz.
A R 1/2. 2 Kisten (206 u. 242 Pfd.) lagern in Metz seit 28. Juli.
A G C 2099. 1 Korb Eisenwaaren (135 Pfd.) lagert in Barr seit 24. Oct.
Aubertin Metz. 1 gusseisernes Thürchen (4 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
A M C 977. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz E. seit 5. Nov.
Mr. Achille. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
Aulusis. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 8 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
A B & C 61, 62. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 27 u. 102 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. November.
A 1684. 1 Ballen Tapeten (150 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
A H 1147. 1 Pack Sägen (60 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
A B. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 224 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.
A K 12665. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 154 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. December.
A K 1. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 158 Pfd.) lagert in Metz seit 16. Dec.
A C 1337. 1 Kiste Tabak lagert in Metz Fr. seit 5. Jan.
A 54. 1 Kiste Eisen (130 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Jan.
A C C 2251. 1 Fass Eisen (356 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] s. 6. Jan.
A C C 2024/25. 2 Fässer Eisen (443 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
A C C 1947. 1 Fass Eisen (190 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. s. 6. Januar.
A C C 2319. 1 Fass Eisen (360 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. s. 6. Januar.
A C C 2412/15. 4 Körbe Eisenwaaren (1466 Pfd.) lagern in Metz Zollsch. seit 6. Januar.
A F J 285. 1 Kiste Medicamente (22 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. seit 6. Januar.
A B 8949. 1 Kiste Cichorien (134 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 6. Jan.
A F C 1379/80. 2 Körbe Bonnetrie lagern in Metz seit 23. December.
A X 54. 1 Korb Eisenwaaren (130 Pfd.) lagert in Metz seit 4. Februar.
A N B 1157. 1 Pack Bäume lagert in Altkirch seit 13. Februar.
Aubine Lemaitre A L 1116. 1 Kiste Eisenwaaren (164 Pfd.) lagert in Königshofen seit 30. Januar.
Aerschott. 1 eiserne Kette lagert in Diedenhofen seit 28. Februar.
A C R 1/7. 7 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Avricourt seit 31. Decbr.
A C C 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Avricourt seit 31. Decbr.
A L 93. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Avricourt seit 31. December.
A W 700. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Avricourt seit 31. Decbr.
A H 4089. 1 Kiste Klistirspritzen (31 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. seit 5. Januar.
A X 54. 50 Eisenstangen (2613 Pfd.) lagern in Metz Zollsch. seit 5. Jan.
A N S. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. März.
Bellard Kriegsgefangener. 1 Pack Kleider (14 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
B B C 11. 1 Kiste Inf.-Seitengewehre (34 Pfd.) lagert in Metz s. 27. März.
B F 559. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Metz s. 23. Juni.
B N 1/5. 5 Pack 25 Kistchen Wagenschmiere (388 Pfd.) lagern in Metz
L. Bournay. 1 Koffer Wäsche (38 Pfd.) lagert in Metz.
B L 664. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.) lagert in Metz seit 2. Oct.
B L 177. 1 leeres Fass (170 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Breier Wwe. 23. 1 Kiste Damencorsetts (15 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
B 1532. 1 Ballot baumw. Waaren (40 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
B 12. 1 Ballot Baumw.-Abfall (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Brélat. 1 Pack leere Säcke (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
B & H 1647. 1 Kistchen lagert in Metz seit 20. October.
B. 1 Sack Weizen (170 Pfd.) lagert in Hundsbach seit 8. October.
B S 1661. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
Eduard Birkel Ostheim. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. November.
B 100. 1 Ballen Emballage (20 Pfd.) lagert in Metz seit 7. October.
Baron. 2 Koffer Effecten (70 u. 130 Pfd.) lagern in Avricourt s. 5. Decbr.
Baumann. 1 Kiste Effecten (24 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
B 1. 1 Ballot Metalltuch lagert in Königshofen seit 5. December.
B 5. 1 Schreibpult-Aufsatz lagert in Königshofen seit 5. December.
B M 3248, 3249/50. 4 Colli eiserne Fensterkreuze lagern in Metz Z. seit 5. December.
Adam Boost. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
Bégin. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
B F F 1716. 1 Ballen Leinen (63 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. December.
Georg Bock. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Oscar Banqua Paris. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Advocat Boulaye. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
B L 391. 1 Kiste Confituren (194 Pfund) lagert in Novéant seit 14. Decbr.
B H Gallot 457. 1 Kiste Confituren (56 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Decbr.
B S 4199,4200. 2 Kisten Waschblau (680 Pfd.) lagern in Metz Z. seit 5. Februar.
Boeswald Strassburg. 27 leere Bierfässer lagern in Colmar seit 5. Januar.
B E 171 Adresse Rivoce. 1 leeres Fässchen lagert in Strassburg seit 27. November.
Busch Tuillier. 1 Pack Effecten (11 Pfd.) lagert in Wasselnheim seit 6. Februar.
Brand Bedane. 1 Pack Bücher, 1 Pack Zeuge und 1 Holzkarre (175 Pfd.) lagern in Mühlhausen [Güter-Expedition].
B 293. 1 Sack lagert in Metz Fr. seit 6. Februar.
Bürger G. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Februar.
B F C 1306. 1 Wagenleine lagert in Benfeld seit 4. Februar.
B F 4625. 1 Kiste (142 Pfd.) lagert in Strassburg E.
Bouchotte. 13 Pack leere Säcke (988 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 9. Febr.
Bassot jeune à Dijon. 1 Sack Gerste (164 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 13. Februar.
Bassot jeune à Dijon. 1 Sack Gerste lagert in Geisenberg seit 7. Februar.
B 285. 1 Wagendecke lagert in Bischweiler seit 14. Februar.
Albert Betzner 1/2. 2 Ballen leere Säcke (125 Pfd.) lagern in Strassburg Fr. seit 22. Februar.
B C Garassin & Heusler 700. 1 Ballot Papierhülsen (230 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 22. Februar.
B M 20. 1 Fass Kartoffelmehl (1178 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 22. Februar.
B 85. 1 Ballen Bäume (58 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. s. 20. Februar.
Bloch & Kahn Erstein. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Strassburg E. seit 20. Februar.
Bureau de billets. Paris. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
Bichl Thionville. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 190 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. März.
B H 1617/18. 2 Korbflechten Ammoniac (290 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 5. März.
B U H 24407. 1 Korbflasche Säure (40 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.
B 199. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.
B F C 1158. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. März.
B 3269/71. 3 Ballen Stopfen (234 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 5. März.
Chateau Thierry. 1 Feuerspritze lagert in Weissenburg.
Coppelt 160. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Champion. 5 Fässer Bier lagern in Mühlhausen Fr. seit 11. August.
C S 8584, 8585. 2 Körbe Schuhwaaren (67 u. 68 Pfd.) lagern in Metz Fr.
C S 108. 1 Kiste Droguen (50 Pfd.) lagert in Metz Fr.
C M 914. 1 Kiste Glaswaaren (554 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
C B R B 1068. 1 Kiste Maschinengut (76 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Michel Closset à Koppel. Binger. 1 schwarzer Koffer mit Kleidern lagert in Hagenau seit August.
Cassal Hagenbach. 1 Fass Wein (212 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
C T 9780. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Chrétien à Zinville Niederbronn. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
C F 87. 1 Ballen Tuch (220 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
C D 366. 1 Kiste Eisenwaaren (74 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. Dec.
C R G 5786. 1 Fass (Inh. unbek.) lagert in St. Louis seit 5. Dec.
C H 1306. 1 Fass (Inh. unbek.) (60 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.
C M 3298. 1 Fass Wein (120 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Dec.
C V J. Samuel Lazare Colmar, 6502/05. 4 Kisten Feuerzeuge lagern in Steinburg seit 12. Dec.
C B 5262/71. 10 Ballot Packpapier lagern in Gebweiler seit 18. Dec.
C E 13. 1 Ballot (Inh. unbek.) (55 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Jan.
C L V 6762. 1 Kiste baumw. Garn (230 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 5. Januar.
Collignon, Metz. 1 Pack (Inhalt unbek.) (16 Pfd.) lagert in Metz F. seit 23. Jan.
F G Cooke. 1 Koffer Kleider (84 Pfd.) lagert in Metz F. seit 24. Jan.
C R C 2598. 1 Kiste (Inh. unbek.) (48 Pfd.) lagert in St. Louis s. 5. Feb.

Corhummel ♯ 6 à Thann. 1 Kiste Bilder lagert in Strassburg Fr. s. 5. Feb.
Capitain Coblentz. 1 Privat-Decke lagert in Metz Fr. s. 2. Feb.
C C & C Saargemünd 5043. 1 Kiste Feuerzeuge (142 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 7. Februar.
C 148. 1 Kiste leer (45 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 17. Februar.
C S 1224. 1 Fass Wein (496 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 17. Februar.
C F B 113. 1 eiserne Kette lagert in Diedenhofen seit 24. Februar.
C F B 55. 1 eiserne Kette lagert in Diedenhofen seit 24. Februar.
Corneau frères Charleville. 1 Collo Guss lagert in Diedenhofen s. 24. Febr.
C B R B. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit December.
C J 7761. 1 Kiste (Inhalt unbek., 110 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.
C F C 4644/8062. 2 Kisten Effecten (268 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. seit 5. März.
D Schmidt. 8 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
D W. 25 Bund engl. Stahl (2868 Pfd.) lagern in Metz.
D R. 12 Ballen Caffee (1486 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
D & C. 5 Colli Eisentheile lagern in Metz seit 19. Oct.
D V 2506. 1 Kistchen (Inh. unbek.) (36 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Nov.
Dürr, Pfalzburg. 1 Kiste (Inh. unbek., 102 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
D 4032. 1 Ballen (Inh. unbek.) (28 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
Diez. 1 leere Kiste (4 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
D E 3064. 1 Fass (Inh. unbekannt) (224 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Mr. Demange, Schlettstadt. 1 Kiste (Inh. unbek.) (70 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. Dec.
Mr. Deutsch. 1 Ballen (Inh. unbek.) (98 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Dreyfuss. 1 Ballen (Inh. unbek.) (27 Pfd.) lagert in Gebweiler s. 16. Dec.
D R. 1 Kiste Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. Dec.
D N 686, 697. 2 leere Fässer lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Dreyfuss Simon, Strassburg. 1 Sack Gerste (188 Pfd.) lagert in Steinburg seit 4. Januar.
D. 11 Colli Caffeebrenner mit Vorrichtung (980 Pfd.) lagern in Metz Z. seit 6. Januar.
Diemert. 1 leeres Fass (64 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 6. Januar.
Deloffze Longwy. 2 Stück (12 Theile) Harasse (233 Pfd.) lagern in Hagenau seit 28. December.
D K 5458/59, 5461, 5462, 5463, 5467. 8 Fass Farbe (960 Pfd.) lagern in Strassburg Fr. seit 6. Februar.
D. 2 Bund hölzerne Metzen (70 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. s. 22. Febr.
E Deesy. 1 Ballot Manufacturwaaren (36 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
D C 83. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Pagny seit 5. März.
E P F 2134. 1 Kiste Manufacturwaaren (128 Pfd.) lagert in Metz s. 5. Dec.
Est. Ler. S. 1124. 1 Decke lagert in Hagenau seit April.
E Z 84. 1 Kiste (Inh. unbek.) (180 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
E 410. 1 Kiste (Inh. unbek.) (134 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
E G P, Phosphorus 1811/12. 2 Kisten (Inh. unbek.) lagern in Steinburg s. 12. Dec.
E G C 1228. 1 Fass Wein (296 Pfd.) lagert in Belfort seit 30. Dec.
E B 186. 1 Kiste Gummi (146 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
E S Carlsruhe 1/2. 2 Pack leere Säcke (124 Pfd.) lagern in Strassburg E. seit 5. Febr.
E S 2959. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 9. Januar.
E 1154. 1 Sack Reis (150 Pfd.) lagert in Homburg i/R. seit 12. Februar.
E S 3548. 1 Kiste (Inhalt unbek., 25 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 19. Febr.
Elies Hohendorf b./Luxembourg. 2 Bierfass leer lagern in Diedenhofen.
E C 126/127 1 Fass 1 Kiste lagern in Avricourt seit 31. December.
E G 166. 1 Ballen Leder (50 Pfd.) lagert in Mutzig seit 6. März.
Frances Kriegsgefangener 1 Paquet Kleider (10 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 1. Juni.
F C 687. 1 Korb Eisenw. (277 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. September.
F S J 764. 1 Fass Schnaps (150 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
F V 5191, 5176. 2 Pack Packpapier lagern in St. Louis seit 19. October.
Frick. 1 Fass (Inh. unbek., 216 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 27. October.
F R 3168. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
F G 1363. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Nov.
F B D J W. 45 Säcke Mehl lagern in Sennheim seit 12. November.
F R 186. 1 Kiste Gummiband (146 Pfd.) lagert in Metz Fr. (Zollsch.) seit 5. December.
F J 41. 1 Kiste Papier (300 Pfd.) lagert in Metz Fr. (Zollsch.) seit 5. Dec.
Erneste Fellner. 1 Kiste Papier lagert in Metz Fr. (Zollsch.) seit 5. Dec.
F L 1. 1 Ballot Camillen (132 Pfd.) lagert in Zabern seit 5. December.
F 22. 1 Pack leere Säcke 32 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
F F 990. 1 Kiste Kurzw. (136 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) s. 6. Jan.
Fleck Strassburg. 5 Stück leere Körbe (44 Pfd.) lagern in Zabern s. 5. Jan.
F 24. 1 Fass Petroleum (324 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 20. Januar.
F H 599. 1 Kiste Spielwaaren (74 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 14. Feb.
F R. 367 1 Kiste (Inh. unbek.) (96 Pfd.) lagert in Strassburg [Eilg.-Exp.] seit 5. Februar.
F 12. 1 Fass Oel lagert in Colmar seit 4. Februar.
Lieutnant Friedrich. 1 Koffer Kleider lagert in Colmar seit 4. Februar.
F I 104/110 7 Kisten rohe Seide (1841 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. s. 20. Februar.
F B D. 20 Sack Mehl (2000 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. s. 26. Febr.
Forbach K S E 3, 11, 14, 15, 2, 20. 6 Zollkörbe leer lagern in Diedenhofen seit 24. Februar.
G Frick Strassburg. 1 leeres Fass lagert in Strassburg Fr. seit 5. März.
35065/67 2 Fass (Inh. unbek., 84 Pfd.)
35155 1 Fass „ „ 176 „
38986 1 Fass „ „ 170 „
} lagern in Metz Fr. seit 5. März.
G F B & G S. 2 leere Fässer lagern in Weissenburg seit 1. Mai.
G S 4629. 1 Harass (286 Pfd.) lagert in Altkirch seit 18. Mai.
G S 8138. 1 Kiste (Inhalt unbek.) (56 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Dec.
G. 6 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern in Metz.
G T F 713. 1 Ballot Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert in Metz.
G D J. 1 Kiste Kleider (98 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
Gerster, Daniel Lissach (Suisse). 2 Colli Betten und Wäsche (160 Pfd.) lagern in Mühlhausen.
G F 437/8, 445/6, 435, 440. 6 Ballen Wolle (2329 Pfund) lagern in Basel seit 1. Nov.
G V 11421. 1 Fass Oel (438 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 5. Nov.
G F 3083. 1 Fass Absynth (172 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 17. Dec.
G 203. 1 Sack Effecten (70 Pfd.) lagert in Dieuze s. 5. Dec.
Gabol Bonzonville. 1 Kiste Kurzwaaren lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
G L. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 124 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
G J B 596. 1 Kiste Liqueur in Flaschen (96 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 3. December.
G T 2695. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Metz seit 5. Dec.
Guillaume Sacs de Conage. 1 Bund leere Säcke lagert in Saarburg seit 10. December.
G H 1. 1 Korbflasche lagert in Steinburg seit 12. Dec.
G 1. 1 Fass Ketten (450 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 17. Dec.
Guycouat Libraire Lyon. 1 Pack Bücher (4 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
G V W 430. 1 Kiste Feldmesser-Instrumente (136 Pfd.) lagert in Mühlhausen E. seit 5. Januar.
G F T 3. 1 Ballen Bürstenwaaren (34 Pfd.) lagert in Metz (Zollschuppen) seit 6. Januar.
G F 753. 1 Fass Oel (409 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 6. Februar.
G W 916. 2 Fass Eisenwaaren 420 Pfd.
G W 917. 1 Korb Drahtstifte 420 Pfd.
G W 918. 245 Pfd.
} lagern in Strassburg Fr. seit 4. Februar.
G F München 434. 1 Ballen Tapeten (85 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. s. 4. Februar.
G P 934/935. 2 Fass Schreinerleim (440 u. 480 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. seit 10. Februar.
GR 9449. 1 Fass Bier (160 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 14. Febr.
G F 572. 1 Kiste (Inh. unbek., 398 Pfd.) lagert in Markirch seit 26. Febr.
G R 1/5. 5 Kisten (Inh. unbek.) lagern in Avricourt seit 31. December.
Guntz Zabern. 1 Koffer (Inhalt unbek., 86 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
Georg Schmidt Musiker b d. städt. Kapelle Bochum. (Westph.) Markt 118. 1 grüner Holzkoffer (Inh. unbek.) lagert in Styringen seit 5. März.
G J N 839/48, 2/3, 671, 2013. 14 Fässer (Inhalt unbek.) lagern in Pagny seit 5. März.
G J
Germain à Morlange Gare Thionville. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Pagny seit 5. März.
G 1. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. März.
G. 46 Stück Gummiwaaren (184 Pfd.) lagern in Mülhausen Fr. s. 5. März.
H 1, 3, 5/19. 17 Ballen wollene Decken (2761 Pfd.) lagern in Metz seit 27. März.
H R 39/40. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 154 und 106 Pfd.) lagern in Metz.
Michael Haby, Uffheim 5. 1 Pack leere Säcke (78 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
Hemmerdinger Strassburg. 1 Sack Säcke lagert in Strassburg s. 29. Oct.
Hauer. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
Charles Hatterer Oberbergheim. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Strassburg seit 5. Nov.
H Z 76. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
H L. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Decbr.
Henrichs. 1 Korb Wein lagert in Metz Fr. [Zollsch.] seit 5. December.
Hellnette. 1 Koffer (Inh. unbek.) lagert in Metz Fr. (Zollsch.) seit 5. Dec.
H H 4089. 1 Kiste Kurzwaaren (30 Pfd.) lagert in Metz Fr. (Zollsch.) seit 5. December.
H W 6472. 1 Kiste Kurzwaaren (7 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
H 4 Stangen Fassreifen (235 Pfd.) lagern in Saargemünd seit 5. Dec.
H C 82. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.
Oscar Homburg. 1 Packet (Inhalt unbek., 28 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
H L 234. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. December.

H R T 6057. 8 Rollen Gurte (286 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. seit 20. December.
H P C 2478. 1 Korb getragene Kleider (130 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 5. Januar.
H 42. 1 Ballot Hopfen (89 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 6. Februar.
H B 833. 1 Fass Wein (506 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 6. Februar.
Hübner & Comp. Saargemünd. 2 Kisten Seife (800 Pfd.) lagern in Saargemünd seit 6. Februar.
H 3520. 1 Fass Droguen (714 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 3. Febr.
Notar Habulé Stuttgart. 1 Kiste Bücher (115 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. Februar.
Hoffmann, Quincaillerie Strassburg. 4 Pack Sägen (65 Pfd.) lagern in Strassburg Fr. seit 5. Februar.
H 8. 1 Tisch mit aufgebundenem Kasten (34 Pfd.) 1 antiquar. Sessel gepolstert (28 Pfd.) lagern in Strassburg Fr. seit 5. Februar.
Madame Hesse à Bischweiler. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. Februar.
H H 1/2. 2 Pack Calicot (170 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. s. 25. Febr.
H & C 4. 1 Sack leere Säcke (176 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 24. Febr.
Hierz. 1 Paquet (Inhalt unbekannt) lagert in Avricourt seit 31. December.
H T 41. 1 Ballen Leinenzwillich (149 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. seit 5. März.
HB 344. 1 Kiste Tinte (130 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. März.
H G K Thionsdorf b./Grunau. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Forbach seit 5. März.
J K 2. 11 Kistchen Wagenschmiere (26 Pfd.) lagern in Weissenburg seit 1. September.
J R F B 17. 1 Korb (Inh. unbek.) (59 Pfd.) lagert in Altkirch seit 14. Aug.
Mademoiselle Jaquemines à Aubercourt. 1 Kiste Kleider (36 Pfd.) lagert in Remilly seit 28. Mai.
J P 292. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J C 2233. 1 Kiste Holzmodell (36 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
J K 4. 1 Holzkoffer (70 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
J A 7. 1 leeres Fass lagert in Mühlhausen seit 5. November.
J S 2561. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Barr seit 24. Novbr.
J G 1324/25, 1328. 3 Kisten (Inh. unbek.) (200 und 120 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
J P. / W. 1 Tonne Häringe (324 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
J L 3054. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
J M F 1137. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Colmar seit 12. Novbr.
J S / E D 4. 1 Ballen Garn (94 Pfd.) lagert in Mühlhausen Eilg. seit 24. Nov.
J B 173. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 163 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
J S 1765. 1 Kiste Fischblase (50 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 5. Dec.
Juster. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
J P 6997. 1 Fass Senf lagert in Novéant seit 5. Febr.
HP C 2478. 1 Korb getragene Kleider (130 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 16. Nov.
J F 1962. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Forbach s. 15. Dec.
J 2. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 34 Pfund) lagert in Mühlhausen seit 22. December.
J N 23388. 1 Kiste Clavier (600 Pfd.) lagert in Metz im Zollschuppen seit 6. Januar.
J K 7828. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.) lagert in Hagenau s. 5. Jan.
J G 2257. 1 Ballot Tuchwaaren (234 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 4. Febr.
J 4. 1 Ballot Mehl (37 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 4. Febr.
J S 44. 1 Ballot baumw. Waaren (85 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 4. Febr.
J M. 1 Fass Wermuth-Extract (128 Pfd.) lagert in Königshofen s. 1. Febr.
Mdme. Jacquin Metz. 1 Kiste Putzwaaren (5 Pfd.) lagert in Novéant seit 5. Februar.
J P 5146/47. 2 Pack (Inh. unbek., 371 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März
K Ammon 243. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
K G 3852. 1 Kistchen Chemicalien (62 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 30. August.
K 23. 500. 1 Sack Kümmel (44 Pfd.) lagert in Strassburg, E., seit Reichshofen. 12. September.
K U. 1 Tafel Blech (120 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. December.
Abraham Kalin. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Kahn Gebrd. Rohrbach. 15 Sack Kleesamen (309 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Karcher & Westermann. 1 Pack eiserne Stangen (60 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Januar.
K T 430. 1 leere Kiste (178 Pfd.) lagert in Schlettstadt s. 5. Januar.
K & G 893. 1 Korb Leim (117 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 5. Febr.
K N 807. 1 Kiste (Inh. unbek.) (82 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. s. 5. Febr.
Hoffmann à Strassburg / K & C 8016 } 1 Kiste Cichorien (130 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 5. Febr.
Kremer Confiseur Saargemünd. 1 Paquet (Inh. unbek.) lagert in Königshofen seit 13. Februar.
Kohnen Thionville. 1 Ballen Lumpen (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. October.
K 10412. 1 leere Tonne (174 Pfd.) lagert in Lützelburg seit 5. März.
K & C 15107, 15104. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 112 u. 224 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 5. März.
L S 308. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Landgraf 9. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
L B 1184. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.) lagert in Thann seit 5. September.
Lazard. 1 hölzerne Mulde (36 Pfd.) lagert in Metz.
L L 140/44. 5 Ballen Wollabfälle (164, 142, 124, 166 u. 190 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
L D C 129. 1 Fass Wein (500 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
Lessage à la Chapelle Paris. 1 Pack leere Säcke (56 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
L C B. 140, 138, 141, 142. 4 Ballen Hopfen (190, 200, 170 und 176 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
L D M. 7 Sack Kaffee (800 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Oct.
L G fragile 1. 1 Kiste (Inh. unbek.) (185 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
L Rossner rue brulée Thionville 131. 1 Pack altes Zeug (10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
L D 5687. 1 Fass Oel lagert in Colmar seit 12. Nov.
L C div. 9 Harasse lagern In Avricourt seit 5. Dec.
L T 9596. 1 Kiste Cigarren (36 Pfd.) lagert in Metz Fr. (Zollsch.) s. 5. Dec.
L H 198. 1 Korb Eisenwaaren (116 Pfd.) lagert in Metz Fr. (Zollsch.) seit 5. December.
Lagrande. 1 Koffer (Inh. unbek.) (54 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
Legean. 2 Koffer (Inh. unbek.) (26 Pfd.) lagern in Metz E. seit 5. Dec.
L M 2. 1 Kiste (Inh. unbek.) (32 Pfd.) lagert in Metz seit 5. Dec.
L D 6529/31. 3 Fässer (Inh. unbek.) lagern in Mühlhausen Fr. seit 5. Dec.
Lutterlin. 1 Pack (Inh. unbek.) (2 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Dec.
L D C 1. 1 Korb (Inh. unbek.) (12 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
M C Louis. 1 Paquet (Inh. unbek ) (6 Pfd.) lagert in Strassburg s. 9. Dec.
L B 8120. 1 Fass Weingeist (1320 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 31. Oct.
L Z 10. 1 Korb Bettzeug (202 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
L S 1765 1. 1 Kiste Leim (49 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
L M 1. 1 Ballen Citronen (86 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
L O 4584. 1 Kiste Feuerzeuge (160 Pfd.) lagert in Forbach.
Leopold Lanevy Belfort. 1 Kiste Eisenbeize (98 Pfd.) lagert in Altmünsterol seit 5. Februar.
Limmersheim, Strassburg 113. 1 leeres Bierfass (13 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Februar.
L L Levy Zürich 711. 1 Ballen (Inhalt unbek., 152 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 8. Februar.
Louis Lang Schlettstadt. 1 Fass Fett (264 Pfd.) lagert in Gebweiler seit 27. Februar.
Levy Colmar. 1 Pack leere Säcke (28 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
Lehmann Fils. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
L 93. 1 Sack Reis (90 Pfd.) lagert in Lützelburg seit 5 März.
L G 1538. 1 Kiste (Inh. unbek., 140 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. März.
L F 560. 1 Pack Wollenw. (110 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. s. 5. März.
Masson. 1 Kiste Bisquit (126 Pfd.) lagert in Metz.
M / H. 3520. 1 Fass Droguen (714 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
v. M B 39. 1 Kiste Holzwaaren (216 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4 Oct.
M M / K 100 498. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in St. Louis seit 19. Oct.
M M 13200/5. 6 Kübel Käse lagern in Colmar seit 10. Nov.
M E C 2258. 1 Kiste Effecten (64 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Nov.
M H 11. 1 Pack (Inh. unbek.) (9 Pfd.) lagert in Markirch seit 9. Nov.
M T 49. 1 Kiste (Inh. unbek.) (45 Pfd.) lagert in Metz F. seit 5. Dec.
M T 288. 1 Ballen Effecten (52 Pfd ) lagert in Metz F. seit 5. Dec.
Marly. 1 Sack (Inh. unbek.) (22 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
Menon. 1 Ballen (Inh. unbek.) (74 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Dec.
M A. 1 Ballen Drahtgewebe (32 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. Dec.
M F L 4281. 1 Ballen (Inh. unbek.) lagert in St. Louis seit 5. Dec.
Monsieur le Curé de Bennwiller. { 2 Kisten Fensterglas / 1 Collo Drahtgewebe } (34 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. Dec.
Monseieur le Curé à Niederadheim par Selz. { 1 Kiste Gemälde / 1 Collo gewebter Draht } (34 Pfd.) lagern in Fegersheim seit 28. December.
M C 2239. 1 Kiste Seife (206 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 2. Januar.
M T 1227. 1 Fass Eisen (368 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M T 1299. 1 Fass Eisen (240 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M T 1226. 1 Korb Eisenwaaren (312 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M N R 2415. 1 Fass Wein (66 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
M S C 982. 1 Kiste Blechwaaren (22 Pfd.) lagert in Hagenau seit 26. Jan.
M S 3298. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Pagny seit 27. Januar.
Marlot & Samuel, Moulins de notre Dame à Troyes. 50 Säcke Mehl lagern in Forbach seit 16. Januar.
Mornin, Jadard à Lyon. 1 Ballen Bettzeug (58 Pfd.) lagert in Mühlhausen E.
M B 180. 1 Ballen Hopfen (206 Pfd.) lagert in Metz G.-E. seit 6. Febr.
M S. 1 Bund (10 Kistchen) Schmiere (20 Pfd.) lagert in Strassburg s. 6. Febr.
F à Macon. 7 leere alte Kisten (700 Pfd,) lagern in Strassburg s. 6. Febr.

M H Molot Paris 1861. 1 Sack leere Säcke (108 Pfd.) lagert in Königshofen seit 30. Januar.
O T
M 1017. 1 Fass Petroleum lagert in Metz Fr. seit 4. Februar.
Aug. Mayer Strassburg. 2 Stück Gussräder lagern in Königshofen seit 16. Februar.
M & S 2269. 1 Fass Wein (502 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 17. Februar.
M F 1212. 1 leeres Bierfass (60 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 24. Febr.
M Y 1/3. 3 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Avricourt seit 31. Decbr.
Metz-Pagny 121. 1 leerer Koffer (20 Pfd.) lagert in Saargemünd s. 4. Febr.
M 300. 1 Sack Erbsen (158 Pfd.) lagert noch a. d. Kriegszeit in Lützelburg.
M J 208. 1 Sack Effecten (53 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. seit 5. März.
Metz 36/37. 2 Fass (Inh. unbek., 120 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 5. März.


9772. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Gebweiler seit 5. December.

Michael North, Lehrer-Seminar Colmar. 1 Koffer (Inh. unbek., 96 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Nov.
N H, Novéant. 1 Packet (Inh. unbek.) (3 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Nov.
N M 53185. 1 Fass Effecten (130 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
N. M., Levy Domlay. 1 Pack 50 Stück leere Säcke lagert in Saarburg seit 5. December.
N F 18.
(H 184) 1 eiserne Schiene lagert in Forbach seit 22. Januar.
N 68. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Metz E. seit 6. Februar.
N 259. 1 Harass (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 6. Februar.
Neben-Zoll-Amt Avricourt. 1 Pack Schlösser lagern in Königshofen seit 6. Februar.
Norb, Mühlhausen. 1 Kiste (Inhalt unbek., 10 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 25. Februar.
N Z A I Fontoy. Ohne Zoll-Plombe, 1 Ballen Panamastroh (20 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 24. Februar.
O V V 141. 1 Fass (Inh. unbek., 430 Pfd.) lagert in Fegersheim s. 28. Dec.
O W. 13 Colli Guss (88 Pfd.) lagern in Strassburg seit 29. December.
Ollinger Courcelles. 1 Körbchen (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 5. Januar.
O 312, 50. } 1 Fass Oel (328 Pfd.) lagert in Mühlhausen [Güt.-Exped.]
L M S } seit 26. December.
Opidier Banquier à Paris. 1 Fass Sauerkraut (22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.


4355. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Strassburg Fr.
O & S seit 5. Februar.

P N 1. 1 Kiste Metall (54 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 12. September.
P L 60. 1 Harass Porcellan (410 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
P O 5. 1 leeres Fass (166 Pfd.) lagert in Bennweier seit 9. November.
P 7397/98. 2 Kisten Tabak (249 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 5. December.
P T 637. 1 Korb Wein (126 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. December.
Pantalon. 1 Fass Nägel lagert in Metz Fr. seit 5. December.
P J. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
P Schlumberger 19. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Polack Levy. 2 Säcke (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagern in Strassburg E. seit 9. December.
P G. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 19. Dec.
P M 1119. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
P M 9441/42. 2 Körbe Wein (432 Pfd.) lagern in Metz Z. seit 6. Jan.
P B M 1927. 1 Fass Knöpfe (77 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Jan.
P G 7634. 1 Kiste (Inhalt unbek., 100 Pfd.) lagert in Forbach seit 6. Jan.
Proviant-Amt Magdeburg. 1 Sack Militär-Effecten lagert in Forbach seit 17. Februar.
P C 422. 1 Kiste Brief-Couverts (210 Pfd.) lagert in Königshofen s. 1. Febr.
P H 38. 1 leeres Bierfass lagert in Diedenhofen seit 24. Februar.
P L 1879/80 9269. 3 Kisten Papier (884 Pfd.) lagern in Strassburg E. seit 5. März.
P E C 2447. 1 Ballot Tuchwaaren (30 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. März.
Q 9806. 1 Tonne (Inhalt unbekannt) lagert in Metz Fr. seit 5. December.
R T 3. 1 Kiste Lederwaaren (204 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Octbr.
R M 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
R N 2841/49. 1 Korb u. 8 Bund Eisenwaaren u. Eisenstangen (216 Pfd.) lagern in Rappolsweiler seit 30. October.
R 2. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
R. 1 eiserne Achse } lagern in Königshofen seit 5. Decbr.
2 do. Büchsen }
R 1593. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Metz Fr. seit 5. Decbr.
Renault. 1 Packet Kurzwaaren (26 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) s. 5. Dec.
R L N 103. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Colmar s. 4. Dec.
Rosenhöfer May 1. 1 Kiste (Inhalt nnbekannt, 64 Pfd.) lagert in Strassburg seit 9. December.
Rienz Langenberg. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
R C 6027. 1 Kiste Tabak (170 Pfd.) lagert in Ars s/M. seit 18. December.
R C 183. 1 Ballen Wolle (260 Pfd.) lagert in Wasselnheim seit 15. Dec.
R
M. Ross Schlettstadt. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 6 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
R E 1403. 1 Kiste hölzerne Pfeifen (104 Pfd.) lagert in Metz Z. s. 6. Jan.
R M 2662. 1 Fass Wein (244 Pfd.) lagert in Metz Z. seit 6. Januar.
R S 5839. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Schlettstadt seit 5. Januar.
Rouffach. 1 Kiste 1 Blechkanne (50 Pfd.) lagert in Ruffach seit 2. Febr.
R C 77. 1 Kiste (Inh. unbek., 47 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 9. Februar.
R B 2290. 1 Fass (Inhalt unbek., 264 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 5. Februar.
R 1416. 1 Kiste (Inh. unbek., 250 Pfd.) lagert in Gebweiler seit 26. Febr.
S 1127. 1 Ballen Leder (120 Pfd.) lagert in Mutzig seit 6. März.
St. Moritz. 1 Kistchen Flaschen (44 Pfd.) lagert in Mariakirch s. 20. Aug.
S 1. oder
K T 586. 1 Sack Mandeln (146 Pfd.) lagert in Altkirch s. 24. August.
Simon Jules Chaumont. 1 Kiste Effecten (180 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. December.
S R 106. 1 Korb Droguen (46 Pfd.) lagert in Metz.
S R 8406. 1 Korb Droguen (58 Pfd.) lagert in Metz.
Schmidt. 1 Pack Kleider (6 Pfd.) lagert in Metz.
S L 1403. 1 Kiste(152 Pfd.) lagert in Metz.
Schalber. 1 Pack leere Säcke (64 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
Staeblin Jaeggi Brügge. 1 Sack Roggen (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 4. Oct.
S W 2170. 1 Ballot Gewebe lagert in Basel s. 31. Oct.
S & H 3406. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Strassburg Eilg.-E. seit 5. November.
S 1806. 1 Kiste Material-Waaren (180 Pfd.) lagert in Metz Eilgut-E. seit 5. November.
Constance Schmerber. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Mühlhausen s. 9. November.
S C 2403. 1 Collo Guss (13 Pfd.) } lagern in Strassburg s. 16. November.
1 Kochheerd (176 Pfd.) }
S S & C. 2 Säcke Weizen (184 u. 167 Pfd.) lagern in Walburg s. 19. Nov.
(S)
Saline F. à Dieuze. 1 Wagendecke lagert in Strassburg s. 20. Nov.
Schaefer. 1 Kiste Effecten (82 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S E 1875. 1 Kiste (Inhalt unbek.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Stuvel. 1 Packet (Inhalt unbek., 6 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S L 16. 1 Kiste Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
Salamon Metz. 1 Kiste Bonnetrie (40 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. Dec.
S R 12570. 1 Fass Oel (248 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Dec.
S B G Schlumberger 263. 1 Kiste (Inhalt unbek., 22 Pfd.) lagert in Gebweiler s. 16. Dec.
Mr. Setzer Bischweiler. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Bischweiler seit 16. Dec.
S K T 33. 1 Fass (Inhalt unbek.) lagert in Mühlhausen s. 12. Dec.
S 194. 1 leeres Fass (140 Pfd.) lagert in Bennweier s. 4. Jan.


2604. 1 Kübel Käse lagert in Metz Fr. s. 5. Januar.

Somborn. 1 Pack 3 Messingstangen (18 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Jan.
S 489. 1 Ballen Droguen (100 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Jan.
A. Singer, Fabrik de Piencs. 1 Packet Fournire (82 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 19. Januar.
S. 1 Kiste Glas (12 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 19. Jan.


1965. 1 Ballot Baumwollwaaren (424 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexpedition seit 3. Febr.

Sommeresgard S J 6384. 1 Weinfass (166 Pfd.) lagert in Burnhaupt seit 2. Februar.
Scherb Ww. Hieritz. 1 Bal. Heidesaamen (126 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5 Febr.
Staehling. 1 Kiste (Inh. unbek., 12 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. Febr.
S 34 25. } 2 Fass gesp. Baumwolle (738 u. 720 Pfd.) lagern in Strassburg Fr.
S 34 27. } seit 5. Febr.
J. Schneider & Andr. Metz Mühlhausen. 1 leeres Fass (64 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 20. Februar.
S J W 1128/29. 2 Ballen Gewebe (331 Pfd.) lagern in Basel seit 2. Januar.
Schans à Bollweiler. 2 leere Milchkannen lagern in Dammerkirch seit 19. Februar.
S F C 392. 255, 684, 685, 524, 340, 1. 7 Kisten (Inhalt unbekannt) lagert in Markirch seit 24. Februar.
Sulzer brothers Winterthur Suisse. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 24. Februar.
St. Marie aux Mines. 1 leere Kiste (9 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
S. Schäfer 2. 1 Paquet Schuhe (26 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 5. März.
Substitance Militaire 1855. 1 Bund leere Säcke (50 Pfd.) lagert in Saargemünd E. seit 4. Februar.
Schöffer 99. 1 Koffer Effecten (82 Pfd.) lagert in Metz Zollsch. s. 5. März.
S 1234. 1 Fass (Inhalt unbekannt. 232 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.
S R 9665. 1 Kiste (Inhalt unbek. 226 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.


1564. 1 Kiste (Inh. unbek., 130 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.

S L F 6. 1 Kiste (Inh. unbek., 86 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.
S P 14954. 1 Kiste (Inh. unbek., 40 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.
S A 1918. 1 Kiste (Inh. unbek., 230 Pfd.) lagert in Metz Fr. s. 5. März.
T & B 17283. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.) lagert in Wendenheim. seit 5. Sept.
T H 429. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.

Trainot August. 1 Koffer Kleider (30 Pfd.) lagert in Metz E. s. 5. Nov.
Thery Strassburg. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Strassburg E. s. 9. Dec.
T S B. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 103 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. December.
Fourtel frères Tautonwille. 41 leere Bierfässer lagern in Forbach seit 5. März.
(US) 38, 101. 2 leere Fässer lagern in Weissenburg s. 1. Mai.
V. 1 neues eisernes Rohr lagert in Forbach seit 4. October.
V 107. 1 Ballot Bettüberzüge (43 Pfd.) lagert in Strassburg F. s. 6. Febr.
V C G 8. 1 Fass Oel (324 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October
V E W & E div. Nrn. 18 leere Kisten (562 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 5. November.
M Vesque Etudiant Luxemb. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 20 Pfund) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
V H. 1 Ballen Leder (30 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. November.
V S 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 262 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
V L M 569. 1 Kiste Parfümerien (24 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 5. December.
V C 210. T 1 Kiste (Inhalt unbek., 12 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. Decbr.
Anton Venna. 1 Sack Garn (6 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 9. Decbr.
V G 1119. 1 leeres Fässchen lagert in Metz seit 2. Januar.
V E M 600/1. 2 Ballen L. Garn (200 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
V B C 112. 1 Ballen (88 Pfd.) lagert in Belfort seit 25. Januar.
W. Plonkowsky, Colonne 12 Train-Abtheilung. 1 Sack Militair-Effecten (28 Pfd.) lagert in Weissenburg seit 17. April.
W. Geny 48. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
Westphal. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
W. 112/114. 3 Ballen Papier (230 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. October.
W 1965. 1 Ballen Baumwollwaaren (424 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. October.
W. 1 Bund Eisenstäbe (150 Pfd.) lagert in Hagenau seit 5. November.
W G 839. 1 Tonne Cement (360 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Nov.
W C 98. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Strassburg seit 20. November.
Weil, Buxweiler. 8 Colli Metallwaaren (385 Pfd.) lagern in Strassburg seit 20. November.
W 7631. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Avricourt s. 5. Dec.
W G 55/56. 2 Harasse Glaswaaren lagern in Metz (Zollsch.) seit 5. Dec.
Dr. Weber, Lüneburg. 1 Kiste Reitzeug (108 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
W. 1 Sack leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.
W. 1 Pack leere Säcke (10 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 5. Febr.
Weill frères. 7 Ballen Hasenfelle lagern in Königshofen seit 16. Februar.
W M. 1 Koffer Kleider (27 Pfd.) lagert in Herlisheim seit 5. März.
Z. 2. 1 Ballot Schnüre (138 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 6. Januar.
Z C Louge 1861. 1 Sack Kleider (46 Pfd.) lagert in Königshofen s. 30. Jan.
X E 141/2. 2 Kisten Baumwolle lagern in Königshofen seit 15. Februar.
6 Colli Verbindungsstücke zu Gas- und Wasserleitungen (234 Pfd.) lagern in Weissenburg.
1 Holzverschlag und eine eiserne Haspel (300 Pfd.) lagern in Weissenburg.
1 Chaise-Pferdegeschirr lagert in Weissenburg.
5 Colli Reifeisen lagern in Weissenburg.
6 Colli Maschinentheile zu einer Feuerspritze lagern in Weissenburg.
Diverse Nr. 1 leeres Fass lagert in Weissenburg seit 1. Mai.
3 Ballen Papierabfälle lagern in Kogenheim seit 19. August.
1 Ballen Hanf (20 Pfd.) lagert in Wesserling seit 27. August.
1 kleine grüne Decimalwaage lagert in Herny.
1 Sack Reis (206 Pfd.) lagert in Metz.
1 Ballen Haare (164 Pfd.) lagert in Metz.
2 Blechkannen (10 Pfd.) lagern in Metz seit 22. März.
1 Korb Schuhwaaren (80 Pfd.) lagert in Metz.
1 Bund 4 Tafeln Blech (76 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Oct.
19 Stangen Gasrohr (102 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 4. Octbr.
1 gusseisernes Rohr (310 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 4. Octbr.
7 Pack baumw. Gewebe lagern in Mühlhausen seit 4. Octbr.
1 Bündel alte Effecten (23 Pfd.) lagert in Basel seit 23. October.
791 Colli lose Eckeisenschienen lagern in Hagenau seit April 1871.
1 Sack Weizen lagert in Hagenau seit September.
1 Militair-Tragbahre lagert in Mühlhausen seit 5. December.
1 Messing-Drahtseil (2 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. Decbr.
6 Bund leere Säcke (420 Pfd.) lagern in Mühlhausen seit 5. Decbr.
1 Ring Stahlfedern lagert in Mühlhausen seit 5. Decbr.
1 Koffer Kleider (44 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 5. Decbr.
10 Colli Eisentheile (1352 Pfd.) lagern in Altkirch seit 23. August.
1 eiserne Bettstelle lagert in Dettweiler seit 23. October.
1 Säckchen Bohnen (2 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. Novbr.
6 Stück gusseiserne Geländertheile (130 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. November.
1 Sack Effecten (40 Pfd.) lagert in Diedenhofen s. 12. November.
1 Holzkoffer (60 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
2 Zungen Rohblei (16 Pfd.) lagern in Diedenhofen seit 12. Nov.
1 Pack 11 Feilen (18 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 12. November.
1 Sack Hufnägel (30 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
1 Sack leere Säcke (38 Pfd.) lagert in Strassburg seit 12. November.
1 Pack Bücher und Wäsche (32 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. November.
1 Ballot Tuch (28 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. November.
1 eiserne Achse lagert in Metz seit 14. November.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Dammerkirch seit 28. November.
1 gelber Koffer Effecten (128 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. December.
4 leere Fässer (122 Pfd.) lagern in Avricourt seit 5. December.
1 Stück Vorderbracke lagert in Avricourt seit 5. December.
1 Ballen Lederriemen lagert in Senntheim seit 20. November.
1 Pack Fliegenpapier (20 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 5. December.
1 Pack Tuchwaaren (16 1/5 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 5. December.
1 Rolle Seidenwaaren (1/2 Pfd.) lagert in Metz (Zollsch.) seit 5. December.
1 Schachtel 3 Damenhüte (3 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
1 Kiste (170 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
1 Etui Tuchmuster (1 Pfd.) lagert in Metz E. seit 5. December.
1 Sack Weizen (198 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 5. December.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 1. December.
1 Sack Zucker lagert in Metz seit 5. December.
1 Ballen Graupen (44 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
1 Koffer Instrumente (42 Pfd.) lagert in Diedenhofen seit 17. December.
B. 1 leeres Petroleumfass lagert in Fegersheim seit 20. December.
1 Sack Kleie (100 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 24. December.
1 Ballen leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Belfort seit 1. Januar.
1 Bund Rundeisen (100 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
1 Bund Stabeisen (100 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
4 Paar leere Gypssäcke lagern in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
1 Ballen Lackleder (58 Pfd.) lagert in Metz [Zollschuppen] seit 6. Januar.
1 Bund Eisenstäbe (150 Pfd.) lagert in Hagenau seit 5. Januar.
1 Sack Feldbett und Kleider eines Französischen Grenzjägers (40 Pfund) lagert in Hagenau seit 5. Januar.
1 Sack Kastanien lagert in Königshofen seit 5. Januar.
9 Stück Photographierahmen (28 Pfd.) lagern in Schlettstadt seit 5. Jan
1 Sack Saamen (150 Pfd.) lagert in Cocheren seit 5. Januar.
1 Sack Hafer (132 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexpedition s. 13. Januar.
1 Koffer Kleider (129 Pfd.) lagert in Wasselnheim seit 2. Januar.
1 Tau 18 1/2' lang, 1 Kette 40' lang } lagern in Montigny seit 10. Januar.
1 Schaff mit 1 Korb Kohlenschaufeln und Hacken (62 Pfd.) lagert in Ars s/M. seit 10. Januar.
1 Sack Schaafwolle (20 Pfd.) lagert in Metz Z seit 6. Febr.
1 leerer Koffer (12 Pfd.) Metz E. seit 6. Febr.
1 Bund 6 Bandeisen lagert in Metz E. seit 6. Febr.
21 runde Gussstücke lagern in Saargemünd seit 30. November.
2 Colli Deckel von Guss, 1 „ Kessel „ „ } (320 Pfd.) lagern in Saargemünd s. 30. Nov.
3 leere Fässer (112 Pfd.) lagern in Mühlhausen Güterexpedition.
1 Eckkasten Geschirr (14 Pfd.) lagert in Mühlhausen Güterexpedition.
12 Colli Winkeleisen (502 Pfd.) lagern in Metz Güterexpedition seit 6. Febr.
1 Korbflasche Säure (124 Pfd.) lagert in Metz Güterexpedition seit 6. Febr.
1 Pack Bettzeug (110 Pfd.) lagert in Avricourt seit 6. Febr.
1 Ballen Emballage (17 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.
3 leere Körbe (10 Pfd.) lagern in Strassburg E. seit 5. Febr.
1 Kiste Harmonica (48 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.
1 Korb (12 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.
1 eiserner Winkel (3 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.
1 Koffer (17 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.
1 Ballen Bettzeug (98 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. Febr.
1 Bund 6 Stück Rundeisen (100 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 5. Febr.
1 Sack Kleie (100 Pfd.) lagert in Strassburg F. seit 5. Febr.
1 Parthie Maschinenabfälle lagert in Strassburg Fr. seit 5. Febr.
1 Collo Möbel lagert in Pagny seit 4. Februar.
28 Stück rohe Häute (1036 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 8. Februar.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Lutterbach seit 17. Februar.
1 leerer Korb (16 Pfd.) und 1 Tornister (Inahlt unbekannt) lagern in Lützelburg noch aus der Kriegszeit.
1 Pack 12 Schliesshölzer lagern in Königshofen seit 22. Februar.
2 Colli Bandeisen (272 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. seit 21. Februar.
1 Fass eiserne Bolzen (200 Pfd.) lagert in Diedenhofen.
1 Stück Eisen (64 Pfd.) lagert in Diedenhofen.
2 Colli hölzerne Glocken-Gestelle lagern in Diedenhofen.
1 Stück Roheisen (60 Pfd.) lagert in Diedenhofen.
2 Sack Kleider (96 Pfd.) lagern in Diedenhofen.
1 Sack Kleider und 1 Schinken (44 Pfd.) lagern in Diedenhofen.
1 Zughaken (6 Pfd.) und 1 Zughaken (20 Pfd.) lagern in Diedenhofen.
1 eiserner Lagerkasten (60 Pfd.) lagert in Diedenhofen.
4 Stück schmiedeeiserne Träger (40 Pfd) und 1 Güterbodenthüre lagern in Diedenhofen.
1 Harass (Inhalt unbekannt) lagert in Diedenhofen.
1 Ballen leere Säcke lagert in Diedenhofen.
83. 1 Sack Erbsen lagert in Diedenhofen.
1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
4 Stück eiserne Träger [Schienen] lagern in Strassburg E. seit 5. März.
1 Bund Rouleauxstangen (25 Pfd.) lagert in Strassburg E. seit 5. März.
1 Parthie behauene Sandsteine (15000 Pfd.) lagern in Novéant s. 5. Febr.
1 Parthie eiserne Träger (20000 Pfd.) lagert in Novéant.

1 Sack Malzkeime (108 Pfd.) lagert in Colmar seit 24. Februar.
1 Bällchen Bettfedern (9 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 4. März.
44 Stück Brennholz (auf der Strecke gefunden) lagern in Schweighausen seit 29. Februar.
1 schwarzer Holzkoffer (beklebt: Bar le Duc Avricourt 26. April 1871) lagert in Saarburg.
1 Bund Eisenklammern (14 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 5. März.
1 Kiste Schwärze (25 Pfd.) lagert in Strassburg Fr. seit 5. März
1 Kübel Schmalz (166 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 24. Februar.
2 Bohlen (aus Wagen B C St 4126) lagern in Forbach seit 26. Januar.
1 Parthie Baumaterial: 11 Colli Eisen, 1000 Mauersteine, 26 Granitsteine (aus Wagen Els. O 3793) lagert in Forbach seit 26. Januar.
43 Stück Sandsteintreppen (aus Wagen Els. G. 4503) lagern in Forbach seit 26. Januar.
1 Bund leere Säcke (36 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr.
5 Stück Stahl (38 Pfd.) lagern in Strassburg Fr.
1 eiserner Rost (30 Pfd.) lagert in Strassburg Fr.
8. A.-C. Corps Feld-Art. 12. 1 Ballen Sohlen (50 Pfd.) lagert in Metz seit 4. October.
31. 1 Kiste Glaswaaren (190 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 4. Oct.
114/20. 1 Kiste Blechwaaren (138 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. s. 4. Oct.
Hochfeld-Saargemünd 6836. 1 Fass Eisenvitriol lagert in Hagenau seit 26. September.
1/8. 8 leere Fass lagern in Mühlhausen Fr. seit 5. November.
2 leere Fass lagern in Mühlhausen Fr. seit 5 November.
2920/24. 5 leere Fass lagern in Mühlhausen Fr. seit 5. November.
13209/13. 5 seit 10. November.
13206/07. 7 Kisten Käse lagern in Colmar — 2 seit 4. December.
454. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hagenau seit 5. November.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Avricourt seit 5. Dec.
Rixingen-Saarburg 37. 1 leeres Weinfass (56 Pfd.) lagert in Saarburg seit 5. December.
7787. 1 Collo Eichelmehl (40 Pfd.) lagert in Belfort seit 5. Dec.
801/2. 2 Colli Holzgestell (24 Pfd.) lagern in Belfort seit 5. December.
13, 4613, 43. 1 Kiste Ofen (150 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 4. Dec.
22. 1 Wagenleine lagert in Benfeld seit 4. Januar.
5089. 1 Wagendecke lagert in Metz seit 2. Januar.
12/14. 3 Bund Waagebalken (11 Pfd.) lagern in Metz [Zollschuppen].
2360. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 442 Pfd.) lagert in Schlettstadt s. 5. Jan.
HB div. Nrn. — M. Mumm, Schröder & Co. — 31 Ballen Baumwolle lagern in Münster s. 2. Jan.
10. 1 leere Kanne (22 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 26. December.
1. 1 Kiste (Inh. unbek. 40 Pfd.) lagert in Metz E. seit 6. Februar.
N 8. B 56. T 6. — 1 Kiste Eisenwaaren (126 Pfd.) lagert in Avricourt seit 6. Februar.
81. 1 Fass Kleidungsstücke (114 Pfd.) lagert in Avricourt seit 6. Februar.
10. 1 Collo Eisenblech-Platte (130 Pfd.) lagert in Devants les Ponts seit 28. Januar.
0,5 | 1
0,4 | 1
0,5 | 1
0,2 | 1
0,3 | 1
0,4 | 1
0,5 | 1
Platten Eisenblech (auf der Strecke gefunden) lagern in Maizières seit 19. Februar.
31. 1 Fass Fischthran (420 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. s. 22. Februar.
Audun le Roman Thionville à Pagny-Diedenhofen Eilgut. 2 Seitenwände einer Bettstelle (30 Pfd.) lagern in Diedenhofen.
341. 1 Kiste Bücher und Effecten (18 Pfd.) lagert in Lutterbach s. 5. März.
19624. 1 Kiste (Inh. unbek., 48 Pfd.) lagert in Metz Fr. seit 5. März.
261/62. 2 Fass (Inh. unbek., 352 Pfd.) lagern in Metz Fr. seit 5. März.
I. 4 Stangen Eisen (240 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. seit 5. März.
Adr. 6 leere Körbe (72 Pfd.) lagern in Mühlhausen Fr. seit 5. März.
Adr. 1 Fass (Inh. unbek., 1260 Pfd.) lagert in Mühlhausen Fr. s. 5. März.
B C 5203. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) lagert in Basel seit 20. April.
Est H 2831. 1 Wagen Steine lagert in Strassburg Fr. seit 25. November.
R N E 471. 1 Wagen Kohlen lagert in Hagendingen seit 23. Januar.
B C S 7337. 1 Wagen (221 Colli) Eisen lagert in St. Louis seit 16. Dec.
Els. G. 960. 1 Wagen Kohlen lagert in Colmar seit 1. März.

## Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus dem Jahre 1871.

Rothe Marke 1. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche alte Kleidungsstücke (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 eiserne Stange (29 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.

Ferner seit 1. Januar 1872.

4 eiserne Walzen (7 Pfd.) lagern in Schwerin.
8 Bd. Medicingläser (8 Pfd.) lagern in Schwerin.
1 Schraubenzieher (1 Pfd.) lagert in Güstrow.
N B B 335. 1 Geb. Bier (158 Pfd.) lagert in Rostock.

## Verzeichniss

der auf der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** aus dem Jahre 1872 lagernden Güter.

A S 25. 1 Sack Borsten (55 Pfd.) lagert in Leipzig.
B L 127a. 1 Rolle Wachstuch (15 Pfd.) lagert in Leipzig.
C H S 207. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert in Leipzig.
C S B 9667. 1 Kiste Kreide (125 Pfd.) lagert in Leipzig.
G D 1305. 1 Ballen Bast (57 Pfd.) lagert in Leipzig.
H 128 auch F N D J B M 42572. 1 Ballen Wolle (144 Pfd.) lagert in Leipzig.
K 12453. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert in Leipzig.
P 7544/7. 4 Ballen Wolle von Givet lagern in Leipzig seit 9. März.
S L 1398B. 1 Ballen Leinen (25 Pfd.) lagert in Leipzig.
S O 7235. 1 Kiste Wein (172 Pfd.) lagert in Leipzig.
W L 8515. 1 Fass Soda (277 Pfd.) lagert in Leipzig.
W R 941. 1 Kiste Kisten (67 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Drahtfenster (7 Pfd.) lagert in Leipzig seit 27. Februar.
2 neue Achsbuchsobertheile lagern in Magdeburg.
1 neuer Achsbuchsuntertheil lagert in Magdeburg.

## Verzeichniss

der auf Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** ult. Februar überzähligen Güter.

A R 2426. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Leer seit 25. December 1871.
B T 38—49. 12 Kisten Glas lagern in Münster seit 30. Decbr. 1871.
100 B 1871. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) lagert in Leer s. 11. Jan. 1872.
B G C 11275. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Lingen seit 17. Januar 1872.
C & M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October 1871.
HE. 1 Pack Säcke lagert in Emden seit 25. Januar 1872.
E L 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
F W 708. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
T 2. 1 Ballen Lumpen (357 Pfd.) lagert in Rheine seit 29. Jan. 1872.
G B 1641. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.) lagert in Münster seit 19. Februar 1872.
HK 3205, 3155. 2 Schraubstöcke lagern in Holzminden seit 11. Januar 1872.
H 4 Pack Säcke (158 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Januar 1872.
HN 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 218 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
H K 4260. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Warburg seit 1. Februar 1872.
H C 503. 1 Collo Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Leer seit 28. Januar 1872.
K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Lingen seit 17. Jan. 1872.
M H 9365. 1 Achse lagert in Holzminden seit 31. December 1871.
P C 3717. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Lingen seit 4. Februar 1872.
W 1575. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.) lagert in Emden seit 8. Februar 1872.
R I H. 2 Pack Säcke (134 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Jan. 1872.
W C 2436. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Hamm seit 24. Januar 1872.
D 5472. 5387. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 und 44 Pfd.) lagern in Leer seit 25. December 1871.
1482. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
L 1 Sack Roggen (200 Pfd.) lagert in Greven seit 28. Febr. 1872.
Rhein 779. 1 Korb Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Münster seit 20. August 1871.
Allendorf 440. 1 Pack Säcke (13 Pfd.) lagert in Rheine seit 20. August 1871.
Bochum. 1 Viehgitter lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
Hertzer. 1 Decke lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
Gebr. Meyer. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 31. Januar 1872.
3 Pack Schifferkleider lagern in Leer seit 5. December 1871.

# b) Fehlende.

## Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro Februar 1872.

J P 4158. 1 Ballen Waaren (2 Ctr. 60 Pfd.) von M. Gladbach fehlte in Berlin seit October 1871. Mit directer Karte Holzwickede-Posen am 28. December am Bestimmungsorte eingetroffen.
B 532. 1 Ballen ha bw. u. woll. Stuhlw. (1 Ctr. 3 Pfd.) von Wickrath fehlte in Berlin seit November 1871. Am 18. Februar von Holzwickede nachträglich eingegangen.

G W 102. 1 Kiste bw. Garn (87 Pfd.) von Waldshut fehlte in Berlin seit November 71. Am 25. Januar nachträglich eingegangen.
Martin Neumann in Lübbenau. 1 Decke von Limburg fehlte in Berlin seit November 1871. Von Kreiensen nachträglich eingegangen.
G 2187. 1 Kiste Obstkraut (34 Pfd.) von Crefeld fehlte in Berlin seit December 1871. Am 13. Februar nachträglich eingegangen.
D S 3780/S 3782. 3 Ballen baumw. Garn (4 Ctr. 40 Pfd.) von B.-Rittershausen fehlten in Berlin seit December 1871. Der Breslauer Empfänger ist im Besitz der 3 Ballen.
A M & Co. 634. 1 Kiste Schnürriemen (1 Ctr. 52 Pfd.) von B.-Rittershausen fehlte in Berlin seit December 1871. Am 14. Januar nachträglich eingegangen.
K 1725. 1 Kiste Holzwaaren (66 Pfd.) von Iserlohn fehlte in Berlin seit December 1871. Empfänger ist in Besitz der Kiste gelangt.
1 Tragfeder von Holzminden fehlte in Potsdam seit December 1871. Die Tragfeder befindet sich bei der Wagenwerkstatt Potsdam im Bestande.
Adresse Grabow, Feldwebel etc. 1 Kiste (28 Pfd.) vom Versand-Güterboden fehlte in Berlin seit December 1871. Adressat in Soest erklärt keine Ansprüche erheben zu wollen.
J & V 123/4. 2 Pack Schaufeln (1 Ctr. 10 Pfd.) von Finnentrop fehlten in Berlin seit December 1871. An Stelle der 2 fehlenden Colli sind die 2 überzähligen ausgeliefert.
M T 891. 1 Kiste Regenschirm-Fournitouren (1 Ctr. 75 Pfd. von Paris fehlte in Berlin seit December 1871. Am 15. März ab Deutzerfeld nachträglich eingegangen.
37 Körbe eiserne Bolzen (50 Ctr. 99 K.) von Givet fehlte in Berlin s. December 1871. Irrthümlich als fehlend gemeldet, Sendung ging schon am 16. Januar hier ein.
G E 850. 1 Ballen Wollengarn (36 Pfd.) von Aachen-M. fehlte in Berlin seit Januar 1872. Ballen ist dem Adressaten durch die Allgemeine Transportgesellschaft zugegangen.
F H 12113. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Paris fehlte in Berlin seit Januar 1872. Nachträglich eingegangen.
G H 58/73, R H 200/2. 19 Kisten grobe Eisenwaaren (105 Ctr. 95 Pfd.) von Remscheid fehlten in Berlin seit Januar 1872. Sendung ist mit Duplicatpapieren am 18. Februar in Königsberg eingetroffen.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Februar 1872.

4 Bund weidene Fassreifen von Gnadau (55 Pfd.) fehlen in Berlin seit 2. Februar.
G & K 706, J D 3. 1 Fass Rhein. Cognac von Mülheim H. (3 Ctr.) fehlt in Potsdam seit 2. Februar.
B P M 42, 176. 2 Plombirleinen von Barmen fehlen in Berlin seit 6. Februar.
1 Sack Siedesalz von Schönebeck (4 Ctr.) fehlt in Berlin s. 8. Februar.
M & F 1715. 1 Ballen Tuchwaaren von Aachen T. (42 Pfd.) fehlt in Berlin seit 11. Februar.
1 Bund Walzeisen von Buckau (50 Pfd.) fehlt in Berlin seit 16. Febr.
D C 7011. 1 Collo baumw. Waaren von Paris (36 Pfd.) fehlt in Berlin seit 3. Februar.
M D 7527. 1 Ballen Wolle von Verviers (1 Ctr. 49 Pfd.) fehlt in Berlin seit 16. Februar.
TK 2281. 1 Ballen Wollentuch von Steele (2 Ctr.) fehlt in Berlin seit 15. Februar.
E B 24/26. 3 Ballen Wolle von Verviers (3 Ctr. 56½ Pfd.) fehlen in Berlin seit 20. Februar.
E B 9/17. 9 Ballen Wolle von Verviers (10 Ctr. 33 Pfd.) fehlen in Berlin seit 20. Februar.
◇ S & G 554. 1 Kiste Cigarren von Delmenhorst (63 Pfd.) fehlt in Berlin seit 22. Februar.
A. 1 Collo Stahl von Annen (9 Pfd.) fehlt in Berlin (Eilgut) seit 15. Februar.

### Nachweisung

der am 5. März 1872 auf Stationen der Kaiserlichen Eisenbahnen in **Elsass-Lothringen** fehlenden Güter.

A K 44. 1 schwarzer Koffer von Hagenau fehlt in Weissenburg.
Artillerie-Depot Dresden. 265 leere Pulverkasten von Vitry le français fehlen in Weissenburg seit 30. December 1870.
A B 3. 1 Kiste Montur (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
A 1. 1 Kiste Armatur von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
Aron Bloch. 1 Kiste Effecten (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Barr seit 19. September.
A H C 3945. 1 Kiste Maschinentheile (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Mülhausen E. seit 27. September.
A L 42. 1 Ballen Leder (28 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 18. August.
A 1. 1 Korb Nägel (58 Pfd.) von Mülhausen fehlt in Günspach seit 30. August.
A B C 1. 1 Collo Effecten (40 Pfd.) von Basel fehlt in Belfort seit 8. Sept.
A 5/6. 2 Pack div. Waaren von Belfort fehlen in Münster s. 31. Aug. 71.
A R 403. 1 Kiste Wichse (86 Pfd.) von Mülhausen fehlt in Benfeld seit 3. August.
Adler. 1 Kiste Papiermaché (25 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 19. Juli.
A C 312. 1 Kiste Chocolade von Forbach fehlt in Metz seit 27. Sept.
A 4. 1 Ballen alte Kleider (112 Pfd.) von Strassburg [Eilgut] fehlt in Saarburg seit 3. August.
Ansen Strassburg. 10 leere Fässer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 19. October.
A G 647. 1 Kiste Lederwaaren (91 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Metz seit 21. October.
A L. 1 Sack Kleider (57 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 30. October.
A N B 159/160. 1 Korb Pflanzen (332 Pfd.) und 1 Ballen Pflanzen (116 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Strassburg seit 13. September.
A L F 540. 1 Kiste Seidenwaaren von Metz fehlt in Homburg seit 7. Sept.
A D 111/112. 2 leere Vogelkäfige (490 Pfd.) von Basel fehlen in Belfort seit 25. August.
A R 16. 1 leerer Harass (70 Pfd.) } von Basel fehlen in Sulz u. W.
A W 2. 1 leerer Harass (150 Pfd.) } seit 6. October.
A B 1/4. 4 Colli Effecten von Nürnberg fehlen in Hagenau.
Aubert. 1 Kiste Filzhüte (85 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz [Eilgut] seit 31. August.
A E 1. 1 Sack Hafer (6 Pfd.) von Strassburg fehlt in Ostheim seit 9. November.
A W 700. 1 Korbflasche Liqueur (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Mülhausen seit 26. October.
A G 4. 1 Ballen Wollenwaaren (107 Pfd.) von Mülhausen fehlt in Belfort seit November.
A 114 1208. 1 Stück Packtuch (59 Pfd.) von Kehl fehlt in Mülhausen seit 19. Juli.
A L 7. 1 Kiste Glas (810 Pfd.) von Colmar fehlt in Mülhausen seit 14. November.
A B 4305. 1 Ballen Leinen (57 Pfd.) von Cöln fehlt in Strassburg seit 23. November.
A M F 732, 736. 2 Ballen Wollenwaaren (274 Pfd.) von Brumath fehlen in Avricourt seit 3. November.
A M 52. 1 Collo Glaswaaren (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mülhausen seit 9. August.
A F C 1413. 1 Ballen Wollenwaaren (92 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Avricourt seit 3. December.
A S 2. 1 Kiste Wein (262 Pfd.) von Belfort fehlt in Mülhausen seit December.
A F 910. 1 Ballen Flanell (43 Pfd.) von Metz fehlt in Mülhausen [Eilg.-Exp.] seit 8. December.
A K C 2365. 1 Kiste Maschinentheile (40 Pfd.) von Mülhausen fehlt in Weissenburg seit 18. December.
AMB 1. 1 Kiste Glaswaaren von Avricourt fehlt in Hochfelden seit 27. December.
A R 12. 1 leerer Harass (130 Pfd.) von Remilly fehlt in Sulz u. W. seit 11. November.
A S C H 5. 1 leerer Harass (70 Pfd.) von Avricourt fehlt in Sulz u. W. seit 1. Januar.
A 100/1. 2 Ballen Gewebe (1106 Pfd.) von Belfort fehlen in Mülhausen [Güter-Expedition] seit 5. Januar.
◇ 250. 1 Kiste Leder (122 Pfd.) von Mainz fehlt in Metz [Güter-Expedition] seit 26. December.
F B
A D Toul 1/10, 11. 10 Munitionskasten mit 200 fertigen Leuchtfackeln und 1 Kiste Zündhütchen (487 Pfd.) von Mainz fehlen in Metz [Güter-Exp.] seit 29. December.
A S 5799. 1 Kiste Pomade (76 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz Fr. seit 9. Januar.
A M 438. 1 Collo Klammer (13 Pfd.) von Basel fehlt in Sennheim seit 17. Januar.
A. 7 Colli Gusswaaren von Guntershofen fehlen in Mülhausen s. 20. Januar.
A H N 2090. 1 Fass Thran (382 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg Fr. seit 9. Februar.
A D 29/38. 10 Gebund Stäbe-Raketen } von Strassburg fehlen in
3942. 4 Packkisten Gestelle } Diedenhofen seit 1. Februar.
A 6. 1 Fass Leinöl von Trier fehlt in Metz Fr. seit 5. Februar.
A N B 1165. 1 Ballen Bäume (132 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Kehl seit 19. December.
A V 7963. 1 Korb Korbwaaren (40 Pfd.) von Kehl lagert in Belfort.
A N B 1319. 1 Ballen Bäume (28 Pfd.) von Bollweiler lagert in Wesserling.
Bundesfestung Ulm 62. 3 Bund leere Säcke (150 Pfd.) von Nancy fehlen in Weissenburg.
B 1. 1 Ballen Waffen (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
B M 51. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
Büchsenschütz au Collège à Boucksweiler. 1 Packet Kleider (8 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hochfelden seit 8. August.
Borchmann Berlin. 1 Kiste Effecten von Avricourt fehlt in Strassburg seit 6. Juli.

B B 3338. 1 Ballen Gewebe (260 Pfd.) von Metz fehlt in Longwy seit 21. September.
B K C 1. 1 Ballen Calicots (48 Pfd.) von Wesserling fehlt in Strassburg seit 5. September.
Bernheim Mülhausen. 8 leere Koffer (184 Pfd.) fehlen in Strassburg.
B 1. 1 Pack Bettzeug (37 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 31. September.
B S III. 1 Koffer Wäsche (50 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.
B & H 24712. 1 Kiste Schwefel (79½ Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 3. September.
B C 1915. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (144 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 19. August.
B 2011. 1 Fass Farberde von Trier fehlt in Metz seit 16. September.
Bloch David. 1 Kiste Leinen (19 Pfd.) von Sennheim fehlt in Strassburg seit 24. August.
H v. Blouay. 1 Korb Wein (100 Pfd.) von Reichshofen fehlt in Strassburg seit 18. August.
B C 5. 1 Kiste Maschinentheile von Avricourt fehlt in Strassburg seit 26. August.
Belfort-Colmar 460. 2 Ballen Kleider und Bettzeug (198 Pfd.) von Altmünsterol fehlen in Colmar seit 7. October.
B F 55367. 1 Kiste Kleider (257 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 21. September.
B. 14 Colli Eisenwaaren (1400 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 14. September.
B B 1. 1 Ballen Kaffee (149 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 13. October.
Bodase Gazollo. 1 Fass gesalzene Gedärme (146 Pfd.) von Strassburg fehlt in Altmünsterol seit 6. October.
J. Burger 3307. 1 leeres Fass von Avricourt fehlt in Schiltigheim seit 23. October.
B u. Adr. 1/5. 5 Bund leere Säcke (300 Pfd.) von Benfeld fehlen in Kehl seit 26. September.
B S 263. 1 Ballen Bettzeug (214 Pfd.) } von Colmar fehlen in Mül-
„ 5 Ballen Papier (300 Pfd.) } hausen seit 31. October.
Braunschweig. 1 Bank von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 14. September.
Bourgel Carlingen. 1 Ballen Baumwolle (46 Pfd.) von Strassburg fehlt in Benningen seit 6. October.
B & S. 1 Ballen Webevögel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch.
B H Köhler, Landau. 1 Kiste Wein (22 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg.
B 460. 1 Kiste Trüffeln fehlt in Strassburg seit 12. November.
B 1. 1 Ballen leere Säcke (75 Pfd.) von Colmar fehlt in Aricourt seit 7. November.
Bailly, Weingärtner bei Durlach. 1 Koffer Effecten (292 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl seit 21. November.
B 6. 1 Korbflasche Petroleum (31 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Niederbronn seit 14. November.
Braunschweig. 1 Ballen Gewebe (36 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 21. November.
B K. 1 Bund Holzkohlenbleche (105 Pfd.) von Strassburg fehlt in Kestenholz seit 28. November.
B C 7292. 1 Ballen Rahmen (28 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 27. November.
Börsch. 5 Sack Weizen von Belfort fehlen in Strassburg seit 16. November.
Bayer. 1 Kiste Parfümerie (46 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 26. September.
B P 1071. 1 Fass Eisenwaaren (416 Pfd.) von Wesserling fehlt in Basel seit 29. November.
B R 3. 1 Collo Pflaumen (180 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 7. December.
B H. 10 Kisten Kitt (220 Pfd.) von Diedenhofen fehlen in Metz seit 15. December.
B 3. 1 Ballen Leder (42 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim seit 23. December.
Joseph Bellmann, Alt. Thann. 1 Schachtel mit Photographie (1⅕ Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen E.-G. seit 8. Januar.
Brand. 1 Fass Wein (182 Pfd.) von Bennweier fehlt in Altkirch seit 12. Januar.
B C. 1 leere Kiste von Colmar fehlt in Sennheim seit 16. Januar.
B M 1308, 1102. 2 Decken von Metz fehlen in Forbach seit 17. Januar.
B 258. 1 Decke von Weissenburg fehlt in Gebweiler seit 22. Januar.
Baetz. 1 Kiste Kurzwaaren (15 Pfd.) von Sennheim fehlt in Metz seit 5. Januar.
B E 4599. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.) von Gebweiler fehlt in Mülhausen seit 26. Januar.
B P. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Gebweiler seit 18. Januar.
Bücken. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) fehlt in Metz E. seit 31. Januar.
B H 551. 1 Kiste Bücher (85 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg E. seit 9. Januar.
Baumann & Comp., Gladbach. 1 Ballen Wollenwaaren (70 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 23. December.
Berger & Comp. 1 Pack Zeuge (16 Pfd.) von Mülhausen fehlt in Weissenburg seit 5. Februar.
Beklebung: Belfort-Mülhausen 178. 1 Colli Reise-Effecten von Altmünsterol fehlt in Mülhausen seit 6. Februar.
Brunkert. 1 leeres Fass (174 Pfd.) von Mülhausen fehlt in Colmar seit 6. Februar.
Betriebs-Controle. 1 Bündel Frachtkarten von Ruffach fehlt in Strassburg E. seit 16. Februar.
Bernheim. 1 Kiste Gewebe (188 Pfd.) von Belfort lagert in Colmar seit 8. Februar.
Burger Pfortzheim } 1 Korb / 1 Collo Eisenwaaren (20 Pfd.) von Mülhausen fehlen in Kehl seit 15. Februar.
B S 268. 1 Ballen Leinen (86 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Altkirch seit 19. Februar.
B M E 804. 1293. 2 Wagendecken von Metz fehlen in Forbach seit 24. Februar.
B S B 1761. 1 Packet Seidenwaaren (½ Pfd.) fehlt in Pagny seit 5. März.
B T 28. 1 Fass Thran (254 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg Fr. seit 5. März.
B F. H K. Div. 21 Ballen Wolle von Remilly fehlen in Strassburg.
B G 361. 1 Colli Häute von Belfort fehlt in Mülhausen seit 17. Febr.
Commandantur Leipzig. 1 Kiste, 3 Koffer und 2 Ballen Effecten (380 Pfd.) von Chalons fehlen in Weissenburg seit 17. October 1870.
IV. Chevauxléger Regiment 505, 507. 2 Fässer Montur von Lagny fehlen in Weissenburg seit 5. November.
4. Comp. Landw.-Regt. No. 84 1. 1 Collo Bekleidungs-Gegenstände von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 28. Januar.
C K 2. 1 Ballen Kaffee von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
3603/4. 2 Kisten Baumwollen-Waaren (400, 205 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 14. Mai.
C 3569. 1 Ballot Tuch (28 Pfd.) von Belfort fehlt in Markirch seit 29. Juli.
C H C D. 6 Sack Weizen (230 Pfd.) von Dammerkirch fehlen in Wesserling seit 19. August.
C M 12. 1 leeres Fass von Zabern fehlt in St. Louis seit 7. September.
C. 26 Stab und 5 Bund Eisen (2118 Pfd.) von Reichshofen fehlen in Hagenau seit 22. September.
C V 1. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg s. 3. Sept.
Cayotte. 1 Ballen Leder (14 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz s. 2. Aug.
Claude. 1 Collo Pharmacie (8 Pfd.) von Reims fehlt in Metz s. 21. Juli.
Claude 572. 1 Kiste Droguen (34 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 17. August.
C A G 41. 1 eiserne Stange fehlt in Metz seit 7. Sept.
Collet Eugenie. 1 Packet Effecten (6 Pfd.) von Rosheim fehlt in Strassburg seit 5. August.
Compie. Houillière. 4 Colli Eisen (392 Pfd.) von Ars sur Moselle fehlen in Forbach seit 28. September.
Coblentz frères négt. Saargemünd. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (50 Pfd.) von St. Avold fehlt in Benningen seit 29. Juli.
C T W 425. 1 Pack Wachstuch von Weissenburg fehlt in Dornach seit 28. Juni.
C M 1. 1 Kiste Effecten (66 Pfd.) von Avricourt fehlt in Kehl s. 19. Aug.
Champsaux, Bordeaux. 1 Kiste Hausrath (410 Pfd.) von Colmar fehlt in Belfort seit 18. August.
C W G 884. 1 Ballen Garn (115 Pfd.) von Homburg fehlt in Saargemünd seit 1. November.
Chevalier. 1 Kiste Hüte (38 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 5. November.
Collet in Mettnich. 1 Pack Effecten (14 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 5. November.
C K 4133. 1 Kiste Zwirn (288 Pfd.) von Belfort fehlt in Basel seit 1. Nov.
C L 1224. 1 Sack Caffee (68 Pfd.) von Berlin fehlt in Metz seit 3. Nov.
C J P. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1174 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 28. October.
Charlot. 3 Pack leere Säcke (287 Pfd.) von Benfeld fehlen in Avricourt seit 26. September.
Cordé-Girardin. 1 Kiste Parfümerie (110 Pfd.) fehlt in Metz, Eilg.
Courtous A. 4 leere Fässer (970 Pfd.) von Basel fehlen in Mülhausen seit 15. August.
Vict. Camille, Blamont. 1 Fass Wein von Sulz-Bad fehlt in Avricourt seit 4. December.
C F. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 13. December.
C F 13. 1 Kiste (Inh. unbek.) von Strassburg fehlt in Weissenburg s. December.
C F B 6118. 1 Wagen-Leine von Strassburg fehlt in Hettingen seit 14. December.
C F B 166. 1 Wagendecke von Strassburg fehlt in Diedenhofen seit 24. October.
C C 4568/69. 2 Kisten Chocolade (248 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 25. December.
Cahn Dieuze. 1 Kiste Trauben (30 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dieuze seit 23. December.

C M 7. 1 Ballen Fenchel (102 Pfd.) von Leipzig fehlt in Metz seit 26. November.

C E 1255. 1 Kiste, 1 Ballen, 1250. 1 Ballen } Leinen (228 Pfd.), ( 74 Pfd.), (304 Pfd.) von Mainz fehlen in Metz Güterexped. seit 27. Decbr.

C H. 1 Hut Zucker von Metz fehlt in Forbach seit 18. Januar.

C F B 6041. 1 Wagendecke von Bettenburg fehlt in Hettingen seit 27. Januar.

Cyen Madame 443. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mülhausen seit 15. September.

Controle Saarbrücken. 1 Collo Drucksachen (17 Pfd.) von Metz E. fehlt in (z. V.) seit 2. November.

CW S 1 Harass Eisenwaaren (370 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg E. seit 30. December.

C C & C 5080. 1 Kiste Feuerzeug von Saargemünd fehlt in St. Avold seit 5. Februar.

C F. 1 Collo Pumpentheile von Fontoy fehlt in St. Avold seit 7. Febr.

C N 3. 1 Kiste Eisen von Colmar fehlt in Gebweiler seit 12. Febr.

C C & C 4979. 1 Kiste Zündhölzer (67 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Metz Fr. seit 7. Februar.

C C 38./42. 5 Ballen Gewebe (607 Pfd.) von Hettingen fehlen in Metz E. seit 9. Februar.

C V 834, 840/47, 858. 10 Fass Firniss (3502 Pfd.) von Pagny fehlen in Metz Fr. seit 15. Februar.

C F. 4 leere Fässer (288 Pfd.) von Altkirch fehlt in Herrlisheim seit 1 Februar.

C R 107. 1 Kiste Seidenabfall (296 Pfd.) von Belfort fehlt in Thann seit 17. Februar.

Chartelain 12. 1 Kiste Waffen (148 Pfd.) von Benningen fehlt in Strassburg Fr. seit 20. Februar.

C O E 89. 1 Kiste Mineralwasser (202 Pfd.) von Strassburg E. fehlt in Colmar seit 24. Februar.

C E 15415. 1 Kiste Kerzen von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 7. August.

C H 959 .1 Kiste Seife (48 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Mühlhausen seit 23. Februar.

Directeur des Verreries à Vallerysthal. 1 Kiste Droguen (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saarburg seit 1. September.

D M L 90. 1 Kiste Gusseisen (20 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 8. September.

Debré. 2 Koffer Effecten (181 Pfd.) von Avricourt fehlen in Wasselnheim seit 14. August.

Deininger. 1 Ballen Effecten (20 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 30. Juli.

Dreyfuss Weissenburg. 1 Pack div. Waaren von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 2. November.

Dettweiler. 1 Koffer Kleider von Altmünsterol fehlt in Wesserling seit 7. September.

D V 4755. 1 Kiste Cichorien von Benfeld fehlt in Diedenhofen s. 8. Oct.

D F 153. 1 Fass Senf (67 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 4. October.

D R 13. 1 Ballen Bücher (97 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit M. 19. October.

D M C 1094. 1 Pack Bücher (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dornach seit 5. November.

Degermann. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 4. November.

D L. 4 Sack Mehl (800 Pfd.) v. Belfort fehlen in Mühlhausen s. 10. Nov.

Domball. 1 Pack Kleider (14 Pfd.) von Rappolsweiler fehlt in Avricourt seit 29. August.

Desonbuts. 1 Kiste Carmelitergeist (2 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz E. seit 7. October.

D E M 5924. 1 Kiste Mineralwasser (15 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen E. seit 1. December.

D. 3 Brod Zucker von Metz fehlen in Saargemünd seit 21. Novbr.

D. 1 Collo Maschinentheil (30 Pfd.) von Belfort fehlt in St. Louis seit 9. October.

D 7024. 1 Ballot Manufacturwaaren (24 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Saarburg seit 4. December.

D 136. 1 Ballen Manufacturwaaren (125 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Colmar seit 16. Januar.

D. 2 Bund Flacheisen von Metz fehlen in Barr seit 13. Januar.

Daniel Moritz Pfaffenhoven. 2 Heugabeln (4 Pfd.) von Homburg fehlen in Merzweiler seit 20. Januar.

D H 28432. 1 Kiste Säure von Hannover fehlt in Metz seit 26. Novbr.

Diemer. 1 Kiste Kleider (34 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 7. November.

Dürr. 1 Korb Gemüse (36 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg E. seit 6. Februar.

Darmstädter. 1 Ballen Gewebe (40 Pfd.) von Colmar fehlt in Kehl seit 15. Februar.

D L. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Colmar seit 10. Febr

D B 12. 1 Pack Bücher (18 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz Fr. sei 19. Februar.

Madame Duchamel. 1 Kiste Baumwolle (10 Pfd.) von Logelbach fehlt in Thann seit 25. Februar.

David mecanicier St. Louis. 1 Korb Gusswaaren (120 Pfd.) von Bollweiler fehlt in St. Louis seit 5. März.

D M C 418. 1 Fass Druckschwärze (172 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit 17. Februar.

Etappen-Commando Dresden. 1 Kiste Gewehre (2000 Pfd.) v. Epernay fehlt in Weissenburg seit 23. December.

E B 59 Glogau 1/3, 1/4, E B 1/3. 10 Tonnen Montur (8000 Pfd.) von Epernay fehlen in Weissenburg seit 28. December.

Ersatz-Bat. Inf.-Reg. 31 Strassburg. 1 Kiste Montur und Ausrüstungsgegenstände (83 Pfd.) von Chaumont fehlt in Strassburg s. 9. Febr.

Ers.-Bat. Regt. 46. 1 Sack Monturstücke (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.

Etapp.-Comm. Strassburg. 1 Kiste Effecten (120 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 28. April.

Egly in Mühlbach. 1 Ballen Leder (110 Pfd.) von Sennheim fehlt in Münster seit 8. August.

Ersatz-Bat. Nr. 31 1. 1 Kiste Monturstücke (100 Pfd.) von Goussainville fehlt in Strassburg seit 12. Februar.

E. 56 Stück Gusswaaren (360 Pfd.) von Guntershofen fehlen in Erstein seit 17. October.

E V 3. 1 Ballen Tapeten von Montigny fehlt in Saargemünd s. 19. Oct.

E B 180. 1 Fass Talg (360 Pfd.) von Markirch fehlt in Bennweier seit 16. October.

Eau minérale Sulzbach 1319, 1372. } 2 Kisten leere Flaschen (150 Pfd.) v. Metz fehlen in Weier im Thal seit 2. November.

E B R 18. 1 Pack Monturstücke von Nogent fehlt in Weissenburg seit 9. November.

E B 1042. 1 Kiste Bläue (50 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 2. October.

Eckenstein. 2 Sack Gerste von Colmar fehlen in Basel seit 8. Novbr.

E P. 1 Fass gesalzene Fische (18 Pfd.) von Rotterdam fehlt in Basel seit 1. November.

E 586. 1 Kiste Möbel (336 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort s. Nov.

Ebel. 6 Korb Wildprett (278 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 18. September.

E. 1 Crucifix von Bronze (24 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 25. November.

Est L L 272. 1 Wagendecke von Kehl fehlt in Colmar seit 19. Decbr.

Eckel. 1 Kiste Weinproben (4 Pfd.) von Paris fehlt in Metz seit 6. December.

E L F 6064. 1 Ballen Tuch (76 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit 16. Februar.

E 16. 1 Sack Plomben (5 Pfd.) von Forbach fehlt in Montigny seit 12. Februar.

Ehrhardt 510. 1 Fass Bier von Strassburg fehlt in Weilerthal seit 23. Februar.

Ephraim Levy. 1 Korb (404 Pfd.) von Avricourt fehlt in Dettweiler seit 5. März.

E. v. G. Blenitz Neustadt a./D. 1 Kiste Wäsche etc. (45 Pfd.) von Châlons s./M. fehlt in Weissenburg seit 17. October.

F. v. Heusser, Sprottau (Schlesien). 1 Kiste Wäsche (48 Pfd.) von Châlons s./M. fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.

F Fes 1786. 1 Ballen Wolle (260 Pfd.) von Basel fehlt in Erstein seit 20. August.

F B 6328. 1 Collo Baumwollwaaren von Mühlhausen fehlt in Belfort seit 1. September.

Fürstenberger 1/4. 4 Colli Möbel (540 Pfd.) von Thann fehlen in Belfort seit 11. August.

F M 428. 1 Kiste Kurzwaaren (75 Pfd.) von Kehl fehlt in Avricourt seit 23. August.

F R 379. 1 Bällchen Speck (67 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Homburg seit 6. September.

F K. 2 Stab Eisen (368 Pfd.) von Hagenau fehlen in Bennweier seit 11. August.

F W & C 1414. 1 Kiste Champagner (72 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg seit 30. September.

Fritz Strassburg. 1 Kiste Effecten von Hagenau fehlt in Strassburg seit 3. August.

" " 1 Kiste Kurzwaaren (104 Pfd.) von Colmar fehlt in Strassburg seit 13. September.

F R. 1 Pack Wagenschmiere von Hagenau fehlt in Metz seit 31. Aug.

F C 400. 1 Sack Gemüsesaamen (35 Pfd.) von Metz fehlt in Basel seit 15. Juli.

Feder Felicie. 2 Körbe, 1 Pack u. 1 Kiste Hausgeräth (692 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Belfort seit 28. October.

F. 4 Stangen Eisen (220 Pfd.) von Metz fehlen in Oberehnheim.

F L 1. 1 Korb Werkzeug (104 Pfd.) v. Avricourt fehlt in Barr s. 25. Oct.

F R 42. 1 Kiste Seife (208 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 4. November.

F B 5536. 1 Ballen Leinen (88 Pfd.) v. Dresden fehlt in Metz s. 27. Oct.

F C 7332. 1 Kiste Metalltuch von Schlettstadt fehlt in Kehl s. 15. Nov.

F E 3325. 1 Ballot Baumwollen-Waaren von Basel fehlt in Belfort seit 25. November.

F L 1. 1 Sack Gekrätz von Avricourt fehlt in Zabern seit 17. Nov.

Ferrier Bertrand, Metz. 1 Kiste Kurzwaaren (70 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz E. seit 6. December.

F B 1195. 1 Rolle Papier (72 Pfd.), 1196/97. 2 Pack Beutel (118 Pfd.) } von Kaiserslautern fehlen in Metz seit 13. December.

Fink. 1 Kiste Kleider von Weissenburg fehlt in Sentheim s. 9. Dec.
F W 1745. 1 Kiste Weisswaaren (150 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 23. December.
F B. 1 Pack Calicot (7 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 30. December.
Fisilie Crassner, Grossblickersdorf. 1 Pack Bobinet (8 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 8. Januar.
F R 3051. 1 Fass Schmieroel (388 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Saargemünd seit 5. Januar.
F S. 2 Bund Blech (205 Pfd.) von Strassburg fehlt in Saargemünd seit 15. Januar.
Fernantzen 2 & 9. 2 Leinen von Strassburg fehlen in Metz seit 6. Jan.
F V 1. 1 Fass Stärke (210 Pfd.) von Strassburg fehlt in Markirch seit 14. Januar.
Fütterlin Debanoff. 1 Collo Stahl von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 27. November.
F H C B 105. 1 Ballen Waaren (210 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Mühlhausen seit 9. Januar.
F D 7. 1 Korb Wild (129 Pfd.) von Strassburg fehlt in Nimes seit 26. December.
F M 3970. 1 Collo Schuhmacherwaaren (20 Pfd.) von Novéant fehlt in Metz E. seit 21. Januar.
F. J 6783, 6785/87, 6892. 5 Pack Calicot (389 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 31. Januar.
F M. 901/908, 911, 912. 10 Fass Unschlitt (10850 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. Februar.
B. Frion, Brüssel 1291. 1 Pack Seidenbänder (29 Pfd.) von Obersulz fehlt in Hettingen seit 11. Februar.
Me. Wme. Frantz. 1 Ballen Kaffee (152 Pfd.) von Metz fehlt in Farschweiler seit 10. Februar.
Negt. Farschweiler, Ferdinand Kontradowiz. 1 Korb Wein (24 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Colmar seit 16. Februar.
Frankhauser, Lemberg. 1 Pack Gewebe (78 Pfd.) von Metz fehlt in Lemberg seit 15. Februar.
F & C 3600. 1 Kiste Messingdraht (181 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Metz Fr. seit 13. Februar.
F S. Fuchs 4427. 1 Fass Bier von Strassburg fehlt in Markirch seit 20. Januar.
F 2. 1 Ballen Caffee (138 Pfd.) von Strassburg fehlt in Niederbronn seit 22. Februar.
E Fritz. 1 Kiste Hutwaaren (68 Pfd.) von Metz fehlt in Stassburg E. seit 26. October.
Feuerbach. 1 Korb Wein von Weissenburg fehlt in Colmar seit 18. Februar.
F G 89. 1 Platte Guss von Pagny fehlt in Farschweiler seit 9. Febr.
Grossherzog v. Sachsen-Weimar 14. 1 Kiste Kleider von Lagny fehlt in Weissenburg seit 22. Januar.
General-Gouvern. Strassburg. 2 Ballen wollene Decken (120 Pfd.) von Blesmes fehlen in Strassburg seit 15. März.
G B F A. 1 Kiste Hufeisen von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
G S 5778. 1 Ballen Leder (39 Pfd.) von Kehl fehlt in Wesserling seit 12. August.
Gourschel Gebr. 1 Ballen Tuchwaaren (70 Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 14. Juli.
Gérard employé à Saarunion. 1 leere weisse Holzkiste von Avricourt fehlt in Saarburg seit 29. September.
G A 13. 1 Pack Teppiche (45 Pfd.) v. Basel fehlt in Belfort s. 17. Sept.
G W 1. 1 Harass Töpferwaaren (500 Pfd.) von Sulz u. W. fehlt in St. Louis seit 28. August.
G 239. 1 Ballen Riemen (78 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 11. August.
G R U 660. 1 Korb Eisenwaaren (226 Pfd.) von Thionville fehlt in Rohrbach seit 31. August.
Mr. Guyénot Gray. 1 Pack Bücher (10 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 27. August.
G R 6. 1 Fass Pumpentheile von Forbach fehlt in St. Avold s. 3. Oct.
CR div. Nrn. 16 leere Fässer (800 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Strassburg seit 25. October.
G. 1 Sack Kartoffeln von Hettange fehlt in Pagny seit 31. October.
G G. 4 Brode Zucker (74 Pfd.) v. Metz fehlen in Saargemünd s. 5. Nov.
G R C 16861. 1 Ballen Tuch (120 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 14. November.
G B 366 1 Kiste Lederwaaren (26 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen E. seit 27. November.
G G 4574/75. 2 Kisten Chocolade (245 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 23. November.
G 101. 1 Fass Ketten (440 Pfd.) von Metz fehlt in Diedenhofen seit 2. December.
Ed. Gebhardt. 1 Kiste Nähmaschine (30 Pfd.) von Strassburg fehlt in Schlettstadt seit 2. December.
G W 4. 1 Kiste Saamen (26 Pfd.) von Altmünsterol fehlt in Strassburg seit 11. December.
G T 1. 1 Sack leere Säcke (42 Pfd.) von Basel fehlt in Benfeld seit 14. December.
G D 2642. 1 Ballen Feldsaamen von Quedlinburg fehlt in Metz seit 14. December.
G B 433. 1 Ballen Papier von Colmar fehlt in Dornach seit 30. Dec.
G. 6 Stück Gussw. von Guntershofen fehlen in Schlettstadt s. 9. Jan.
G D 97. 1 Fass Petroleum (312 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Bischweiler seit 19. Januar.
G N 7803. 1 Kiste Cigarren (98 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Bitsch seit 20. Januar.
Gregoire. 1 Schachtel Handschuhe (4 Pfd.) von Belfort fehlt in Forbach seit 13. Januar.
G S 549. 1 Kiste Effecten (265 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 28. Januar.
Gasoelin. 1 Kiste Mineralwasser (130 Pfd.) von Pagny fehlt in Metz E. seit 6. October.
Grospu. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) (90 Pfd.) von Farschweiler fehlt in Metz F. seit 10. Januar.
Germain. 1 Kiste Effecten (22½ Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz E. seit 7. Januar.
G 51. 1 Pack Handschuhe von Merzweiler fehlt in Strassburg E. seit 24. December.
Gröber. 1 Fass Wein (26 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg E. seit 15. December.
Gangloff. 1 Schachtel Saamen (7 Pfd.) von Paris fehlt in Metz seit 6. Februar.
G C 42. 1 Ballen Tissus (110 Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz Fr. seit 9. Februar.
Gouvy frères Homburg, haut. 3 Decken von Pagny fehlen in Homburg seit 16. Februar.
2007, 389. 2 Fass Bier (185 Pfd.) von Strassburg fehlen in Saargemünd seit 13. Februar.
G R F 743. 1 Ballen Baumwollwaaren (81 Pfd.) von Barr fehlt in Metz J seit 15. Februar.
G 456. 1 Fass Bier (80 Pfd.) von Merzweiler fehlt in Barnhaupt seit 17. Februar.
Gallet Helleringen. 1 Kiste Specerei (46 Pfd.) / 1 Sack 4 Brod Zucker (76 Pfd.) } von Colmar fehlen in Homburg seit 17. November.
Gebr. Simon, Saarbrücken. 1 Colli Spielwaaren (60 Pfd.) von Mühlhausen E. fehlt in Styringen seit 19. Februar.
G B. 1 Fass Bier (80 Pfd.) von Strassburg fehlt in Schlettstadt seit 5. März.
G G 184. 1 Ballot Rosshaare von Basel fehlt in Mühlhausen Fr. seit 31. October 1871.
G R 123/125. 3 Fass Rüboel (1123 Pfd.) von Kehl fehlen in Mühlhausen Fr. seit 31. October 1871.
G G H 370/371. 2 Fass Wein (928 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. seit 20. Februar.
G M 623. 1 Kiste Leinen (196 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen Fr. seit 26. Februar.
H v. B. 1 Kiste Porcellan (150 Pfd.) von Chalons s./M. fehlt in Weissenburg seit 13. October 1870.
H B 326. 1 Fass Wein (381 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg
Hofmarschall-Amt Lauenburg, Jäger-Bataillon No. 9. { 13 Fässer alte Montur, 10 Kisten Porcellan (7500 Pfd.) } v. Lagny fehlen in Weissenburg seit 26. December 1870.
H 28. 1 Ballen Baumwolle von Hagenau fehlt in Weissenburg seit 31. August.
H K 87/88. 2 Cadres leere Flaschen (1200 Pfd.) von Hagenau fehlen in Zabern seit 31. Juli.
H 4594. 1 Fass Farbe (277 Pfd.) von Strassburg fehlt in Sennheim seit 5. August.
Herzog Emil, Limatshof Baden (Suisse). 1 Pack Kleider (1½ Pfd.) von Colmar fehlt in St. Louis seit 7. August.
H S 137. 1 Ballen Leinen (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 13. September.
H 1/2. 2 Körbe Dosen (316 Pfd.) von St. Avold fehlen in Strassburg seit 31. August.
H G 332. { 1 Kiste Wein (185 Pfd.) } von Saargemünd fehlen in Strass-
H G 596. { 1 Fass „ (185 Pfd.) } burg seit 21. September.
Haag brasseur. 1 Sack Korke (64 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg E. seit 11. August.
H A 1. 1 Pack Leinen von Weissenburg fehlt in Strassburg E. seit 26. August.
H 1551. 1 Ballot Baumwollwaaren (126 Pfd.) von Benfeld fehlt in Hagenau seit 12. October.
H B M. 1 Ballot Bücher (97 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.
Himmelspach. 1 Korb Leinen (50 Pfd.) von Saargemünd fehlt in St. Amarin seit 15. October.
H M 4045/46. 2 Sprossenkörbe Steingut (1320 Pfd.) von Hagenau fehlen in Wasselnheim seit 31. Juli.
Hanhart } 66, 324. 2 Fass Wein (600 Pfd.) }
Esser Sohn } 9254. 1 leeres Fass } von Bennweier fehlen in Thann seit 18. August.
Hickel. 1 Collo Nähtisch von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 27. October.
Houssel Collignier Metz. 1 Sack Schuhnägel (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 10. October.

H 467. 1 Ballen Wolle (27 Pfd.) von Kehl fehlt in Markirch s. 21. Oct.
H B 1905 1 Ofen (291 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Lemberg seit 10. October.
H M 789. 1 Fass Theer (278 Pfd.) von Thionville fehlt in Carlingen seit 28. October.
H K. 1 Collo Schwinge von Avricourt fehlt in Strassburg seit 7. Nov.
(HB) A. Zolcot. 2 Pack leere Säcke von Strassburg fehlen in Avricourt seit 10. November.
HV 1815. 1 Ballot Bücher (150 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau.
H H 1/2. 2 Kisten Kleider (130 Pfd.) von Trier fehlen in Metz E. seit 2. December.
H N 11. 1 Ballen Saamen (100 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 19. November.
Hummel. 1 Pack Bücher (3 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit November.
H E M 264. 1 Ballen Baumwolle (96 Pfd.) von Münster fehlt in Kehl seit 29. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke von Münster fehlt in Strassburg seit 30. November.
H. 1 Fässchen Häringe (70 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 30. November.
H F M 276. 1 Ballen baumw. Waaren (286 Pfd.) von Münster fehlt in Weissenburg seit 7. December.
Heming, Est 1/11. 2 leere zerlegte Lattenkörbe (580 Pfd.) v. Weissenburg fehlen in Hemmingen seit 29. November.
Huorot, Strassburg. 1 Pack Journale (6 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 3. December.
H V W 1626. 1 Kiste Kurzwaaren (260 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 27. November.
Herrenschmidt. 1 Wagendecke von Avricourt fehlt in Strassburg seit 18. December.
H R C 3/5. 3 Kisten Indigo von Avricourt fehlen in Strassburg seit 6. December.
Haas. 6 Sack Kaffee (1200 Pfd.) von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 9. December.
HL 2581. 1 Ballen Bücher (44 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 20. December.
Herbst. 1 leeres Fass von Mühlhausen fehlt in Rappoltsweiler seit 20. September.
H R C 2425, 2271, 2457. 3 Kisten Kammgarn (196, 196 und 190 Pfd.) von Erstein fehlen in Strassburg seit 30. December.
H L C 460. 1 Kiste Sammet (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg E. seit September.
H K 1/2. 2 Pack Bücher (200 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 2. Januar.
H. 1 Tönnchen Häringe von Strassburg fehlt in Hagenau s. 29. Oct.
H V W 1136. 1 Kiste (Inh. unbek.) (376 Pfd.) fehlt in Mühlhausen G.-E. seit 10. Nov.
H F 1/2. 2 Fässer Bier (432 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 5. Januar.
H B 4246. 1 Kübel Käse (120 Pfd.) von Basel fehlt in Schlettstadt seit 9. Januar.
Hüffel. 1 Kiste Wein fehlt in Hagenau seit 21. Januar.
H B II. 1 Fass Wein von Wasselnheim fehlt in Kehl seit 21. Oct.
Herbin 50. 1 Ballen (Inh. unbek.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 30. November.
Hummel u. Co. 1 Kiste Buffletrie von Avricourt fehlt in Strassburg E. seit 9. Januar.
Hatt. 1 leeres Fass (82 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg F. seit 9. Januar.
H R 45. 1 Kiste Hausrath von Forbach fehlt in Noveant seit 8. Febr.
H ⛵ S 2758. 1 Kiste Spielkarten (163 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 9. Februar.
H L V. 1 Kiste Gusswaaren (48 Pfd.) von Hettingen fehlt in Homburg seit 14. Februar.
H 84. 1 Ballot Bäume (219 Pfd.) von Bollweiler fehlt in Mühlhausen [G.-E.] seit 14. Februar.
[0] 7754. 1 Fass Seife (440 Pfd.) von Mannheim via Kehl fehlt in Strassburg seit 15. Februar.
H L F 19. 1 Fass Wein (295 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 24. Februar.
Heidenheim, Mainz 1. 1 Ballen Hopfen (89 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit October.
Haupt-Zollamt Mannheim. 1 leere Kiste von Noveant fehlt in Forbach seit Februar.
H S 3. 1 Fass Seife (155 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Kogenheim seit 4. März.
J F A 1. 1 Fass Stiefel (429 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 15. März 71.
1. Jäger-Bat. 9. Armee-Corps 25. Div. 1 Kiste alte Montur von Amboise fehlt in Strassburg seit 4. März.
J G 3. 1 Kiste Bleisalz (22 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Markirch seit 8. October.
J R 7005. 1 Ballen Papier von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 10. September.
Jaquant. 1 Kiste Papier (40 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg s. Aug.
J A C 1647. 1 Packet Handschuhe (4 Pfd.) von Forbach fehlt in Pagny seit 10. September.
Imbach Maréchal. 1 Ballen Garn (106 Pfd.) von Dornach fehlt in Strassburg seit 25. August.
J F. 4 Stück Gusswaaren (182 Pfd.) von Guntershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
J R 5846. } 2 Ballen Wollenwaaren (464 Pfd.) von Altmünsterol fehlen
C F F 5847. } in Strassburg seit 11. September.
J S 1250/51, 1267. 3 Kisten Fournituren (251 Pfd.) von Mainz fehlen in Basel seit 27. Juli.
J 432. 1 Ballen Bäume von Bollweiler fehlt in Basel seit 30. October.
J G 1107. 1 Kiste Liqueur (107 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hagenau seit 18. Juli.
Imbach & Maréchal 1/5. 5 Ballen Wollenwaaren (580 Pfd.) von Metz fehlen in Dornach seit 8. September.
J Z L 1357. 1 Kiste Strumpfwaaren (184 Pfd.) von Kehl fehlt in Sennheim seit 11. October.
J S. 4 Mistgabeln u. 1 Spaten von Homburg fehlen in Oberehnheim seit 20. September.
J B F F 1647. 1 Ballen Tuch (134 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 5. November.
Jourdon. 1 Ballen Hutwaaren (50 Pfd.) von Novéant fehlt in Metz Eilg. seit 26. October.
J H. 1 Collo Bretter (257 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 9. November.
Joliat à St. Michel. 1 Pack leere Säcke von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. November.
J B 917/18. 2 Kisten Kurzwaaren (220 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 17. November.
J E 102. 1 Kiste Hemden (286 Pfd.) von Hagenau fehlt in Kehl resp. Nürnberg seit 24. October.
J H 601. 1 Kiste Cigarren (78 Pfd.) von Kehl fehlt in Avricourt seit 22. August.
J F. 2 hölzerne Modelle (16 Pfd.) von Guntershofen fehlen in Erstein seit 17. October.
Israel Rosalie. 1 Ballen Wollenwaaren (44 Pfd.) von Strassburg fehlt in Kestenholz seit 3. December.
J W C 3585. 1 Kiste Schnupftabak (135 Pfd.) von Landau fehlt in Saargemünd seit 26. November.
J P 216. 1 Kiste Filzhüte (36 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Avricourt seit 3. December.
J R 194. 1 Ballen Wollengarn (113 Pfd.) von Barr fehlt in Lutterbach seit 28. November.
J B. 1 Ballen leere Säcke (52 Pfd.) von Strassburg fehlt in Schlettstadt seit 12. December.
J L F 6. 1 Fass Kaffee (1004 Pfd.) von Basel fehlt in Altkirch s. 4. Dec.
J E 325. 1 Kiste Fensterglas (360 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg E. seit December.
J R M. 1 Stab Eisen (714 Pfd.) von Banstein fehlt in Metz s. 12. Dec.
Jung in Schiltigheim. 1 Sack leere Säcke von Metz fehlt in Strassburg seit 29. December.
J C 517. 1 Kiste Hohlglas von Pagny fehlt in Saargemünd s. 21. Oct.
J D 763. 1 Fässchen Schnupftabak von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 8. Januar.
J S 13. 1 leeres Fass von Weissenburg fehlt in Rosheim s. 31. Dec.
J M B 2077. 2276. 1113. } 1 leeres Fass } (170 Pfd.) von Saarburg } 2 leere Kisten } fehlen in Saargemünd s. 11. Januar.
J A 7907. 1 Kiste Parfümerien von Strassburg fehlt in Hagenau seit 30. October.
J B 150. 1 Kiste Schwefelsäure (298 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 25. November.
J M 10. 1 Pack Säcke ven Hettingen fehlt in Pagny seit 3. Febr.
J D & Q 657. 1 Fass Färbeflechten (256 Pfd.) von Pagny fehlt in Farschweiler seit 9. Febr.
J L P 438. 1 Kiste Oel (50 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Ruffach s. 29. Januar.
J D & L 660. 1 Korb Indigo (14 Pfd.) von Pagny fehlt in Saargemünd seit 12. Februar.
J P R 48. 1 Ballen Gewebe (50 Pfd.) von Markirch fehlt in Metz Fr. seit 16. Febr.
Jaudel Berfeld. 1 Bund 6 Körbe von Avricourt fehlt in Benfeld seit 15. Februar.
J H F 378, 393. 16 Ballen baumwollenes Tuch (1328 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen Fr. seit 22. Febr.
J Reber, Burgfelden. 1 Pack Leder (4 Pfd.) von Obersulz fehlt in St. Louis seit 5. März.
J E 421, 424. 4 Kisten Glas (2200 Pfd.) von Barr fehlen in Strassburg Fr. seit 5. März.
Joachim Trier. 1 Ballen Tuch (20 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit September.
K 5. 1 Ballen Effecten von Nancy fehlt in Weissenburg.
K M 2. 1 Collo Montur von Nogent fehlt in Weissenburg seit 6. Dec. 70.
Königl. Bayer. Fest.-Abtheilung Ingolstadt. 1 Kiste Bekleidungs-Gegenstände (300 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 29. Januar 1871.
K K Z D 1167. 1 Packet Gewehre } von Meaux fehlen in Weissenburg
K M F D 167. 1 Packet Gewehre } seit 15. März.

Kellermann — Strassburg. 1 Kiste Corsetten (24 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April.
K G 3852. 1 Kiste Farben (59 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Markirch seit 31. Juli.
K. 60 Feuerschippen von Saargemünd fehlen in Bitsch seit 30. Sept.
Kritter. 1 Kiste Kleider (35 Pfd.) von Kehl fehlt in Belfort s. 11. Aug.
K F 4851. 1 Kübel Butter (40 Pfd.) von Colmar fehlt in Leberau seit 22. September.
Klein. 1 Kiste Zündhütchen von Avricourt fehlt in Saarburg s. 1. Oct.
Krantz. 1 Kiste Mehlfabricate (64 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 5. October.
Kolb frères. 1 Ballot Kautschuk (24 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 31. September.
K S E 18. 1 Lederdecke von Avricourt fehlt in Saarbrücken s. 25. Sept.
Kaufmann. 1 Fass und 1 Kiste Schusterwerkzeug (200 Pfd.) von Metz fehlen in Weissenburg seit 17. October.
K B 708. 1 Kiste Garn von Ludwigshafen fehlt in Zürich seit 27. Juli.
K H 3. 1 Kiste Möbel von Belfort fehlt in Basel seit 21. August.
Königl. Preuss. Nebenzollamt zu Elten I. 1 Kiste Schlösser (45 Pfd.) von St. Louis fehlt in Hagenau seit 21. August.
Kienzy-Griener. 3 leere Harasse (370 Pfd.) von Gebweiler fehlen in Wesserling seit 13. October.
Kunemann Wolff. 3 Ballen Wollenwaaren (84, 26 und 88 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Dammerkirch seit 5. October.
Wilhelmine Kürthen. 1 Koffer Kleider von Neuwied fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 5. November.
K. 2 Colli Eisenfedern (100 Pfd.) von Strassburg fehlen in Altkirch seit 7. November.
K. 14 Colli Eisenwaaren von Metz fehlen in Colmar seit 11. November.
K & P 4. 1 Kiste Drucksachen (620 Pfd.) von Wesserling fehlt in Mühlhausen seit 16. November.
Jean Klein beim Nebenzollamt Novéant. 2 Sack Gemüse (215 Pfd.) von Metz fehlen in Novéant seit 10. November.
Kontrole Saarbrücken. 1 Collo Drucksachen (17 Pfd.) von Metz fehlt in Saarbrücken seit 2. November.
Keller & Guérin. 1 leeres Cadre (345 Pfd.) von Colmar fehlt in Avricourt seit 15. December.
Klein Pondhomme. 1 Korb Eisenwaaren (8 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 30. December.
Kaiserliches Haupt-Zollamt in St. Louis. 1 Bund Zolltaschen von Hettingen fehlt in St. Louis seit 5. December.
K 961. 1 Kiste Eisenwaaren (120 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Saarburg seit 16. December.
Köchlin, E. G. 1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhaufen Fr. in Metz seit 2. Januar.
K 1/10. 10 Stück Commoden und Zubehör (1055 Pfd.) von Ludwigshafen fehlen in Metz Fr. seit 7. Januar.
Köchlin, E. J. 2 Sack Weizen (416 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit Januar.
Köchlin, E. J. 3 Sack Weizen (624 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit Januar.
K W. 1 Gussstück (350 Pfd.) von Metz fehlt in Ars a./M. s. 23. Jan.
K 1. 18 Schlüssel von Ludwigshafen fehlen in Metz Fr. seit 7. Jan.
Kremer. 1 Kiste Maschinentheile (454 Pfd.) von Strassburg fehlen in Avricourt seit 10. August.
Max Kahn. 1 Kiste Schuhwaaren von Mühlhausen fehlt in Colmar seit 7. August.
Klein. 1 Kiste Kurzwaaren (60 Pfd.) von Colmar fehlt in Rosheim seit 19. Februar.
K. 20 Bund Walzeisen (1000 Pfd.) von Hemmingen fehlen in Rosheim seit 2. März.
Kuhn. 1 Kiste Eisenwaaren von Avricourt fehlt in Zabern s. 1. März.
Latouré artiste Bruxelles. 2 Koffer Effecten (50 Pfd.) von Châlons fehlen in Weissenburg seit 14. October 1870.
Landw.-Regt. 71. 2 Fässer wollene Hemden (500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 12. Februar.
L B C S 1. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L B C A. 1 Kiste Militär-Effecten (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar.
L K 712/14. 3 Colli Kleider und Betten (166 Pfd.) von Kehl fehlen in Altkirch seit 16. August.
L W 1. 1 Kiste Garderobestücke (220 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 13. August.
Lambin & Lefevre. 1 Ballen Hanfgurten (11 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Steinburg seit 20. September.
L L 1/2. 2 Kisten Streichfeuerzeug (381 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Rohrbach seit 7. August.
L B 4274/5. 4 Kisten Käse (314, 146 u. 992 Pfd.) von Basel fehlen 4272/3. in Metz seit 2. September.
L 1/2. 2 Packete Manuf.-Waaren (110 u. 144 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Saarburg seit 24. August.
L B 20201. 1 Kiste Schiefer (228 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Colmar seit 16. October.
L L 3/4. 2 Pack Betten von Forbach fehlen in Metz seit 23. Oct.
L B 5903. 1 Fass Theer von Sulz u. W. fehlt in Wasselnheim seit 21. August.
L T 22. 1 Fass leer (170 Pfd.) von Basel fehlt in Bennweier seit 24. October.
Charles Louis. 1 Pack Kleider von Avricourt fehlt in Dettweiler seit 23. October.
Lehmann. 1 Kiste altes Eisen (240 Pfd.) fehlt in Strassburg seit 18. September.
L'huilier fils. 2 Fass, leer (90 Pfd.) von St. Avold fehlen in Pagny seit 7. October.
L B 150. 1 Kiste Schwefelsäure (298 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 25. November.
L W O 4212. 1 Fass Spiritus (615 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in St. Avold seit 25. November.
Levy, Nancy. 6 Pack leere Säcke (466 Pfd.) von Carlingen fehlen in Pagny seit 28. November.
L. 8 Colli Eisenreifen (660 Pfd.) von Metz fehlen in Colmar s. 17. Dec.
L F 14/18. 5 Ballen Wollabfälle (996 Pfd.) von Belfort fehlen in Wasselnheim seit 15. December.
L S 9/10. 2 leere Fässer (110 Pfd.) von Lützelburg fehlen in Rappoltsweiler seit 3. December.
L 1. 1 Fass Caviar von Metz fehlt in Diedenhofen seit 18. Dec.
L E 1. 1 Kiste Glaswaaren (72 Pfd.) von Strassburg fehlt in Lemberg seit 21. September.
L K B 1. 1 leerer Harass (260 Pfd.) von St. Louis fehlt in Sulz u. W. seit 4. November.
L B 2. 1 Fass Theer (233 Pfd.) von Sulz u. W. fehlt in Wasselnheim seit 21. August.
L L L 1. 1 Hut Zucker von Saargemünd fehlt in Bliesbrücken seit 6. December.
L K 634. 1 Korbfl. Wermuth (125 Pfd.) von Strassburg fehlt in Gebweiler seit 25. Januar.
L. 1 Collo Rundeisen von Metz fehlt in Merzweiler seit 16. Dec.
L H M 556. 1 Kiste Nägel (556 Pfd.) von Pagny fehlt in Metz seit 31. Januar.
L Y 9413/14. 2 Fass Branntwein (175 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. seit 17. Februar.
L R 300. 1 Ballen Bücher (48 Pfd.) von Strassburg E. fehlt in Altkirch seit 10. Februar.
L E 561. 1 Ballen Wolle (110 Pfd.) von St. Louis fehlt in Mühlhausen Fr. seit 21. Februar.
L C 10609. 1 Korb Firniss (153 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 22. Februar.
Lazarus Michel. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg Fr. seit 24. Febr.
L 1/3. 3 Körbe Holzwaaren (320 Pfd.) von Carling fehlen in Pagny seit 23. März.
L O 8119. 1 Fass Spritt (1164 Pfd.) von Strassburg Fr. fehlt in Farschweiler seit 20. Februar.
L R 4. 1 Kiste Kleider von Kehl fehlt in Colmar seit August 1871.
Larbaletier. 1 leeres Fass (120 Pfd.) von Bitsch fehlt in Saarburg s. 29. Febr.
Militär-Apotheke Landau. 1 Kiste Medicamente (13 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 1. April.
Moritz H 1229. 1 Korb Mineralwasser (50 Pfd.) von Basel fehlt in Thann seit 14. August.
M 52. 1 Pack Papier von Kehl fehlt in Hagenau seit 17. August.
M 2. 1 Schraubstock (60 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Brumath seit 31. August.
M 7958. 1 Kiste Colonial-Waaren (43 Pfd) von Landau fehlt in Rohrbach seit 17. Juli.
E Müller. 1 Fass leer (38 Pfd.) von St. Pilt fehlt in Strassburg seit 14. August.
M F & C 750. 1 Kiste Liqueur (85 Pfd.) von Pagny fehlt in Montigny seit 19. August.
M 50094. 7 Bal. bw. Abfall von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 29. Aug.
M S C 965. 1 Kiste Eisenwaaren (94 Pfd.) von Bollweiler fehlt in St. Avold seit 12. September.
Magdeb. Train Bat. No. 4 Magdeburg. 3 Tonnen Militärgut (600 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 6. Sept.
M D I, II, III, IV, V, VI. 3 Kisten 3 Colli Militär-Effecten (456 Pfd.) von Belfort fehlen in Strassburg seit 15. Juli.
Frau Maillard Paris. 1 Kiste Mineralwasser (60 Pfd.) von Hagenau fehlt in Avricourt seit 31. August.
M B 562/64. 3 Kisten Hohlglas (1146 Pfd.) von Hagenau fehlen in St. Louis.
M B 16102. 1 Kiste Käse von Basel fehlt in Colmar seit 24. October.
M A B div. Nrn. 6 leere Fässer (226 Pfd.) von Remilly fehlen in Neunkirchen seit 29. September.
M 1. 1 Ballen Betten (48 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Schlettstadt seit 19. October.
M H. 2 Bund Fenstereisen (196 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Markirch seit 30. October.
Muhr. 2 leere Fässer von Saargemünd fehlen in Schlettstadt seit 4. October.

M F 951. 1 Ballot Seide von Ludwigshafen fehlt in Zürich s. 25. Juli.
M L 5913. 1 Fass Liqueur von Pagny fehlt in Saargemünd seit 11. November.
M. 32 Stück Gusswaaren (180 Pfd.) von Merzweiler fehlen in Molsheim seit 22. November.
M ✡ 877/78. 3 Ballen Droguen (470 Pfd.) von Hettange fehlen in Metz seit 31. October.
M. 13 Platten Eisenblech von Metz fehlen in Farschweiler s. 13. Nov.
Martini, Holzhändler. 1 Collo Wagendecke (52 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dammerkirch seit 5. Dec.
M T 1339. 1 Ballen Kaffee (68 Pfd.) von Strassburg fehlt in Diedenhofen seit 24. November.
Moulin de la manntention civile. 1 Bund leere Säcke von Strassburg fehlt in Paris seit 9. December.
Mergler. 1 Korb Blechwaaren (22 Pfd.) von St. Amarin fehlt in Mühlhausen seit 12. December.
M C 19107. 1 Kiste Conditorwaaren (30 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Zabern seit 13. December.
Mayer l'abbé. 1 Pack Stiefel (2 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 14. October.
M M 1421. 1 Ballot Leinen (97 Pfd.) von Montigny fehlt in Metz seit 22. November.
M L 8667. 1 Ballot Manufacturwaaren von Avricourt fehlt in Hagenau seit 3. December.
Muré Curé Felleringen Stat. Wesserling. 1 Kiste Kerzen (58 Pfd.) von Colmar fehlt in Wesserling seit 24. Januar.
M M 40. 1 Kiste Gartensaamen (22 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg E. seit 6. Februar.
M S C 704/8. 5 Fass Eisenwaaren (1010 Pfd.) } von Bollweiler fehlt
711. 1 Fass Eisenwaaren (144 Pfd.) } in Strassburg seit 7. Februar.
M B 286. 1 leeres Fass von Weissenburg fehlt in Strassburg E. seit 3. Februar.
M S, Paris 1. 1 Ballen Musiques (55 Pfd.) von Metz fehlt in Pagny seit 18. Febr.
M. 2 Stück Spiralfedern für Buffer (57 Pfd.) von Saarbrücken fehlen in Montigny seit 25. Januar.
M 4414. 1 Kiste Cigarren (102 Pfd.) von Strassburg fehlt in Thann s. 17. Februar.
Max Cahn. 1 Kiste Schuhwaaren von Mühlhausen fehlt in Colmar s. 7. August 1871.
M W 10969. 1 Kiste Tapeten (94 Pfd.) von Pagny fehlt s. 5. März.
Majerus, Paris. 1 Pack Leinen (14 Pfd.) von Pagny fehlt s. 5. März.
Müller, Trier. 1 Kiste Modewaaren (8 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit Sept.
M E S. 2 Körbe Stahlwaaren (401 Pfd.) von Homburg fehlen in Mühlhausen Fr. seit 11. December.
N 10. 1 Kiste Montur (300 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 10. Januar 71.
N B C 22. 1 Kiste Wichse (150 Pfd.) von Colmar fehlt in Altkirch seit 17. August.
Niclas. 1 Packet Kurzwaaren (13 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen seit 30. August.
N 18. 1 Kiste Kleider (287 Pfd.) } von Belfort fehlen in Basel seit
1 Koffer Kleider (? Pfd.) } 18. September.
N 103. 1 Collo Waffen (22 Pfd.) von Hettingen fehlt in Basel seit 9. November.
Nord 551. 1 Decke von Bischweiler fehlt in Avricourt seit 19. Novbr.
N S 2489. 1 Ballen Flaschenhalter (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit November.
N G S 6814. 1 Kiste Tabak von Forbach fehlt in Diedenhofen seit 30. November.
Nord 3901. 1 Decke von Carlingen fehlt in Pagny seit 29. Nov.
N. 2 Fässer Sardinen von Metz fehlen in Diedenhofen seit 15. Dec.
Nord 3269, 495, 10556. 3 Decken von Bischweiler fehlen in Diedenhofen seit 18. December.
N B 221. 1 Ballot Tapeten (310 Pfd.) von Metz fehlt in Diedenhofen seit 10. Januar.
Niffeler. 1 leere Milchkanne von Mühlhausen fehlt in Dammerkirch seit 19. Februar.
Noêl. 1 Kiste Zuckerbohnen von Metz fehlt in Saarburg seit 13. Jan.
Novettieres. 1 Sack Meerrettig (100 Pfd.) von Colmar fehlt in Schlettstadt seit 5. März.
Orth, Philipp in Weissenburg. 1 Collo Filz (32 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.
O W. 2 Colli Stifte von Metz fehlen in Weissenburg seit 24. Dec.
O S 64/65. 2 Kisten Eisenwaaren (925 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Weissenburg seit 24. Februar.
3. Pomm. Inf.-R. No. 14. 13 Fässer } Montur (2500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 14. Dec. 70.
1 Kiste }
P 112. 1 Kiste Glaswaaren (15 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 1. September.
P S 1400/2. 2 Kisten Nudeln von Altmünsterol fehlen in Strassburg seit 8. September.
Pierretz. 1 Kiste Hüte (14 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Metz seit 21. Juli.
Poisson. 1 Kiste Weisswaaren (12 Pfd.) von Saarburg fehlt in Strassburg E. seit 30. August.
Pierot. 1 Packet Gummiwaaren (54 Pfd.) von Wasselnheim fehlt in Strassburg E. seit 19. August.
P G und Adr. Schuster Burkhard Basel. 1 Kiste Ornamente (102 Pfd.) von Colmar fehlt in Basel seit 3. October.
Pagelet. 1 Pack Packtuch (76 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 5. November.
Père et fils. 1 Ballen Tuch (204 Pfd.) von Markirch fehlt in Rosheim seit 5. November.
Potain 68. 1 Kiste Eisenwaaren von Benningen fehlt in Metz seit 30. August.
P R 753. 1 Kiste Uhrengläser (152 Pfd.) von Lemberg fehlt in Hettingen seit 25. October.
P F 612/32. 21 Ballen Baumw.-Abfall von Colmar fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
Paris, Douane. 6 Pack Plombirleinen von Strassburg fehlen in Avricourt seit 14. October.
P 1. 1 Ballot Wolle von Belfort fehlt in Wasselnheim seit Nov.
P B 124, 137. 2 Wagendecken von Colmar fehlen in Weissenburg seit 8. December.
P F 31. 1 Kiste Chromate (302 Pfd.) } v. Mühlhausen fehlen in Oberehnheim seit 10. September.
33. 1 Fass Litharge (414 Pfd.) }
Pfarrer Naegelé. 1 leeres Fass (24 Pfd.) von Fegersheim fehlt in Schlettstadt seit 1. December.
P L M 16113. 1 Wagendecke von Bischweiler fehlt in Mühlhausen seit 13. Januar.
Prevel. 2 leere Kisten (165 Pfd.) von Saargemünd fehlen in Metz G.-E. seit 30. December.
P F 10, 2303, 2306. 3 Ballen Wolle (478 Pfd.) von Wasselnheim fehlen in Schweighausen seit 19. Januar.
P P 1. 1 Fass Chemicalien von Sentheim fehlt in Mühlhausen seit 23. Januar.
P L M 9757. 1 Decke von Forbach fehlt in Pagny seit 16. Januar.
P L M 542. 1 Decke von Forbach fehlt in Pagny seit 24. Januar.
P. 2 Stück flaches Eisen von Metz fehlen in St. Avold seit 20. Januar.
P 3603/4. 2 Ballen baum. Waaren (605 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 14. Mai.
P A 584. 1 Kiste Chocolade (46 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Metz seit 11. Januar.
Q 1201. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Mühlhausen seit 23. Februar.
R B C 1. 1 Kiste Monturstücke von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April.
R E 487. 1 Fass Oel (490 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 7. August.
R 24. 1 Kübel Schmalz (121 Pfd.) von Kehl fehlt in Colmar s. 10. Oct.
Renault frères. 1 Ballen Wollenwaaren (38 Pfd.) von Strassburg fehlt in Metz E. seit 19. October.
A. Rihn, Zabern. 1 Kiste (Inhalt unbek.) von Colmar fehlt in Zabern seit 5. November.
R S 1438. 1 Ballen Webevögel (33 Pfd.) von St. Louis fehlt in Markirch seit 13. November.
Roesner. 1 Kiste Maschinentheile (454 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt seit 10. August.
R. 1 Buchbinderpresse (16 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Metz seit 11. December.
R F 5910. 1 Korb Eisenwaaren (460 Pfd.) von Falkenberg fehlt in Saarburg seit 15. December.
R 725. 1 eiserner Keil } von Peltre fehlen in Montigny seit
1 Collo Schraubentheil } 21. December.
R G 36. 1 Fass Oel von Belfort fehlt in Colmar seit 6. Februar.
Renard Champigny. 2 Colli Decken von Brumath fehlen in Belfort seit 22. October.
R & C 74. 1 Kiste Kurzwaaren (94 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Metz seit 2. Februar.
Reichert & Tervenin Brasseurs Langres. 1 Sack Hefe (20 Pfd.) von Strassburg fehlt in Belfort seit 7. Januar.
R T 36. 1 Ballot rohe Wolle von Kehl fehlt in Barr seit 10. Februar.
W. Roll Eringen 372. 1 Ballen Bäume (296 Pfd.) von Bollweiler fehlt in Kehl seit 16. Februar.
Sanit. Corps III. 1 Kiste Armaturstücke (28 Pfd.) von Chalons fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.
Stockenius Berlin. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg seit 6. December 1870.
Spätholz Wolfsheim. 1 Packet Effecten (1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April 1871.
Sucken Georg in Berlin. 1 Kistchen Musterwaaren (16 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 26. Juli.
S C 208. 1 eiserne Platte (934 Pfd.) von Bitschweiler-Thann fehlt in Bischweiler seit 23. August.
S T 82. 1 Fass Wein von Rappoltsweiler fehlt in Hochfelden s. 2. Sept.
S F. 3 Fässchen Häringe von Strassburg fehlen in Schlettstadt seit 3. October.
S M 516. 1 Ballot Caffee (125 Pfd.) von Forbach fehlt in Bischweiler seit 2. September.
Schroeder & Schmitten Strassburg. 1 Bund leere Säcke (500 Pfd.) von Sentheim fehlt in Strassburg seit 7. August.
S. 30 Kisten Blech (3000 Pfd.) von Metz fehlen in Strassburg seit 8. September.

Serot. 1 Hacke (12 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 5. Aug.
Stenger. 1 Ballot Manufacturwaaren (70 Pfd.) von Benningen fehlt in Metz seit 12. August.
S 402, 404. 2 Ballot Tuch von Mühlhausen fehlen in Metz seit 3. September.
Schwind, Chef de Station Soutz les Bains. 1 Ballot Betten (4 Pfd.) von Zabern fehlt in Gebweiler seit 15. August.
S. W. 2630/31. 2 Kisten Bänder (237 Pfd.) von Avricourt fehlen in Gebweiler seit 1. August.
Spies & Sohn. 1 Pack Eisenwaaren (10 Pfd.) von Markirch fehlt in Gebweiler seit 14. August.
Schalsberg. 1 Fass Wein (186 Pfd.) von Kehl fehlt in Gebweiler seit 4. August.
S. R. 1052. 1 leeres Fass (60 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Gebweiler seit 10. August.
Stoufflet à Boussange. 10 Sack Weizen von Mainz fehlen in Hagendingen.
S. G. 1 Collo Leder von Forbach fehlt in St. Avold seit 24. August.
Siegel Strassburg. 1 Kochofen (90 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 18. September.
Schuster Burkhard, Basel. 2 Colli weisse Holzstecken (128 Pfd.) von Metz fehlen in St. Louis seit 17. October.
Schützenberger Strassburg. 1 Partie Holzwaaren und Möbel (500 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. October.
Schneider Saarburg. 1 Pack Effecten (4 Pfd.) von Avricourt fehlt in Sulz u. W. seit 1. October.
Staehling & Cie. 4 Packete Uhrenfournituren (9 Pfd.) fehlen in Strassburg seit 2. Oct.
S. D. 1 Kiste Garn von Mutzig fehlt in Mühlhausen seit 21. April.
S. W. 6 Tafeln Kupfer von Avricourt fehlen in Wasselnheim seit 7. November.
S. G. A 1024, 1028. 2 Kübel Butter (32 u. 32 Pfd.) von St. Louis fehlen in Metz seit 9 November.
Staub. 2 Kisten Kleider (148 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlen in Avricourt seit 2. August.
Schmidt Falkenberg. 1 Pack Peitschen (12 Pfd.) von Pagny fehlt in Falkenberg seit 30. September.
Stöcker. 1 Kiste Holzpfeifen (40 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mühlhausen E. seit 5. December.
Simonis Epicier Kaisersberg 1/4. 4 Fass Häringe (288 Pfd.) von Strassburg fehlen in Bennweier seit 28. November.
Seiffert. 1 leeres Fass (24 Pfd.) von Hochfelden fehlt in Bennweier seit 28. November.
Schlumberger & Beckel. 1 Collo Guss von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. November.
S F C. 12 leere Kisten von Avricourt fehlen in Strassburg seit 6. Dec.
S A. 2 Stab Stangeneisen von Reichshofen fehlen in Altkirch seit 30. November.
C. Schaek, Kaiserslautern. 1 leeres Fass retour (44 Pfd.) von Colmar fehlt in Weissenburg seit 8. December.
S $\mathcal{L}$ C 8903. 1 Kiste Garnituren (108 Pfd.) von Basel fehlt in Dornach seit 16. December.
S B 1. 1 Bund Stahl (210 Pfd.) von Bannstein fehlt in Thann seit 14. December.
SS 104. 1 Sack Holzwaaren (30 Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in Metz [Eilg.-Exp.] seit 19. Dec.
Stoecklin Gbrd., Negt. 1 Bund leere Säcke (9 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Mühlhausen seit 23. December.
S 1. 1 Kiste Bücher (88 Pfd.) von Dornach fehlt in Rappoltsweiler seit 13. October.
S P 5839. 1 Kiste Chocolade (30 Pfd.) von Basel fehlt in Markirch seit 5. December.
S C 5054. 1 Kiste Gewebe (484 Pfd.) von Belfort fehlt in Gebweiler seit 18. November.
S. 19 Ofentheile (141 Pfd.) von Saarbrücken fehlen in Bitsch s. 5. Dec.
Schiffmann. 1 leeres Fass von Brumath fehlt in Rappoltsweiler seit 11. Januar.
Salzmann, Ligolsheim 1. 1 leeres Fass (72 Pfd.) von Altkirch fehlt in Bennweier seit 6. Januar.
Station Chaumont 234. 1 Decke von Avricourt fehlt in Philippsburg seit 17. Januar.
S. 1 Stange rundes Eisen (16 Pfd.) von Metz fehlt in Rohrbach seit 20. Januar.
S 488, 905. 2 Decken von Forbach fehlen in Pagny seit 11. Jan.
S G 790. 1 Ballot baumw. Waaren (572 Pfd.) von Belfort fehlt in Weissenburg seit 21. October.
G. Schepeler. 1 Korb Käse (20 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 9. Februar.
S. 12 Stab Eisen (852 Pfd.) von Reichshofen fehlt in Mülhausen Fr. seit 26. Januar.
S. 2 Säcke Gerste von Avricourt fehlen in Königshofen seit 7. Jan.
S B S 1761. 1 Pack Seidenwaaren (1½ Pfd.) von Paris fehlt in Metz seit 6. Januar.
S M 45. 1 Fass Cichorien (318 Pfd.) von Metz fehlt in Farschweiler seit 10. Februar.
Scheidecker 2884. 1 Ballen Maronen (53 Pfd.) von Belfort fehlt in Mutzig seit 25. Januar.
Sienert. 1 Matratze von Harburg fehlt in Metz Fr. seit 6. Februar.
S H S 431. 1 Ballen baumwoll. Waaren (43 Pfd.) von Kehl fehlt in Bischweiler seit 17. Februar.
Scherzeck. 1 Kiste Lederwaaren (80 Pfd.) von Merzweiler fehlt in Schlettstadt seit 19. Februar.
S O E 89. 1 Kiste Mineralwasser (202 Pfd.) von Strassburg fehlt in Colmar seit 24. Februar.
S F 145. 1 Fass Kartoffelmehl (330 Pfd.) von Logelbach fehlt in Belfort seit 11. Februar.
Schützenberger. 6 leere Fässer von Avricourt fehlen in Strassburg Fr. seit 23. Februar.
S W E 6329. 1 Ballen Leinen-Garn (111 Pfd.) von Colmar fehlt in Senntheim seit 26. Februar.
Schneider J. 39/40. 2 Pack leere Säcke (50 Pfd.) von Avricourt fehlen in Saarburg seit 3. März.
S 2405. 1 Kiste Kurzwaaren von Avricourt fehlt in Strassburg Fr. seit 5. März.
Schw. Hamburg. 1 Kiste Porcellan (6 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit September.
S 30. 1 Fass Kupfer (554 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Mühlhausen seit 29. December.
T St 1/4. 4 Kisten Telegraphengeräthe (1200 Pfd.) von Orléans fehlen in Strassburg seit 1. März 71.
Tuliffe. 1 Korb Effecten (140 Pfd.) von Nancy fehlt in Metz s. 29. Juli.
T 2781. 1 Kiste Stearinlichte von Strassburg fehlt in Metz seit 17. October.
T H 62. 1 Bund Eisenblech (103 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hochfelden seit 23. Nov.
T W 2176. 1 Collo Farbe (73 Pfd.) von Kehl fehlt in Mühlhausen seit 9. August.
Thirion. 1 Paquet Papetrie von Pagny fehlt in Novéant s. 18. Aug.
J. Tesché. 1 Koffer Effecten (68 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit December.
T M 218/219. 2 Ballen Schirmtheile (457 Pfd.) von Harburg fehlen in Metz (Güt.-Exp.) seit 23. December.
Thiboret. 1 Koffer Effecten (40 Pfd.) fehlt in Pagny seit 17. Februar.
Th. E. 1 Bank von Ars s. M. fehlt in Forbach seit Februar.
Ullmann. 3 Kisten Hüte (175 Pfd.) von Strassburg fehlen in Altkirch seit 18. August.
Ueber. 2 Colli Bettsäcke (68 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 15. September.
U H. 1 Koffer Bücher (89 Pfd.) von Forbach fehlt in Falkenberg seit 3. August.
V. 1 Collo Eisen (8 Pfd.) von Metz fehlt in St. Avold seit 2. October.
V U 1648. 1 Ballen Rosshaare (152 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 20. October.
Vatrin. 1 Pack Mercerie (14 Pfd.) von Metz fehlt in Saargemünd seit 19. October.
V 1660. 1 Kiste Blechwaaren (180 Pfd.) von Avricourt fehlt in Lemberg seit 5. November.
V P 1. 1 Kiste Glas (70 Pfd.) von Saarburg fehlt in Metz s. 7. Nov.
Eugène Voerth oder Vostlé. 1 Collo Möbel (72 Pfd.) von Rappoltsweiler fehlt in Avricourt seit 14. November.
Vaudrin. 1 Korb Häringe (42 Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz seit 10. November.
Verreries, Valerysthal. 1 Topf Zinn (112 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saarburg seit 1. October.
V S. 5 eiserne Spaten (12 Pfd.) von Homburg fehlen in Mühlhausen seit December.
Verrerie d'Uckange. 1 leerer Harass (230 Pfd.) von Pagny fehlt in Hückingen seit 2. December.
V L 4841, 4735. 2 Decken von Forbach fehlen in Pagny s. 20. Januar.
V 9473. 1 Harass Steingut (420 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Strassburg Fr. seit 8. Juli.
Charles Veronis. 1 Koffer Effecten (32 Pfd.) von Hettingen fehlt in Metz (Eilg.) seit 31. Januar.
V. 3 Stangen Flacheisen von Strassburg fehlen in Mutzig s. 8. Febr.
W S 4978. 1 Ballot Stuhlwaaren (32 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
W St 1784. 1 Kiste Cigarren (85 Pfd.) von Kehl fehlt in Thann seit 4. August.
Woog David. 1 Bund leere Säcke (98 Pfd.) von Brumath fehlt in Rappolsweiler seit 14. August.
D. Woog. 1 Sack Raps von Rappoltsweiler fehlt in Strassburg seit 13. September.
W 3671. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 16. September.
W F 104. 1 Ballen Wollenwaaren (130 Pfd.) von St. Amarin fehlt in Strassburg (Eilg.) seit 11. August.
Weber. 1 Kiste Weisswaaren (15 Pfd.) von Saarburg fehlt in Strassburg seit 30. August.
W E. 5 Colli Gusswaaren (2390 Pfd.) von Mutzig fehlen in Bennweier seit 13. October.
WK 20901. 1 Kübel Käse (500 Pfd.) von Kehl fehlt in Hagenau seit 16. October.
Wolflin Lotz. 1 Ballen Tuch (37 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Basel seit 26. October.

Volflin Königshofen. 3 Pack Säcke (200 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit 5. October.
V. 1 Kiste Blech von Metz fehlt in Strassburg seit 1. November.
V P 529. 1 Korb (Inhalt unbekannt) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen Fr.
V. 9 Colli Hufstabeisen (956 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Hagenau seit 11. November.
hrist. Weiser Strassburg. 1 Pack Kupferfedern fehlt in Strassburg seit 22. November.
r. Wendler Lüneburg (Hannover). 1 Kiste Militärsachen (110 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Weissenburg seit 17. November.
V J 28. 1 Ballen Strumpfwaaren (20 Pfd.) von Barr fehlt in Mühlhausen seit 8. August.
V 1015. 1 Packet Cigarren (169 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Metz seit 27. November.
V C 304. 1 leeres Fass (54 Pfd.) von Thann fehlt in Rappolsweiler seit 6. December.
Verl. 1 Körbchen Esswaaren (18½ Pfd.) von Neunkirchen fehlt in Metz [Eilgut-Expedition] seit 25. December.
V. 2 Bund Eisen (154 Pfd.) von Reichshofen fehlen in Hagenau seit 10. November.
V. 1 Bund Eisen (90 Pfd.) von Metz fehlt in Sulz u/W. seit 29. Dec.
V 1. 1 Fass Salzwaaren (300 Pfd.) von Senntheim fehlt in Strassburg seit 8. Januar.
Volff Pierre. 1 Kiste Effecten von Avricourt fehlt in Rosheim seit 26. December.
V 1/6. 6 Ballot baumw. Abfall (1212 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Saargemünd seit 5. Januar.
V E C 1325. 1 Kiste Bücher (57 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen seit 28. Januar.
V. 2 Tische von Görlitz fehlen in Metz seit 17. Januar.
V 58. 1 leere Kiste von Benfeld fehlt in Strassburg seit 7. September.
V W. 40 Ballen Baumwolle (12000 Pfd.) von Hettingen fehlen in Gebweiler seit 19. Januar.
V J 1703. 1 Ballot baumw. Garn (214 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit 17. Februar.
Vessang Samuel. 3 leere Fässer (744 Pfd.) von Dammerkirch fehlen in Colmar seit 3. Februar.
Veil Imling Saarburg. 4 Pack leere Säcke (190 Pfd.) von Markirch fehlen in Saarburg seit 6. Februar.
W C.) 2 Ballot Baumwolle (600 Pfd.) von Hettingen fehlen in Lo-
S C.) gelbach seit 8. Februar.
erf Jaque Willard. 1 leeres Fass (180 Pfd.) von Schlettstadt fehlt in Rixheim seit 14. Februar.
V J 783. 1 Kiste Effecten (80 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Mühlhausen seit 27. Februar.
G 1. 1 Kistchen Vorstrecker (20 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Nanzig.
ahlmeister Nische 64. Regiment Prenzlau. 12 Tonnen u. 3 Kisten Montur (3000 Pfd.) von Châlons fehlen in Weissenburg seit 5. Dec. 70.
ippmann Schneidemühl 2. 4 Colli Grabzeuge (1084 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Belfort seit 31. Juli.
C 103. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) von Hagenau fehlt in Zabern seit 31. August.
356. 1 Fässchen Bier (69 Pfd.) von Neunkirchen fehlt in St. Avold seit 7. September.
X 48. 1 Ballen Caffee (127 Pfd.) von Hagenau fehlt in Farschweiler seit 27. September.
W A. 1 Ballen Baumwolle von Belfort fehlt in Basel s. 30. Novbr.
Y 85, 99. 2 Kisten Candis (80 Pfd.) von Anvers Bass, fehlen in Basel seit 27. December.
él verification Paris. 1 Kiste Wachs (40 Pfd.) von Colmar fehlt in Paris seit 6. Februar.
uber. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit 23. Februar.
)6 Bund leere Säcke von Nancy fehlen in Weissenburg.
Koffer u. 8 Paquete Militär-Effecten von Ars s/M. fehlen in Weissenburg seit 19. September 1870.
1 Pack, 703 Stück wollene Decken von Strassburg fehlen in Bannstein seit 3. December 1870.
Stück Wagendecken von Epinal fehlen in Weissenburg seit 29. März 1871.
Colli Haardecken von Avricourt fehlen in Weissenburg.
Kiste Ziegelstein-Modelle von Strassburg fehlt in Hagenau seit 16. August.
Kummet } von Hagenau fehlen in Weissenburg seit 21. Juli.
Kummetleib }
Kisten Wäsche u. Kleider von Kehl fehlen in Habsheim seit 9. Sept.
Kiste Maschinentheile (30 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 14. September.
leere Fässer von Kestenholz fehlen in Belfort seit 24. August.
Sägen } (70 Pfd.) von Mutzig fehlen in Strassburg [Eilg.-Exp.]
Kisten Kleider } seit 18. August.
leeres Oelfass von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 11. August.
Buffer Dienstgut von Pagny fehlt in Forbach seit 26. September.
). 1 Cadre (312 Pfd.) fehlt in Montigny seit 8. September.
Bund leere Säcke von Merzweiler fehlt in Weissenburg s. 30. Oct.
30 Körbe } Wein (9720 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg seit
24 Kisten } 26. October.
18 Ballen Garn (4266 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 26. Oct.
1 Kiste Holzschrauben (81 Pfd.) von Avricourt fehlt in Saargemünd seit 21. August.
2 Colli leere Säcke von Strassburg fehlen in Mühlhausen seit 1. Nov.
1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern s. 22. Oct.
2 Sack Kleie von Basel fehlen in Sennheim seit 24. Sept.
1 Kiste Chocolade (55 Pfd.) von Basel fehlt in Strassburg seit 7. Sept.
2 Kübel Käse (757 Pfd.) von Basel fehlen in Strassburg seit 7. Sept.
1 Remington-Gewehr von Hagenau fehlt in Strassburg s. 6. Nov.
1 Rolle Frachtbriefe von Saarbrücken fehlt in Metz s. 4. Oct.
6 Flaschen Schwefelsäure von Dornach fehlen in Basel s. 3. Nov.
1 Sack Mais von Belfort fehlt in Basel s. 7. Nov.
2 Stück neue Ketten (62 Pfd.) von Gr. Hettingen fehlen in Styringen seit 14. October.
15 Sack Weizen von Sennheim fehlen in Mühlhausen seit 14. Novbr.
6 Sack Weizen von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 13. November.
1 neues Fässchen (10 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau seit 4. November.
17 Sack Nitrat (3800 Pfd.) von Avricourt fehlen in Dieuze s. 28. Oct.
1 Gemälde von Merzweiler fehlt in Thann seit 1. November.
20 Colli Calicot von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 10. November.
2 Sack Weizen (500 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 20. Sept.
7 Sack Weizen (1328 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 18. Januar.
1 Sack Weizen von Belfort fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Collo Eisen (170 Pfd.) von Hettange fehlt in Metz seit 16. November.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 20. November.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Sennheim seit 14. November.
3 Hüte Zucker von Avricourt fehlen in Strassburg seit 28. November.
Dr. Jouve. 20 leere Fässer (720 Pfd.) von Saarburg fehlen in Avricourt seit 15. September.
1 Sack Kleider (15 Pfd.) von Dieuze fehlt in Avricourt s. 2. September.
10 leere Fässer (600 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 4. Sept.
11 Käse (299 Pfd.) von St. Louis fehlen in Mühlhausen seit November.
2 Kisten } leer (40 Pfd.) von Avricourt fehlen in Saarburg seit 25. No-
1 Fass } vember.
1 Korb }
1 Sack Erbsen (200 Pfd.) von Avricourt fehlt in Colmar s. 3. Decemb.
2 Sack Gerste (400 Pfd.) von Strassburg fehlen in Königshofen seit 3. December.
4 Sack Hafer (400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 29. Nov.
4 Hüte Zucker von Strassburg fehlen in Weissenburg seit 2. Dec.
2 Sack Hafer (200 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 25. Nov.
4 Stück Schliesser von Colmar fehlen in Weissenburg seit 9. December.
1 Sack Bohnen von Wasselnheim fehlt in Basel seit 2. December.
2 Sack Hafer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 1. December.
3 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit December.
27 Colli Eisen von Avricourt fehlen in Strassburg seit 24. Nov.
2 Sack Weizen (400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit Dec.
2 Sack Weizen von Altkirch fehlen in Sennheim seit 15. December.
5 Sack Weizen von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 20. December.
4 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 22. December.
1 Parthie Bindedraht (10 Pfd.) von Hagenau fehlt in Metz seit 16. Dec.
1 Sack Weizen von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 27. December.
1 Sack Gerste von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. December.
10 Sack Hafer (1400 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen s. 21. Dec.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 21. Dec.
3 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 25. December.
2 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 25. December.
2 Stück Schaufeln von Lemberg fehlen in Strassburg seit 22. Dec.
1 Kürass von Weissenburg fehlt in Strassburg seit 31. December.
2 leere Kisten (100 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Hagenau s. 23. Nov.
1 Pack Filzstiefeln (4 Pfd.) von Strassburg fehlt in Hagenau s. 20. Nov.
1 Sack Roggen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 2. Jan.
1 Sack Gerste von Avricourt fehlt in Strassburg seit 31. December.
14 Sack Hafer von Avricourt fehlen in Strassburg seit 2. Januar.
1 Fass Oel (204 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit Dec.
5 Pack. Eisenblech (570 Pfd.) von Hagendingen fehlen in Styringen seit 19. Dec.
75 Sack Hafer (9000 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Colmar s. 20 Dec.
16 Bauscher } von Bollweiler fehlen in Weissenburg seit 3. Jan.
16 Schliesser }
2 Sack Gerste (300 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 6. Jan.
1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg s. 6. Jan.
1 Sack Erbsen (200 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 9. Jan.
2 Sack Roggen (400 Pfd.) von Bollweiler fehlen in Colmar s. 9. Jan.
1 Sack Mehl (250 Pfd.) von Benfeld fehlt in Mühlhausen seit 7. Jan.
1 Leine von Strassburg fehlt in Walburg seit 11. Jan.
3 Sack Gerste (600 Pfd.) von Avricourt fehlen in Strassburg s. 13. Jan.
1 Sack Roggen (220 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg seit 2. Jan.
6 Sack Weizen (1200) von Belfort fehlen in Mühlhausen seit 18. Jan.
4 Colli grobe Holzwaaren von Forbach fehlen in Metz seit 15. Jan.
4 Colli grobe Holzwaaren von Forbach fehlen in Metz seit 15. Jan.
1 Fass Oel (168 Pfd.) von Belfort fehlt in Colmar seit 21. Jan.
1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg s. 22. Jan.

2 Kippkarren von Remilly fehlen in Benningen seit 23. Nov.
2 leere Oelfässer von Montigny fehlen in Strassburg seit 8. Jan.
1 Ballen roher Caffee von Metz fehlt in Strassburg seit 19. Jan.
2 Ballen Baumwolle (750 Pfd.) von Hettingen fehlen in Mühlhausen seit 22. Januar.
1 Wagendecke von Belfort fehlt in Mutzig seit 27. Jan.
2 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 28. Januar.
1 Sack Weizen von Mühlhausen fehlt in Strassburg seit 28. Jan.
2 Colli Bettsäcke (68 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen (Eilgut-Expedition) seit 15. September.
1 Achsbüchse von Avricourt fehlt in Saarbrücken seit 17. Dec.
2 Achsbüchsen von Avricourt fehlen in Diedenhofen seit 17. Dec.
1 Sortirtasche (Inhalt unbek.) von Avricourt fehlt in Barr seit 21. Nov.
1 Pack Effecten (10 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim s. 15. Jan.
1 Kiste Gläser (14 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim s. 15. Jan.
1 Kiste Filzhüte (46 Pfd.) von Avricourt fehlt in Wasselnheim seit 15. Januar.
1 Stück alte Schiene von Peltre fehlt in Metz seit 21. December.
1 Gussplatte von Pagny fehlt in Farschweiler seit 21. December.
1 Kiste Lampen (100 Pfd.) von Strassburg fehlt in Avricourt s. 18. Sept.
1 eiserner Ofen (308 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Lemberg s. 10. Oct.
32 Stück Gussw. von Merzweiler fehlen in Molsheim seit 22. Nov.
1 Lagerkasten von Pagny fehlt in Forbach seit 6. Nov.
1 Schachtel Austern (2 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg E. s. 1. Dec.
1 Fass Wein (46 Pfd.) von Weilerthal fehlt in Strassburg Fr. s. 6. Dec.
1 Collo Gitter (88 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 24. Dec.
2 Sack Gerste von Avricourt fehlen in Strassburg seit 24. Dec.
1 Pack leere Säcke (101 Pfd.) von Rohrbach fehlt in Remilly seit 21. October.
1 Spaten (4 Pfd.) von Homburg fehlt in Mühlhausen Fr. s. 20. Jan.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Weier im Thal s. 2. Febr.
1 Sack Roggen von Belfort fehlt in Strassburg Fr. seit 12. Februar.
2 Sack Roggen von Belfort fehlen in Strassburg Fr. seit 8. Februar.
40 Sack Roggen von Belfort fehlen in Strassburg Fr. seit 10. Febr.
1 Collo Zwieback von Belfort fehlt in Strassburg Fr. seit 9. Februar.
1 Sack Gerste (200 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg Fr. seit 13. Februar.
1 Ballen rohe Baumwolle (370 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit 11. Februar.
1 Sack Hafer von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit 7. Februar.
1 Sack Weizen von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. seit 4. Februar.
1 Sack Lumpen (40 Pfd.) von Bollweiler fehlt in Hagenau s. 10. Febr.
1 Collo Rohrstühle (4 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen s. 7. Febr.
2 Stück Holzschaufeln von Lemberg fehlen in Schlettstadt s. 12. Febr.
3 Bund Garn von Strassburg fehlen in Colmar seit 19. Februar.
74 Sack Hafer von Hettingen fehlen in Saargemünd seit 13. Februar.
2 Ballen eiserne Ressorts (200 Pfd.) von Ars s./M. fehlen in Strassburg Fr. seit 16. Februar.
10 Ballen Baumwoll-Abfall von Mutzig fehlen in Mühlhausen seit 23. Februar.
3 Bund Holzpflanzen (800 Pfd.) von Kehl fehlen in Barr seit 24. Febr.
1 Sack Roggen (225 Pfd.) von Belfort fehlt in Strassburg Fr. s. 19. Febr.
1 Koffer Effecten (108 Pfd.) von Pagny fehlt in Novéant seit 31. Dec.
1 Pack 6 leere Körbe (24 Pfd.) von Belfort fehlt in St. Louis seit 5. März.
2 Kisten Tabak von Altmünstrol fehlen in Strassburg Fr. s. 5. März.
7 Kisten Blitzableiter von Strassburg.
19 Colli Hölzer (13512 Pfd.) fehlen in Strassburg Fr.
2 Vorhängeschlösser von Strassburg Fr. fehlen in Weissenburg seit 7. Februar.
1 Stange Rundeisen (7 Pfd.) von Basel fehlt in Mühlhausen Fr. seit 23. October.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr.
1 Kiste Fett (34 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. s. Nov. 71.
3 Sack Hafer (345 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. s. 12 Dec.
6 Sack Caffee (1200 Pfd.) von Strassburg fehlen in Mühlhausen Fr. seit 9. December.
1 Ballot Manufacturwaaren (86 Pfd.) von Colmar fehlt in Mühlhausen Fr. seit December.
31 Pack Garn (4912 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. seit 16 Januar.
50 Sack Mehl (11480 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. seit 22. Januar.
100 Sack Hafer (15200 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. seit 18. Januar.
10 Stück Backsteine von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. s. 30. Jan.
1 Sack Hafer (140 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen Fr. s. Februar.
2 Sack Mehl (500 Pfd.) von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. s. 28. Febr.
1 Stange Eisen (108 Pfd.) von Ars s./M. fehlt in Königshofen seit 7. November.

6091. 49. 2 leere Fässer von Zabern fehlen in St. Louis seit 7. September.

595. 1 Kiste Zündhölzer (148 Pfd.) von Forbach fehlt in Metz seit 31. August.

3/6. 3 Sack Perlgerste (250 Pfd.) von Benfeld fehlen in Metz s 12. September.
Wieller & Kruth 56. 1 Fass Wein (730 Pfd.) von Bennweier fehlt Thann seit 18. August.
Adr. 1 Kiste Droguen von Metz fehlt in Zabern seit 22. October.
898. 1 kleiner lederner Handkoffer (10 Pfd.) von Diedenhofen fehlt Strassburg seit 10. September.
Adr. C. Vernier 78. 1 Cadre Flaschen (392 Pfd.) von Mühlhaus fehlt in Belfort seit 21. August.
40. 5 Theile Harasse (312 Pfd.) von Pagny fehlen in Hückingen s 8. September.
I. 1 Bund Stangeneisen (100 Pfd.) von Benningen fehlt in Merzw ler seit 22. August.
2155. 1 Kiste Eisenwaaren (170 Pfd.) von Belfort fehlt in Kehl s 27. October.
div. Nrn. 2 Ballen Bettfedern (136 Pfd.) von Ludwigsha fehlen in Metz seit 7. November.
40. 1 eiserner Ofen von Diedenhofen fehlt in St. Avold seit 10. N
113. 1 Kiste Kleider (63 Pfd.) von Strassburg fehlt in Dieuze s 20. August.
284, 292, 330, 404. 4 Kisten leere Flaschen von Benningen fehlen Ruffach seit 27. August.
6. 1 Ballen Effecten von Hettingen fehlt in Pagny seit 21. Novemb
19, 20, 60. 3 leere Harasse (720 Pfd.) von Pagny fehlen in Hage dingen seit 4. December.
499, 1280. 2 Fässer Petroleum (330 Pfd.) Naphta (280 Pfd.) } von Weissenburg fehlen Mühlhausen s. 23. Nov.
18. 7 Stück grobe Holzwaaren von Bingerbrück fehlen in Metz s 29. December.
4234. 4998. 2 Wagendecken von Benfeld fehlen in Weissenburg s. 27. D
3928. 3948. 2 Wagenleinen von Benfeld fehlen in Weissenburg s. 27. Dec
143. 1 Ballen Hopfen von Dieuze fehlt in Bischweiler seit 5. Jan.
10. 2 Stück grobe Holzwaaren von Forbach fehlen in Metz seit 3. J
Adr. (Brück). 1 Kiste Effecten (6 Pfd.) von Pagny fehlt in St. Avd seit 8. September.
878. 1 Ballen Droguen (70 Pfd.) von Hettingen fehlt in M (Güt.-Exped.) seit 31. Oct.
Neumann 12570. 1 Fass Wein (260 Pfd.) von Niederbronn fehlt in M seit 16. October.
Adr. 1 Kiste kupferne Fasshähne (104 Pfd.) von Pagny fehlt in M seit 6. December.
Adr. 3 Sack Schuhnägel (239 Pfd.) von Benning-Merlebach fehlen Merzweiler seit 31. Januar.
1 Stück Gusseisen (360 Pfd.) von Hettingen fehlt in Mühlhaus Fr. seit 6. Februar.
Adr. 1 Ballen Bettzeug von Kehl fehlt in Obersulz seit 11. Februa
Adr. 1 Collo Waffen (20 Pfd.) von Pagny fehlt in Saarburg s. 22. J
2439. 1 leeres Fass (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 13. Februar.
Adr. 1 Koffer Effecten (40 Pfd.) von Hettingen fehlt in Pagny s 17. Februar.
456. 1 Fass Bier (84 Pfd.) von Merzweiler fehlt in Bernhaupt s 17. Februar.
O O 31. 1 Fass Petroleum (286 Pfd.) von Hettingen fehlt in Nied bronn seit 28. Januar.
21. 1 Collo Möbel von Avricourt fehlt in Strassburg Fr. seit 5. Mä
6. 1 Bindetau 1 Bindetau } von Belfort fehlen in Mühlhausen Fr. seit Nov. 71
Adr. 1 Pack Papierwaaren (14 Pfd.) von Strassburg fehlt in Mü hausen Fr. seit 7. October.
Adr. 1 Kiste Wälschkorn (46 Pfd.) von Hördt fehlt in Mühlhau Fr. seit 8. November.
Adr. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 23. Februar.
Adr. 1 Bund leere Säcke von Rappolsweiler fehlt in Mühlhausen seit December 71.
Fst. L. 4179. 1 Wagen Kohlen von Dudweiler fehlt in Pagny s 28. December.
Est. O 285. 1 Wagen Kohlen von Dudweiler fehlt in Pagny s. 4. J
Els. G. 1285. 1 Wagen Kohlen von Saargemünd fehlt in Colmar s 3. Januar.
K S E D 479. 1 Wagen Hülsenfrüchte (13000 Pfd.) von Metz fehlt Cassel seit 7. Januar.
Els. Lothr. 3959. 1 Wagen Ziegelsteine (20000 Pfd.) von Gebwei fehlt in Königshofen seit 30. Januar.
Els. B. 1161. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Saargemünd fehlt Mutzig seit 3. Januar.
Els. A. 2321. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Dudweiler fehlt Hückingen seit 25. November.
L 1264. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von v. d. Heydt-Varangevi fehlt in Pagny seit 12. Januar.
5108. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Styringen fehlt in Hagend gen seit 2. Januar.
7599. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Styringen fehlt in Hag dingen seit 11. Januar.
3975. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Styringen fehlt in Hag

dingen seit 27. Januar.
1399. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Styringen fehlt in Hagendingen seit 27. Januar.
Belg 3853. 1 Wagen Coaks von Hettingen fehlt in Ars s/M. s. 8. Jan.
Elt. L. 5546. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Altenwald fehlt in Ars s/M. seit 2. Januar.
Els. E. 3128. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Friedrichsthal fehlt in Ars s/M. seit 13. December.
L 2542. 1 Wagen Erz (200 Pfd.) von Pagny fehlt in Forbach seit 29. Januar.
Els. G. 1563. 1 Wagen Eisen von Ars s/M. fehlt in Forbach s. 2. Jan.
N 1770. 1 Wagen 200 Säcke Salz von Pagny fehlt in Hettingen seit 10. Januar.
Est. N. 3582. 1 Wagen Eisen (15400 Pfd.) von Diedenhofen fehlt in Grafenstaden seit 28. Januar.
B C Str. 3961. 1 Wagen Bomben von Diedenhofen fehlt in Metz Fr. seit 23. Februar.
K S E 2688. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Münster seit 26. August.

## Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss Nr. 2 der fehlenden Güter aus dem Jahre 1871.

HC 252. 1 Ballen Leinen von Berlin (43 Pfd.) fehlt in Neubrandenburg.

RC 3547. 1 Ballen Zwirn und Garn von Berlin (18 Pfd.) fehlt in Neubrandenburg.

2 Schmortöpfe von Wittenberge fehlen in Rostock.
2 Maschinentöpfe von Wittenberge fehlen in Rostock.
1 Grapen von Wittenberge fehlt in Rostock.
6 Caffeekannen von Wittenberge fehlen in Rostock.
H J D 608. 1 Kiste Käse von Lübeck (16 Pfd.) fehlt in Schwerin.

278. 1 Sack Reis von Lübeck (207 Pfd.) fehlt in Schwerin.

1414. 1 Korb Ketten von Schwerte a/R. (171 Pfd.) fehlt in Rostock.
K 5. 1 Gewicht von Stettin (10 Pfd.) fehlt in Malchin.
M C B 459. 1 Ballen Manufacturwaaren von Magdeburg (70 Pfd.) fehlt in Schwerin.

Ferner seit 1. Januar 1872.

J G. 1 Collo amerikanische Besen von Wittenberge (26 Pfd.) fehlt in Rostock.

FMS 34950, 1 Korb Candis von Wittenberge (63 Pfd.) fehlt in Schwerin.

M: 1 Grapen von Lübeck (2 Pfd.) fehlt in Grevesmühlen.
D C 13536. 1 Kiste Cigarren von Berlin (49 Pfd.) fehlt in Schwerin.
1 Hammelfell von Schwerin fehlt in Wismar.
1 Stuhl von Schwerin fehlt in Schönberg.
1 Collo Bretter von Schwerin fehlt in Schönberg.
R G 94. 1 Collo Zwirn von Berlin (34 Pfd.) fehlt in Stavenhagen.
P R. 1 Stuhl von Berlin (123 Pfd.) fehlt in Stavenhagen.
A G 3. 1 Kiste Kleidung und Bücher von Hildesheim (117 Pfd.) fehlt in Güstrow.
F C 2285. 1 Kiste Käse von Magdeburg (78 Pfd.) fehlt in Rostock.

Verzeichniss
der auf der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** fehlenden Güter aus dem Jahre 1872.

A 20. 1 Kübel Butter von Grimmenthal (30 Pfd.) fehlt in Magdeburg seit 9. Januar.
A B 1103. 1 Collo wollene Waaren von Paderborn (18 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 8. Januar.
B P 6692. 1 Ballen Damast von Wesel (23 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 15. Februar.
B R 1335/8. 4 Fässer Oelfarbe von Brüssel (1062 Pfd.) fehlen in Leipzig seit 29. Februar.
C C 185. 1 Collo woll. Waaren von Dessau (23 Pfd.) fehlt in Magdeburg seit 1. März.
D H 3726. 1 Kübel Butter von Halle (32 Pfd.) fehlt in Weissand seit 8. Februar.
E R 1815. 1 Ballen woll. Waaren von Celle (34 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 18. Februar.
F B 343. 1 Ballen Leder von Stumsdorf (76 Pfd.) fehlt in Halle seit 9. Januar.
F B 344. 1 Ballen Leder von Stumsdorf (25 Pfd ) fehlt in Halle seit 9. Januar.
F R 12. 1 Kiste Glaswaaren von Arnstadt (33 Pfd.) fehlt in Magdeburg seit 24. Januar.
F S 2982. 1 Fass Wein von Bingen (96 Pfd.) fehlt in a./d. Saale seit 14. December.
F S 42. 1 Korb Wein von Laon (77 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 26. Februar.
G L 378. 1 Ballen Manufacturw. von Magdeburg (62 Pfd.) fehlt in Stassfurt seit 13. März.
G R 810. 1 Kiste Glas von Leipzig (64 Pfd.) fehlt in Hallle seit 1. März.
L. 3 Fässer Anchovis von Lüneburg (12 Pfd.) fehlen in Leipzig seit 10. Januar.
M H 883. 1 Collo halbw. Waaren von Magdeburg (29 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 11. Februar.
M W 825. 1 Kiste Papier von Deutzerfeld (162 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 15. März.
N K 8. 1 Fass Austern von Amsterdam (200 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 14. Januar.
OK 693. 1 Ballen Schinken von Bielefeld (25 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 8. März.
P C 485. 1 Ballen woll. Waaren von Celle (26 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 18. Februar.
R 1. 1 Rolle Leder von Hersfeld (110 Pfd.) fehlt in Magdeburg seit 9. Februar.
R 2. 1 Ofenfuss von Leipzig (2 Pfd.) fehlt in a/d. Saale seit 28. December.
R 5. 1 Deckplatte von Leipzig (14 Pfd.) fehlt in a/d. Saale seit 28. December.
R. 1 Kiste Fische von Lübeck (13 Pfd.) fehlt in Halle seit 19. Jan.
R. 2 eiserne Töpfe von Tangerhütte fehlen in Halle seit 20. Januar.
S 621. 1 Ballen baumw. Waaren von Deutz (309 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 2. März.
W F 941. 1 Ballen woll. Waaren von Brandenburg (39 Pfd.) fehlt in Buckau seit 3. März.
W F 942. 1 Ballen woll. Waaren von Brandenburg (34 Pfd.) fehlt in Buckau seit 3. März.
W C S 22. 1 Collo woll. Waaren von Rostock (20 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 12. Februar.

BS 8364. 1 Ballen Tuch von Brandenburg (41 Pfd.) fehlt in Buckau seit 3. März.

GH 15492. 1 Ballen Tuch von Brandenburg (26 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 22. Februar.

8 Fässer Guano von Schönebeck fehlen in Stassfurt seit 29. Februar.

## Nachtrag.

### a) Ueberzählige.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. März 1872 lagernden Güter.

Kisten und Koffer.

J N K 1249. 1 Kiste Marmor (Speyer beklebt) lagert in Ludwigshafen.
W C 792. 1 leere Kiste (70 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
K 11. 1 Kiste Marmor (70 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S D 651. 1 Kiste Apothekerwaaren (35 Pfd.) lagert im Central-Depot.
HF 18317. 1 Kiste Cichorien (110 Pfd.) lagert im Central-Depot.
G G W 28071. 1 Kiste (Inh. unbek., 254 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
K L 1314. 1 Kiste (Inh. unbek., 58 Pfd.) lagert im Central-Depot.

Fässer.

R H B. 1 leeres Fass lagert in Homburg.
G B 3736. 1 Fass Talg (110 Pfd.) lagert in Zweibrücken.
D G 3585. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
(R) & D 615. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
C B 883. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.

J L K 18. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.

P H S 2. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Central-Depot.
V C D 15. 1 Fass Talg (384 Pfd.) lagert im Central-Depot.
C G. 1 Fass Talg (315 Pfd.) lagert im Central-Depot.
G B 432. leeres Fass lagert im Central-Depot.
A R 39. 1 leeres Fass lagert im Central-Depot.

Ballen, Bündel, Päcke & Säcke.

M M 1707. 1 Sack Militäreffecten (51 Pfd.) lagert in Homburg.
H 3 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Landau.
G F 12. 1 Sack Pferdedecken lagert in Neustadt.
D G 6372. 1 Ballot (60 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
L & G Palmer 4013. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
L & G Palmer 7. 1 Pack leere Säcke (56 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
B 1. 1 Pack leere Säcke (12 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G L 276. 1 Sack Beinschwarz (150 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S. 5 Sack leere Säcke (218 Pfd.) lagern in Ludwigshafen.
Weissenburger. 1 Sack leere Säcke (26 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S 6771. 1 Sack leere Säcke (9 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
E 1. 1 Sack leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
z
B 1. 1 Sack leere Säcke (44 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J M 1908. 1 Ballot (Inh. unbek., 15 Pfd.) lagert im Central-Depot.
C E 1159. 1 Ballot (Inh. unbek., 21 Pfd.) lagert im Central-Depot.
L & C 187. 1 Ballot (Inh. unbek., 89 Pfd. lagert im Central-Depot.

Diverse.

J W 1. 1 Stange Rundeisen (48 Pfd.) lagert in Maikammer.
C H 186. 1 Korb leere Flaschen (176 Pfd.) lagert in Landau.

B 3428. 1 Korb Eisenwaaren (26 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
2 leere Körbe (28 Pfd.) lagern in Ludwigshafen.
A L. 2 Siebe lagern in Ludwigshafen.
1 eiserner Kasten (25 Pfd.) lagert im Central-Depot.
3 Tische lagern im Central-Depot.
3 Schränke lagern im Central-Depot.
12 neue Bettladen lagern im Central-Depot.
6 neue Wiegen lagern im Central-Depot.

### b) Fehlende.

Verzeichniss
der bei den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. März 1872 fehlenden Güter.

Kisten und Koffer.

C S 5293. 1 Kiste Glas (13 Pfd.) fehlt in Homburg.
Artillerie-Regiment. 1 Koffer Militär-Effecten fehlt in Homburg.
K G S K diverse Nummern. 7 Kisten Papierhülsen (855 Pfd.) fehlen in Kaiserslautern.
P S 273. 1 Kiste Nägel (127 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
J K 4531. 1 Kiste Thran (45 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
C F 15415. 1 Kiste Kerzen fehlt in Kaiserslautern.
N N. 1 Kiste Möbel fehlt in Kaiserslautern.
M & L 112. 1 Kiste grobe Eisenwaaren (108 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
1 Kiste Laterne fehlt in Winden.
E 20. 1 Kiste Kleider fehlt in Weissenburg.
B 3. 1 Kiste Hausrath fehlt in Weissenburg.
Bagage Lille à Bruxelles 2. 1 Kiste Effecten (61 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
K & C 292. 1 Kiste Baumwollw. (155 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
B & C 4475. 1 Kiste Schuhwaaren (62 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J V 6965. 1 Kiste Uhrenfournituren (134 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
R T 3170. 1 Kiste Wagenfett fehlt in Ludwigshafen.
L & W. 1 leere Kiste (181 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
R H 2862. 1 Kiste Metallwaaren (34 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
S & W 11. 1 Kiste Kurzwaaren (31 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
T E 609. 1 Kiste Kleider fehlt in Ludwigshafen.
H K 3911. 1 Kiste Glas (130 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

Fässer.

Notar Haase, Frankenthal. 1 leeres Fässchen (36 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Kimisch. 1 leeres Fässchen (43 Pfd.) fehlt in Deidesheim.
Z 823. 1 leeres Fässchen (20 Pfd.) fehlt in Maikammer.
K 1. 1 leeres Fässchen fehlt in Dürkheim.
L M. 1 leeres Fässchen fehlt in Dürkheim.
Jos. Kern 378, V B 1. 2 leere Fässer (45 Pfd.) fehlen in Edesheim,
Rittergut Hessberg 994, 979, 966, 713. 4 leere Fässer (200 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
C P 715. 1 Fass Wein (30 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
J B. 1 leeres Fass (22 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
Ritter 194. 1 leeres Fass fehlt in Ludwigshafen.
K & C 3261. 1 leeres Fass fehlt in Frankenthal.
S 10/14. 5 leere Fässer (260 Pfd.) fehlen in Frankenthal.

Ballen, Bündel, Päcke und Säcke.

HL 22. 1 Ballen Baumwollw. (13 Pfd.) fehlt in Homburg.
P T 2762. 1 Pack Schraubstockgewinde (27 Pfd) fehlt in Zweibrücken.
K 13927. 1 Sack Garn fehlt in Landstuhl.
G D B 822. 1 Ballen Leinen fehlt in Kaiserslautern.
G S 30. 1 Ballen Halbwollenw. fehlt in Alsenz.
A V 614. 1 Pack Eisendraht fehlt in Neustadt.
H S 63. 1 Bällchen Bwollwaaren (32 Pfd.) fehlt in Neustadt.
G F 6348. 1 Bällchen Wollenw. (41 Pfd.) fehlt in Neustadt.
G G 4. 1 Sack Borsten (40 Pfd.) fehlt in Landau.
H P 909. 1 Ballot Wollenw. (27 Pfd.) fehlt in Speyer.
W S 321. 1 Ballot Wollengarn (48 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
A H 4396. 1 Ballot Tuch (61 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
R T. 2 Bündel leere Säcke (120 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.

Diverse.

R 5. 1 Sessel (27 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
AR 4831. 1 Korb Bier und Liqueure (113 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
B 296. 1 Rolle Käse (16 Pfd.) fehlt in Maximiliansau.
J O 9386. 1 Fauteuil fehlt in Ludwigshafen.
HF 1336. 1 Sesselgestell fehlt in Ludwigshafen.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Literatur.

—*K*— La crise des transports dans le bassin de Liège et le moyen d'en prévenir le retour par M. Léon Syroczynski. Liège 1872.

Von den vor kurzer Zeit statt gehabten, so ausgedehnten Verkehrsstockungen auf den Eisenbahnen ist auch Belgien nicht verschont geblieben und auch dort hört man, ebenso wie bei uns, die stehende, monotone Klage über den Wagenmangel der Eisenbahnen. Interessant ist es daher, neben den verschiedenen Auslassungen unserer Presse auch die Anschauungen eines auswärtigen Ingenieurs über jenen Gegenstand zu vernehmen. Der Verfasser sagt im Wesentlichen Folgendes:

Die gegenwärtigen Zustände bedrohen die Sicherheit der industriellen Entwickelung; die gewichtigen in Frage stehenden Interessen verlangen dringend eine rasche Lösung.

Angesichts der hervorgetretenen Uebelstände werfen sich einige Hauptfragen auf über die Revision der reglementarischen Transportbedingungen; Zulassung der Wagen von Privatleuten auf den Staatsbahnen; Austausch des Betriebsmaterials unter den verschiedenen Privatgesellschaften; als Detailfragen kommen hinzu diejenigen über die Wahl der Massnahmen behuf vortheilhaftetser Nutzbewegung des Materials, bester Ausnutzung desselben und Vermeidung unrichtiger Course.

Der Verfasser hat ein Project über die Organisation der Kohlentransporte aufgestellt, dessen Annahme einer Wiederholung der Transportcalamität vorbeugen soll.

Zur Zeit des letzten Krieges zeigte sich ein sehr fühlbarer Mangel an Waggons, sowohl in dem Lütticher Kohlenbassin, als fast überall bei den Zechen; diese Calamität wiederholte sich im verflossenen Winter. Das Publikum gab dem Mangel an Transportmittel die Schuld und verlangte die Vermehrung des rollenden Materials der Eisenbahnen in dem Maasse, dass alle ihnen angebotenen Transporte effectuirt werden könnten und ferner verlangte es Entschädigung für die durch den Wagenmangel benachtheiligten Industrieen. Man brachte die Entschädigungsfrage vor die Gerichte; das Lütticher Handelsgericht entschied zu Gunsten der Transporteure, indem es erklärte, dass Klagen dieser Art nicht zu begründen seien, weil die Angelegenheit eine administrative, keine rechtliche sei; die Eisenbahngesellschaften nicht gezwungen werden könnten alle verlangten Wagen zu stellen, auch keine derartige Verpflichtung eingegangen seien. Eine Appellation gegen dies Erkenntniss ist nicht versucht worden. Derartige Anforderungen sind überhaupt undurchführbar; dagegen ist es nothwendig, dass die Industriellen sich mit den Verhältnissen der Eisenbahnverwaltung und des Betriebes vertraut machen, dass sie die Lebensbedingungen der Transportindustrie besser kennen lernen. Der Vorschlag einer parlamentarischen oder einer besonderen Enquête-Commission ist nicht durchgedrungen, dagegen hat die Regierung zwei Commissionen ernannt, von denen die erste einen Entwurf zur Errichtung einer Abrechnungsstelle, (clearing-house), die zweite den Entwurf eines Gesetzes über die Bahnpolizei und ein Transport-Reglement aufstellen soll.

Der Kohlenverkehr hatte hauptsächlich unter 3 Uebelständen zu leiden: dem Mangel an Betriebsmaterial, der Langsamkeit der Transporte und unter dem besonderen Uebereinkommen der verschiedenen Gesellschaften, durch welche die Verwendung der Wagen einzelner Bahnen auf anderen Linien versagt ist und die Gestellung von Wagen für manchen Consumenten bedeutend erschwert wird.

Eine entschiedene Abhülfe würde sich schaffen lassen durch Errichtung einer Agentur für die Kohlentransporte von Lüttich; eine solche Gesellschaft müsste auf Grund von mit den Eisenbahnen abgeschlossenen Verträgen einen eigenen Park von Kohlenwagen beistellen und ihre Transporte mittelst besonderer Kohlenzüge organisiren.

Die Allgemeinheit der Verkehrs-Calamität, in Belgien sowohl, als in Frankreich und Deutschland, weist darauf hin, dass die Zulassung von Wagen der Privaten zum Transport auf den Eisenbahnen das einzige Mittel ist dem Wagenmangel abzuhelfen. Damit würde der Producent in Zukunft für seine Transportmittel selbst zu sorgen haben und der Kohlenverkehr in ähnlicher Weise sich gestalten, wie in England. Diese besonders zu bezeichnenden Wagen müssten auf allen in Frage kommenden Bahnen zugelassen werden; die Fragen wegen der Transportvergütung und Abrechnung, der Wagenreparaturen etc. bieten keine ernsthaften Schwierigkeiten. Jenes Mittel scheint das einzige zu sein, welches geeignet ist Production und Transport ins Gleichgewicht zu setzen und diejenige Anzahl von Wagen bereit zu stellen, welche selbst dem Maximum der Schwankungen genügt, denen der Verkehr unterliegt. Eine aus den Kohlenproducenten gebildete Gesellschaft wird entschieden grössere Vortheile erzielen, wenn sie ihr eigenes Wagenmaterial verwendet, als wenn dieses erst durch die Hand eines Dritten geht, einer Gesellschaft (Rolling-Stock-Company) die sich auf die Beschaffung und das Vermiethen von Wagen beschränkt.

Durch die Beschaffung eines besonders für den Kohlenverkehr bestimmten Wagenparkes wird dem Wagenmangel abgeholfen; durch die Einrichtung von besonderen Kohlenzügen werden die Aufenthalte der Wagen, namentlich auch auf den Uebergangsstationen, beschränkt und die Wagen somit besser ausgenutzt.

Auf den Zweigbahnen würden Facultativ-Züge einzurichten sein, welche an bestimmten Tagen gehen.

Ein einheitliches Betriebs-Reglement, welches in Belgien fehlt, muss geschaffen werden und die Kohlenzüge dürfen weder Wechselstationen, noch gemeinschaftliche Stationen oder fremde Linien kennen.

Das Interesse der Gesellschaft muss durch ein Syndicat wahrgenommen werden, welches auch die Tour der directen Züge, zu denen die Wagen von der Gesellschaft gestellt werden, ferner die Auf- und Abladefristen für die Wagen festsetzt. Die Empfänger müssen schon zum Voraus, nämlich bei der Fornirung eines Zuges benachrichtigt werden; die Benachrichtigung der Empfangsstation kann durch den nächst vorhergehenden Personenzug erfolgen, worauf den Empfängern der Avis auf geeignetem Wege zugestellt wird; bei dieser Einrichtung lässt sich die übliche 4- bis 6stündige Abladefrist vielleicht noch vermindern. Bedingung dabei ist, dass die Kohlenzüge regelmässig gehen und ihre Beförderung nicht etwa von vorhandener vollständiger Belastung abhängig gemacht wird.

Die Gesellschaft würde zu weiter nichts, als zur Stellung ihrer Wagenquote verpflichtet sein. Ist einmal das Verhältniss der Transporte festgestellt, so würden ein oder zwei Agenten genügen um die Vertheilung und die Controle wahrzunehmen. Die Bahnen ferner würden im Stande sein ihren Tarif für diese Specialzüge zu ermässigen.

Um den Vorschag lebensfähig zu machen würde also nöthig sein:

1. die Zulassung der Wagen von Privaten auf den Bahnen der verschiedenen Verwaltungen;

2. ein Uebereinkommen der Versender behufs Errichtung einer Haupt-Agentur für die Transporte.

Für die Staatsbahnen hat der Minister bereits die Zweckmässigkeit und Zulässigkeit der Verwendung von Privatwagen erklärt. Andererseits kann das Uebereinkommen der Versender keinen Schwierigkeiten unterliegen. Beispielsweise haben in Sachsen und Böhmen die Zechen im Einverständniss mit den Eisenbahn-Verwaltungen Syndicate gebildet, um die Vertheilung des ihnen nöthigen Fahrmaterials zu regeln. Das letztere wird nach dem Verhältnisse desjenigen Bedarfs vertheilt, welcher sich im Vorjahre herausgestellt hat. Dem Comité liegt es ob die Erträge zu erheben und sie nach Maassgabe der beschafften Transporte auf jeder Linie und jeden Wagen zu vertheilen, es stellt ausserdem die Tarife fest, macht Vorschläge über specielle Anordnungen und redigirt die allgemeinen Dienstvorschriften.

Auf den vorliegenden Fall angewandt, würden die Zechen ihren Wagen-Antheil nach Maassgabe der von ihnen in den Spezialzügen zu befördernden Transporte beistellen und die Wagenzutheilung würde nach Verhältniss ihres Versandes geschehen.

Diese Organisation der Transporte würde ferner die Unzuträglichkeiten vermindern, welche aus den, zwischen den Gesellschaften geschlossenen, die Interessen der Industrie ignorirenden Conventionen entstehen, indem man mit allen Eisenbahngesellschaften in Verbindung träte, an denen die vereinigten Kohlengruben liegen und mit jenen Gesellschaften Verträge über gegenseitige Verwendung der Wagen in dem für die Kohlen-Transporte nöthigen Verhältniss abschlösse.

Die vorstehend dargelegten Vorschläge des Verfassers der Broschüre sind, wenn auch nicht durchaus neu, doch sehr übersichtlich und verständlich dargelegt; ihre Annahme würde für die Eisenbahnen nicht minder, wie für die Industrie und für die Consumtion von wesentlichem Vortheil sein.

Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung, April 1872, I. Abtheil., enthaltend die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen Generalpostamts, Verlag der Königl. Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist so eben ausgegeben und umfasst die bis zum 1. April eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 7½ Sgr. Abtheilung II., enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiffcourse, Reise- und Badetouren etc., mit 2 Karten, Preis 7½ Sgr., ist für April noch gültig.

Inhalts-Verzeichniss zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 11 vom 16. März 1872. Chronik des Deutschen Reiches. — Die ältesten Standbilder eines Hohenzollerschen Markgrafen von Brandenburg und seines Bruders. — Die Deutsche Gewerbestatistik. — Strassburger Gassen- und Häusernamen im Mittelalter. — Uebersicht des Handelsverkehrs im Zollverein. — Der Königliche Thiergarten bei Berlin. I. (Der Thiergarten als Waldrevier.) — Die im Jahre 1870 für Rechnung des Staates ausgeführten Bohrarbeiten in Preussen und ihre Resultate. — Die Halle im Deutschen Mittelalter. II. — Zur Geschichte der Transatlantischen Post- und Dampfschifffahrt. — No. 12 vom 22. März. Der Deutsche Reichsadler. — Das Geburtshaus Sr. Majestät des Kaisers und Königs. — Der Königliche Thiergarten bei Berlin. II. (Die Umwandlung des Thiergartens in einen Volksgarten unter den Königen Friedrich I. und Friedrich Wilhelm I.) III. (Die Umwandlung des Thiergartens in einen Lustwald unter König Friedrich II.) — No. 13 vom 30. März. Chronik des Deutschen Reiches. — Das Deutsche Kirchenlied. — Beiträge zur Deutschen und Preussischen Geschichte und Landeskunde in Schulprogrammen. I. — Die Norddeutsche Feldpost im Kriege 1870—71. — Die Lebens- und Feuerversicherung im Preussischen Staate und im Deutschen Reiche 1867—1869. — Der Königliche Thiergarten bei Berlin. IV. (Die Umwandlung des Thiergartens in einen Englischen Park bis zum Tode König Friedrich Wilhelms III. — Vaterländische Bildwerke auf den Berliner Kunstausstellungen. I. — Uebersichtliche Darstellung der meteorologischen Beobachtungssysteme und der Beobachtungsstationen. — No. 14 vom 6. April. Chronik des Deutschen Reiches. — Der Frühling in der Deutschen Mythologie. — Beiträge zur Deutschen und Preussischen Geschichte und Landeskunde in Schulprogrammen. II. — Die Deutsche Bierbrauerei. — Die Provinz Schleswig-Holstein. I. — Vaterländische Bildwerke auf den Berliner Kunstausstellungen. II.

Der „Reichsanzeiger", der seither über den Inhalt der Publicationen aus den statistischen Bureaux der einzelnen Deutschen Staaten regelmässige Mittheilungen gebracht hat, wird nun auch diese Mittheilungen auf die amtlichen Publicationen der statistischen Bureaux der ausserdeutschen Staaten ausdehnen und dadurch für die statistische Wissenschaft und die Freunde derselben ein schätzbares Hülfsmittel gewinnen, indem er dadurch eine Gesammtübersicht der amtlichen statistischen Publicationen bewirkt.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

### Zweite Einladung

zur ausserordentlichen General-Versammlung

und

### Einladung

zur 17. ordentlichen General-Versammlung der stimmfähigen Actionäre der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

**am 6. Mai 1872.**

Nachdem für die auf den 6. April 1872 in Wien einberufene **ausserordentliche** General-Versammlung die zur Beschlussfassung über die kundgemachten Verlandlungsgegenstände nach § 34 der Statuten erforderliche Anzahl von Actien bis inclusive 23. März d. J. weder am Sitze der Gesellschaft in Wien, noch bei der Cassa des Credit mobilier in Paris hinterlegt wurde, so werden die Herren Actionäre, auf Grund des § 35 der Statuten, zu der ausserordentlichen General-Versammlung hiermit neuerlich eingeladen, welche Montag den 6. Mai 1872 um 9 Uhr Vormittags im Locale der Gesellschaft in Wien, Schwarzenbergstrasse 17 stattfinden wird.

Die Gegenstände der Verhandlung sind die in der ersten Einberufung kundgemachten und zwar:

1. Die Bekanntgabe, gemäss der in den General-Versammlungen vom 3. Juni 1869 u. 2. Juni 1870 ertheilten Vollmachten:
   a) des mit der Königl. Ungarischen Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens betreffend die Linie Arad-Temesvar und Temesvar-Orsova;
   b) des mit der Theissbahn abgeschlossenen Vertrages zum Zwecke der gemeinschaftlichen Concessions- Erwerbung, des Ausbaues und Betriebes der Temesvar-Orsovaer dann des Mitbesitzes der Arad-Temesvarer Eisenbahn, sowie der Regulirung des Verkehres auf der Pest-Czegleder Strecke;
   c) der Concession der Linie von Gross-Kikinda über Pancsova bis zum linken Donau-Ufer bei Belgrad eventuell mit einer Zweigbahn nach Semlin.

2. Genehmigung der Concessions-Erwerbung der Secundärbahn von Woitek nach Bogsan.

3. Beschlussfassung über die Beschaffung der zur Ausführung der oberwähnten Eisenbahnlinien so wie zu den Vervollständigungsarbeiten des alten Netzes nöthigen Capitalien durch Anleihen.

4. Beschlussfassung über Aenderung der Statuten betreffend die in der General-Versammlung vom 13. Juni 1871 beschlossene Erhöhung des gesellschaftlichen Fonds, sowie über weitere

Aenderungen in Folge der Beschlüsse früherer General-Versammlungen.

5. Bestimmung des Präclusiv-Termins für die Ausübung des Bezugsrechtes auf die neuen Actien.

6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Zugleich werden die P. T. Herren Actionäre zu der am selben Tage und Orte laut § 36 der Statuten abzuhaltenden 17. ordentlichen General-Versammlung eingeladen, welche unmittelbar nach Beendigung der ausserordentlichen General-Versammlung abgehalten werden wird.

Die Gegenstände der Verhandlung sind:

Die Genehmigung der Jahresrechnungen und des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1871, und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben bei den vorerwähnten General-Versammlungen wird auf die Bestimmungen der §§ 32, 34, 38 und 41 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von wenigstens 20 Stück Actien gibt das Recht auf Eine Simme mit der Beschränkung jedoch, das Ein Actionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden.

Letzterer muss jedoch ebenfalls stimmfähiger Actionär sein, und kann ausser seinen 20 eigenen nicht mehr als höchstens 40 fremde Stimmen noch übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterfertigt werden.

Die Herren Actionäre, welche an beiden General-Versammlungen theilzunehmen wünschen, werden daher eingeladen, spätestens bis inclusive 22. April 1872 ihre Actien beziehungsweise Actien-Interimsscheine, oder falls sie die Actien bereits bei der gesellschaftlichen Depositen-Cassa erlegt haben, ihre Depositen-Scheine entweder bei der Liquidatur in Wien oder bei der Cassa des Credit mobilier in Paris gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen.

Die in Folge der ersten Einladung zur ausserordentlichen General-Versammlung hinterlegten Actien und Actien-Interimsscheine werden, wenn bis zum 22. April 1872 deren Rückstellung nicht begehrt wird, als Depots für die am 6. Mai 1872 stattfindende ausserordentliche und 17. ordentliche General-Versammlung angesehen werden.

In diesem Falle sind jedoch die bereits ausgegebenen Eintrittskarten nebst Empfangscheinen zur Umschreibung bis einschliesslich 22. April 1872 zu präsentiren.

Die Herren Actionäre werden ersucht, ihre Vollmachten mindestens drei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien vorzuweisen.

Die Zurückstellung der Actien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen.

Wien, am 5. April 1872.

**Die General-Direction.**

---

## Programm

**zur Bewerbung einer Prämie für die Erfindung eines Apparates für Plomben, welche an der Thür eines geladenen Waggons anzulegen sind.**

Die Russischen Eisenbahn-Gesellschaften 2. u. 3. Gruppe erklären nach Uebereinkunft folgendes Programm:

1) Die Plombe muss einen Abdruck vermittelst einer Zange oder eines anderen Apparates erhalten, welcher ohne Zweifel bezeichnen muss, zu welcher Thür des Waggons die Plombe gehört, wozu abgedruckt werden soll:
   a) Nacheinander folgende No. No. bis 999 oder No. des Waggons.
   b) Firma der Absendungsbahn.
   c) Station, auf welcher die Waare zur Versendung angenommen.
   d) Datum und Monat der Plombirung.
   NB. Station und Monate können mit Ziffern bezeichnet sein.
2) Jede Plombe darf nicht über 7 Russ. Solotniks wiegen.
3) Ein Apparat oder eine Zange muss eine einfache Construction haben, damit eine Person ohne Anstregung und mit wenig Zeit plombirt.
4) Die Plombe muss am Waggon vermittelst eines Bindfadens oder einer Schnur auf diese Art befestigt sein, dass der Bindfaden nicht ohne Beschädigung der Plombe und die Plombe nicht ohne den Bindfaden zu beschädigen, abzunehmen sei.
5) Es wäre zu wünschen, dass eine Zange oder ein anderer Apparat nicht über 25 Rubel zu stehen komme.
6) Der Termin zur Vorstellung dieses Apparates wird auf den **1. August alt. St. dieses Jahres** bestimmt, nach welchem Termin die vorhandenen Apparate von einer besonderen Comission zur Prüfung unterworfen werden.

Die Erfinder dieses Apparats oder Zange, welcher allen diesen Bedingungen entspricht, erhält die höchste Prämie von SRb. 1000.

Die zweite Prämie SRb. 600. — erhält der Erfinder, dessne Apparat gegen andere vorgestellte Apparate mehr den Bedingungen dieses Programms entspricht.

Dritte Prämie SRb. 400.

Das Recht zur Anwendung und Gebrauch (Privilegium) der erfundenen Apparate, für welche eine Prämie ausgezahlt wird, geht an die Bahnen, welche an der Prämie Theil nehmen, in volles Eigenthum über.

Das Modell der Plombe und Zange, sowie auch erklärende Zeichnungen sind dem Praesidenten der Eisenbahn-Gesellschaften der zweiten Gruppe Herrn Adaduroff in Moskau, rothe Pforte, Büreau der Riäsan-Koslower Eisenbahn-Gesellschaft zu liefern, von welchem die ausführlichen Nachrichten zu erhalten sind.

---

## Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

18 Stück vierrädrigen Personenwagen I./II. Classe (davon 6 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz),
10 Stück vierrädrigen Personenwagen II./III. Classe (davon 3 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz),
27 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe (davon 9 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz),
15 Stück vierrädrigen Personenwagen IV. Classe (davon 5 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
20 Stück sechsrädrigen Gepäckwagen mit Bremse,
343 Stück vierrädrigen bedeckten Güterwagen (davon 114 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
333 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 109 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
60 Stück vierrädrigen offenen Viehwagen (davon 16 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
30 Stück vierrädrigen bedeckten Vieh-Etagewagen (davon 11 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
30 Stück vierrädrigen eisernen Kalkwagen mit Klappendach (davon 10 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

**Freitag, den 26 April c. Vormittags 11 Uhr**

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten. Die

Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hierselbst aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt. Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 30. März 1872.

**Königliche Direction der Ostbahn.**

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Anlieferung von

**82 Stück Platten-Weichen mit Stahlzungen und an 82 Herzstücken von Hartguss und Gussstahl**

soll im Submissionswege vergeben werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Büreau, Wilhelmstrasse No. 62, aus und werden auf Meldung gegen Einziehung der Copialien übersandt. Bedingungsgemässe Offerten ersuchen wir, uns bis zu dem,

**am 25. April d. J. Mittags 12 Uhr**

anstehenden Termine einzureichen.

Berlin, am 30. März 1872.

**Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 450 Centner Petroleum für die Königliche Bebra-Hanauer Eisenbahn im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Bedingungen können bei der unterzeichneten Stelle eingesehen, von da auch gegen Erstattung der Copialien (5 Sgr.) bezogen werden.

Gefällige Offerten wolle man franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Petroleum für die Bebra-Hanauer Eisenbahn“

versehen, **bis zum 25. April d. J. Vormittags 11 Uhr** anher einsenden, zu welcher Zeit die Eröffnung der Offerten stattfindet.

Nachgebote werden nicht angenommen.

Fulda, den 4. April 1872.

**Königliche Betriebs-Inspection der Bebra-Hanauer Eisenbahn.**

Rintelen.

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von:

8 Stück Güterzug-Locomotiven mit Tendern und 2 Satz Reserve-Stücken,

6 Stück Schnellzug-Locomotiven mit Tendern und einem Satz Reserve-Stücke,

3 Stück Tender-Locomotiven mit einem Satz Reserve-Stücke

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind bei dem Unterzeichneten einzusehen, können auch gegen Einsendung von 1 Thlr. von demselben bezogen werden.

Die Offerten sind bis zum Eröffnungstermin, welcher auf:

**Montag den 22. April 1872 10 Uhr Vormittags**

im Geschäftslocal des Unterzeichneten angesetzt ist, an denselben einzusenden und mit der Bezeichnung:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

zu versehen.

Später eingehende Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Cassel, den 5. April 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**

Büte.

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission**

**auf die Lieferung einer eisernen Dachconstruction.**

Die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes zu dem Dachstuhle und den Säulen des polygonalen Locomotivschuppens auf dem Bahnhofe Bremen (ausserhalb des Zollvereins-Gebietes), enthaltend etwa

1130 Centner Schmiedeisen,
798 Centner Gusseisen

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Meissner zu Bremen (Philosophenweg No. 1) sowie auf dem Central-Büreau in Osnabrück zur Einsicht aus, können auch von dem letzteren bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum **20. April d. J.** an den Unterzeichneten einzusenden.

Die Submittenten bleiben vier Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 6. April 1872.

**Der technische Dirigent.**

A. Funk.

## Techniker

mit guten Zeugnissen einer höheren Lehranstalt finden dauernde Beschäftigung als Zeichner.

Offerten beliebe man franco an die durch die Redaction d. Ztg. zu erfahrende Adresse zu richten.

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**

in Teplitz.

Von **C. W Kreidel's Verlag in Wiesbaden** ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:

# Technische Vereinbarungen

des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

über den

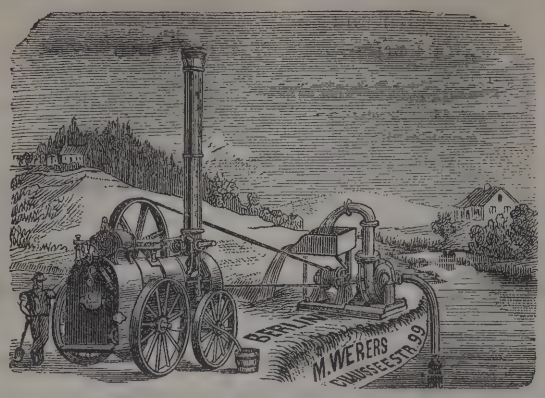
# Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen.

Redigirt von der technischen Commission des Vereins nach den Beschlüssen der in Hamburg im Juni 1871 abgehaltenen V. Techniker-Versammlung des Vereins. Herausgegeben von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit 7 Zeichnungstafeln. In Octav geheftet. Preis 12 Sgr.

Die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, der Bekanntmachung der geschäftsführenden Direction des Vereins vom 20. November v. J. gemäss (No. 47 und 48 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) ihren Bedarf an Exemplaren von der geschäftsführenden Direction unentgeltlich.

## Locomobilen, Centrifugalpumpen etc.

**M. Weber's** Berlin, Chaussestrasse 99.




**M. Weber's** Berlin, Chaussestrasse 99.

---

## Tunnellampen

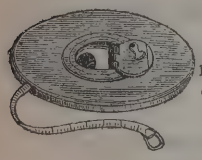
**für Beleuchtung unterirdischer Bauten,**

empfiehlt

***Carl Delisle, Stuttgart.***

Importgeschäft in Werkzeug, Maschinen & Materialien für mech. Werkstätten.

---



## Englische Bandmaasse

von 1—2⁰ Meter Länge

mit Leinen- oder Stahlbänder in Neusilber, Messing oder Lederkapsel ebenso Messketten von Stahl, empfiehlt

**Carl Delisle, Stuttgart.**

Importgeschäft in Werkzeug, Maschinen & Materialien für mech. Werkstätten.

---

## Weston's Differential Bohrknarren

in grosser Auswahl nach besonderen Abbildungen, die gratis zu Diensten stehen, bei

**Carl Delisle, Stuttgart.**

Importgeschäft in Werkzeug, Maschinen & Materialien für mech. Werkstätten.

---

## Eisenbahn-Baumaterial.

4 schmalspurige zwanzigpferdige Locomotiven von 90 Centimeter Spurweite, erbaut von Kraus in München.

45 grosse Erdtransportwagen von 90 Centimeter Spurweite (Seitenkipper).

40 kleine Erdtransportwagen von 70 Centimeter Spurweite (ebenfalls Seitenkipper) wenig gebraucht, von practischen Constructionen haben vorräthig abzugeben

**Gebrüder Trier in Darmstadt.**

---

## Eisenbahn-Baumaterial.

Eine gebrauchte, vollständig betriebfähige **Locomotive** von 90 Centimeter Spurweite, nebst dazu passenden **Erdtransportwagen**, neue und gebrauchte **Rollbahnschienen** von verschiedenen Profilen, sowie gebrauchte **Eisenbahnschienen** zur Anlage von Interimsgeleisen, wie auch zu Bauzwecken geeignet, empfiehlt

**Jacob Scheid**, Darmstadt.

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Beste gekühlte

## Wasserstandsgläser,

sowie besonders haltbare

## Locomotivgläser,

genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

---

Die Englische Schieferhandlung

**J. Wilfert** in Köln

liefert aus ihren regelmässig nach Rotterdam, Hamburg und Stettin gehenden Schiffsladungen zu billigsten Wagenpreisen nach allen Deutschen Bahnstationen

**blaue „Palmerston" Dachschiefer,**

**rothe „Penrhyn" Dachschiefer**

wie auch Schieferplatten aller Grössen zu baulichen und technischen Zwecken, als Flurbelagen, Sockelsteinen, Fensterbänken, Pissoiranlagen, Wäsche- und Badeanstalten. Billardplatten etc.

---

## Leim

verkauft billigst die Leim-Fabrik von

**W. Stalling** in Pieschen bei Dresden.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

---

## Wasserdichte leinene Plane

empfiehlt

**A. Baswitz** in Berlin,

Neue Friedrich-Strasse No. 37.

---

Für das Brückenbaubüreau der Königlichen Ostbahn in Bromberg werden mehrere tüchtige **Maschinentechniker** gesucht. Offerten sind unter Beifügung der Zeugnisse und Angabe der Gehaltsansprüche an den Eisenbahnmaschinenmeister **Ramm** in Bromberg Bahnhof zu richten.

---

## Vulkan-Oel 10½ Thlr.

per 100 Pfd. unter Garantie der Güte.

**Fr. Tovote**, Civil-Ingen., Hannover.

---

Ein junger auf dem Polytechnikum zu Dresden gebildeter **Ingenieur** für Bahn- und Wasserbauten, sowie deren Vorarbeiten, sucht für die Bauzeit dieses Jahres Anstellung. Beschäftigung im Freien vorzugsweise erwünscht. Offerten an **O. Grübler** in Meerane.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 30.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 43.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1872.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 12. April 1872. (Schluss der Nummer: 11. April, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen:** Rheinische Eisenbahn: Ehrang-Quint eröffnet; Sächsische Staats-Eisenbahn: Borna-Chemnitz mit Zweigbahnen eröffnet; Oberschlesische Eisenbahn: Karf-Beuthen eröffnet. — **Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe:** Berlin-Anhaltische Bahn, General-Versammlung; Uebergang der Lübecker Bahnen an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft; Halle-Guben-Sorauer Bahn; Concessionsertheilungen Angermünde-Schwedt, Neumünster-Oldesloe, Bochum-Essen, Essen-Werden; Emission von Prioritätsobligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; Geldbeschaffung für Projecte der Rheinischen Bahn; Börsenwoche für Eisenbahn-Actien; Löhne Vienenburg; Münster-Enschede; Mehltheuer-Weida; Kennzeichnung der Zugführer; Glatz-Reinerz-Nachod; Projecte der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft; Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Chemnitz-Komotauer Eisenbahn. Aus Bayern: Niederbayerisches Eisenbahnnetz; Fahrmaterialvermehrung; Speyer-Grenze-Schwetzingen; Bergzabern-Kaltenbach; St. Ingbert-Saarbrücken. — **Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz:** Börsen-Flauheit; Eisenbahn-Statistik; Veräusserung von Bahnflächen; die Oesterreichischen Bahnvorlagen; Linie Raab-Ebenfurt; Internationale Bau- und Ungarische Wagenleihgesellschaft; Baufortschritte, Werkstättenanlage; Militär-Adaptirung und Befreiung; Allgemeinheit der Frachtbriefe; neue Bahnanlagen; Wiener Stadtbahnen; Gen.-Vers. der Graz-Köflacher Bahn; die Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterr. Süd- und Rudolfsbahn; Böhmische- und Galizische Bahnen. — **Personalnachrichten.** — **Technisches:** Engspurige Eisenbahnen und deren Fahrzeuge. Ueber Americanische Eisenbahnzüge. — **Eisenbahn-Kalender.** — **Officielle- u. Privat-Anzeigen.**

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wird die $0{,}_{36}$ Meilen lange Zweigbahn von **Ehrang** (Station nördl. Trier) nach **Quint** — ohne Zwischen-Station — **am 1. April d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 30. März 1872.

---

Nach der Mittheilung der Königl. General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen wird die an die bisherige Zweigbahn Kieritzsch-Borna sich anschliessende, $7{,}_{34}$ Meilen lange Bahnlinie **Borna-Chemnitz**, durch welche eine neue, und zwar kürzere Eisenbahn-Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz hergestellt wird, mit den Stationen

Borna, Frohburg, Geithain, Narsdorf, Cossen, Burgstädt, Wittgensdorf, Bahrmühle (Personen-Haltestelle), und Chemnitz,

sowie die von dieser Linie ausgehenden Zweigbahnen

a) Narsdorf-Rochlitz ($1{,}_{27}$ Meilen) mit den Personen- und Güter-Haltestellen Köttwitzsch und Breitenborn und der Station Rochlitz,
b) Narsdorf-Penig ($1{,}_{35}$ Meilen) mit der Personen- und Güter-Haltestelle Langenleuba und der Station Penig,
c) Wittgensdorf-Limbach ($0{,}_{87}$ Meilen) mit der Personen- und Güter-Haltestelle Hartmannsdorf und der Station Limbach

**am 8. April d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 3. April 1872.

---

Nach der Mittheilung der Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn ist die neu erbaute, $0{,}_{38}$ Meilen lange Bahnstrecke **Karf-Beuthen** — ohne Zwischen-Station — **am 1. April d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Berlin, den 4. April 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 7. April. (Berlin-Anhaltische Bahn, General-versammlung; Uebergang der Lübecker Bahnen an die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft; Halle-Guben-Sorauer Bahn; Concessionsertheilungen Angermünde-Schwedt, Neumünster-Oldesloe, Bochum-Essen, Essen-Werden; Emission von Prioritätsobligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; Geldbeschaffung für Projecte der Rheinischen Bahn; Börsenwoche für Eisenbahn-Actien; Löhne-Vienenburg; Münster-Enschede; Mehltheuer-Weida; Kennzeichnung der Zugführer; Glatz-Reinerz-Nachod; Projecte der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft; Hannover-Altenbekener Eisenbahn.)

Am 5. d. M. hat hier eine ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Anhalter Bahn stattgefunden. Dieselbe hatte nur den Zweck behufs Eintragung der erfolgten Vermehrung des Grundcapitals in das Handelsregister zu constatiren.

dass auf sämmtliche neue Actien 10% eingezahlt sind. — Der Bahnhof für die projectirte Lichterfelde-Potsdamer Zweigbahn wird demnächst in Angriff genommen werden. Der Kostenanschlag für denselben beläuft sich auf 25 000 Thlr., von denen ein Rittergutsbesitzer in Lichterfelde, welcher den Bau ausführen wird, eine erhebliche Quote selbst tragen wird.

Die Vertreter der Berlin-Hamburger Bahn, welche nach Lübeck gereist waren, um dort die Verhandlungen wegen Uebernahme der Lübecker Bahnen (Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg) zu führen, sind gestern von dort nach dreitägigen erfolgreichen Conferenzen abgereist. Für die Berlin-Hamburger Bahn hat der Erwerb der beiden Linien insofern Wichtigkeit, als sie sich den Verkehr von Lübeck nach Berlin und darüber hinaus unter allen Umständen sichert.

Am 4. d. Mts. hat eine Sitzung des Verwaltungsraths und der Finanz-Commission der Halle-Sorau-Gubener Bahn stattgefunden, in welcher u. A. mitgetheilt wurde, dass die Strecke von Forste bis nach Eilenburg zwischen dem 15. und 20. d. Mts. eröffnet werden soll. Es sind dann 28 Meilen in Betrieb, während bis jetzt nur 12 Meilen dem Verkehr übergeben sind. Die Weiterführung bis nach Sorau wird spätestens im September erfolgt sein.

Wie verlautet, ist in diesen Tagen der Berlin-Stettiner Bahn die Concession für ihr Project Angermünde-Schwedt ertheilt worden. Der Beginn der Arbeiten ist jedenfalls mit dem Anfang dieser Woche in Aussicht genommen.

Der Staats-Anzeiger veröffentlicht zwei Allerh. Concessionsurkunden. Die eine (vom 13. v. M.) ertheilt der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Bahn von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe (unter Verleihung des Expropriationsrechts), die andere concessionirt in gleicher Weise (d. d. 25. v. M.) der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb einer Abkürzungsbahn von Bochum nach Essen, sowie einer Verbindungsbahn von Essen nach Werden a. d. Ruhr.

Eine andere Veröffentlichung des Staats-Anzeigers bringt zur Kenntniss, dass der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft das Privilegium zur Ausgabe von 10 Millionen Thalern 4½procentiger Prioritäts-Obligationen Lit. D in Stücken von 1000, 500, 200 und 100 Thlrn. ertheilt worden ist. Es heisst in der Urkunde: Die neuen Prioritäts-Obligationen dienen zur Ausführung der Eisenbahnanlagen von Biederitz bis zur Preussisch-Dessauischen Landesgrenze und von Zehlendorf nach Kohlhasenbrück, sowie zur allgemeinen Kündigung und Einlösung der auf Grund des Privilegiums vom 11. Januar 1869 emittirten Prioritäts-Obligationen Lit. D im Betrage von 7 Millionen Thalern und endlich zur Herstellung von Beamten- und Arbeiterwohnungen und eventuell zur Vermehrung des Betriebsmaterials. — Die Inhaber der zu emittirenden 4½proc. Obligationen sind auf Höhe der darin verschriebenen Capitalbeträge und der dafür zu zahlenden Zinsen Gläubiger der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Sie haben in dieser Eigenschaft vor den Inhabern der Stammactien und in Ansehung der von Magdeburg nach Helmstedt und Jerxheim, von Biederitz nach der Preussisch-Dessauischen Landesgrenze und von Zehlendorf nach Kohlhasenbrück führenden Bahnen auch vor den Inhabern der nach dem Privilegium vom 17. August 1845 creirten, mit „Lit. A und B" bezeichneten Obligationen der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft im ursprünglichen Betrage von 2 367 000 Thlr., sowie der durch Privilegium vom 25. August 1862 creirten, mit „Lit. C neue Emission" bezeichneten Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft im ursprünglichen Betrage von 7 000 000 Thlr. ein unbedingtes Vorzugsrecht. Den Inhabern der auf Grund der vorerwähnten Privilegien emittirten Prioritätsobligationen verbleibt dagegen in Ansehung des übrigen Gesellschaftsvermögens das ihnen verschriebene Vorzugsrecht. — Insbesondere wird den gekündigten älteren Prioritätsobligationen Lit. D bis zu der nach Massgabe des § 8 des betreffenden Privilegs vom 11. Januar 1869 längstens binnen 10 Jahren zu bewirkenden Einlösung resp. bis zur Deponirung ihres Betrages ebenfalls die ihnen verschriebene Priorität vorbehalten.—Die Gesellschaft ist verpflichtet, zur allmäligen Amortisation der neuen Obligationen vom Jahre 1877 ab jährlich die Summe von 50 000 Thalern nebst den ersparten Zinsen der amortisirten Obligationen zu verwenden. Der Gesellschaft bleibt jedoch das Recht vorbehalten, mit Genehmigung des Handelsministers, sowohl diesen Amortisationsfond zu verstärken und dadurch die Beendigung der allmäligen Amortisation zu beschleunigen, wie auch mit derselben Genehmigung alle im Umlauf befindlichen Obligationen auf einmal zu kündigen. Diese allgemeine Kündigung darf jedoch nicht vor dem Januar 1878 geschehen.

Zum Bau der der Rheinischen Eisenbahngesellschaft bis jetzt concessionirten neuen Linien, welche aus einer in Nr. 37 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" gebrachten Zusammenstellung zu ersehen sind, werden circa 14 Millionen Thaler erforderlich, welche dadurch beschafft werden sollen, dass 10 Millionen Thaler Prioritäten und 4 Mill. Thlr. Actien emittirt werden. Letztere sollen, wie dies in früheren Jahren der Fall war, fortlaufend an der Börse verkauft werden.

Der Eisenbahn-Actien-Markt an der Börse war in der verflossenen Woche zwar einigermassen fest aber sehr still, da die Börsenstimmung im Allgemeinen durch die über den Ultimo fortdauernden gespannten Geldverhältnisse das Geschäft in enge Grenzen verwies. Lebhafte Umsätze zu höheren Coursen fanden nur in Rhein-Nahebahn und Reichenberg-Pardubitzer Actien statt. Für erstere machte die Börse geltend, dass Pläne zur financiellen Consolidirung der Bahn eine feste Gestalt angenommen hätten, wenn dieselben auch dem Verwaltungsausschusse noch nicht unterbreitet seien.

Neu eingeführt wurden in dieser Woche an der Börse Hannover-Altenbekener Stammactien und Stamm-Prioritäts-Actien II. Serie in vollgezahlten Stücken. Die Ausgabe dieser Stamm-Actien im Betrage von 4 500 000 Thlr. in Stücken zu 100 Thlr. und der Stamm-Prioritäts-Actien in gleichem Betrage von 4 500 000 Thlr. in Stücken zu 200 Thlr. erfolgte auf Grund der Concessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 29. Juni 1870 zum Zwecke der Erbauung und Ausrüstung der Eisenbahn von Löhne, dem bekannten Knotenpunkt der Köln-Mindener und der Hannover-Osnabrück-Holländischen Bahn, über Hameln, Hildesheim nach Vienenburg mit einer Zweigbahn von Hildesheim nach Braunschweig. Die Stamm-Actien und Stamm-Prioritäts-Actien der neuen bereits in voller Ausführung begriffenen und concessionsmässig binnen längstens 3 Jahren zu vollendenden Linie stehen in gleichen Rechten mit den Stamm-Actien, beziehungsweise in gleichen Prioritäts-Rechten mit den Stamm-Prioritäts-Actien, welche für die Strecke von Hannover über Hameln nach Altenbeken nebst Deister-Abzweigung ausgegeben worden sind. Nur darin unterscheiden sich gegenwärtig beide Gattungen von Stamm-Actien und Stamm-Prioritäts-Actien, dass die für die Strecke Löhne-Vienenburg emittirten Stamm-Actien und Stamm-Prioritäts-Actien eine Verzinsung zu 5% aus dem Baufonds bis zum Ende des Semesters, in welchem die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb gesetzt sein wird, geniessen, und alsdann in den Dividendengenuss eines bereits entwickelten Unternehmens treten, während die Dividendeberechtigung der bereits im Verkehr befindlichen Hannover-Altenbekener Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien bereits nach der nahe bevorstehenden Inbetriebsetzung der Bahn von Hannover nach Altenbeken eintreten wird. Ueber das der Emission zur Unterlage dienende Project äussert sich eine Veröffentlichung der Gesellschaft ungefähr folgendermassen: In dem sich nach allen Richtungen hin verzweigenden Netze des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens nimmt die Linie von Löhne nach Vienenburg resp. Braunschweig eine wichtige Stelle ein. In Löhne an die Hannoversche Staatsbahn und die Köln-Mindener Bahn anschliessend, führt sie durch das verkehrsreiche Weserthal nach Hameln, kreuzt dort die Linie von Hannover nach Altenbeken, trifft wieder in Hildesheim die von allen Seiten einmündenden Hannoverschen Staatsbahnen und schliesst dann einerseits in der Richtung nach Braunschweig an das Braunschweigische Bahnsystem, andererseits in Vienenburg an eine der Hauptlinien der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft an. Das Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmen erhält durch den Localverkehr, welchen der reichste Theil der Provinz Hannover, deren Bahnen bekanntlich sämmtlich eine vorzügliche Rente gewähren, zuführen wird, und den durchgehenden Verkehr, welcher derselben als Mittelglied in verschiedenen Haupt-Verkehrsrichtungen zufallen wird, eine mächtige Grundlage. Nicht wenig dürfte aber die Bahn Löhne-Vienenburg-Braunschweig dazu beitragen, die Erwartungen zu rechtfertigen, welche an das ganze Unternehmen geknüpft werden, da diese Strecke vor Allem berufen ist, den Austausch der montanen Producte zwischen Westphalen und dem Harz zu vermitteln, insbesondere dem Hohofenbetrieb am Harz die Kohlen zuzuführen, und vom Harz nach Westphalen Eisenerze zu schaffen, ein Verkehr, welcher fortdauernd an Bedeutung gewinnt und um so ergiebiger ist, als die Producte auf langen Strecken zu verfahren sind.

Zwei andere Emissionen werden im Laufe der nächsten Woche stattfinden. Uebermorgen findet eine Subscription auf Stammprioritäten der Münster-Enscheder Eisenbahn statt. Nach einer Rentabilitätsberechnung, die von dem Gründungs-Comité in der von demselben bearbeiteten Denkschrift aufgestellt wird, lässt sich auf Brutto-Einnahmen rechnen: 1) aus dem Personenverkehr 57 500 Thlr. 2) aus dem Kohlenverkehr 63 500 Thlr. 3) aus dem sonstigen Güterverkehr 96 700 Thlr., also im Ganzen auf rund 217 700 Thlr., pro Meile Bahn 29,200 Thlr. Werden von der Brutto-Einnahme für die ganze Bahn rund 108 000 Thlr. als Betriebsausgaben (14 000 Thlr. pro Meile) in Abzug gebracht, so ergiebt sich eine Netto-Einnahme von 109 700 Thlr. Die Verzinsung der 1 350 000 Thlr. Prioritäts-Stammactien erfordert zu 5 pCt. jährlich 67 500 Thlr., so dass noch 42 200 Thlr. zur Verzinsung der 975 000 Stammactien oder 4⅓ pCt. übrig bleiben würden. Nach dem Projecte soll die $7_{72}$ Meilen lange Bahn, ausgehend vom Bahnhofe Münster der Westfälischen Staats-Bahn, deren Verwaltung nach dem bereits abgeschlossenen Vertrage den Betrieb unter günstigen Bedingungen übernimmt, auf dem Planum der Münster-Rheiner Eisenbahn, dann westlich abbiegend, zwischen Altenberge und Nordwalde hindurch, bei Borghorst, Burgsteinfurt, Ochtrup und Gronau vorbei in fast gerader Linie nach der Glaner Brücke geführt werden, woselbst sie in die bis dorthin (zur Grenze) ausgebaute Niederländische Staatsbahn einmünden wird. Das Baucapital beträgt pro Meile 300000 Thaler.

Die andere Emission, auf die oben hingedeutet ist, betrifft das ebenfalls schon besprochene Project einer Bahn Mehltheuer-

Weida, welche kürzlich von der Weimarischen und Reussischen Regierung einer Actiengesellschaft concessionirt worden ist. Das Anlagecapital der 4½ Meilen langen Bahn ist auf 1 750 000 Thlr. in Stammactien und 1 750 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen normirt; Seitens der beim Bau der Bahn interessirten Communen und Adjacenten sind 750 000 Thlr. Stammactien fest übernommen und bleiben daher noch 1 000 000 Thlr. Stammactien und 1 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zu placiren. Dies soll mittelst öffentlicher Subscription geschehen, die am 10. und 11. d. M. stattfinden wird und wobei der Cours für die Stammactien auf 95%, für die Prioritäts-Obligationen auf 88% festgesetzt ist.

Der Handelsminister hat neuerdings, um die Zugführer der Personenzüge dem Publikum leichter kenntlich zu machen, für die Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, angeordnet, dass Zugführer fortan mit einer aus rothem Leder gefertigten Tasche mit gleichem Tragbande ausgerüstet werden sollen, ein Abzeichen, welches bereits bei der Main-Weser-Bahn sich als practisch bewährt hat. Auch die Privatbahnen sind zu einer gleichen Einrichtung aufgefordert worden.

Beim Handelsministerium ist dieser Tage eine Eingabe zweier Breslauer Civil-Ingenieure eingetroffen, welche die Genehmigung zur Ausführung der Vorarbeiten für eine secundäre Eisenbahn von Glatz über Reinerz bis an die Oesterreichische Grenze in der Richtung auf Nachod nachsuchen. Für die auf Oesterreichischem Gebiet gelegene Strecke bis Nachod haben sie beim Oesterreichischen Minister gleichfalls die Genehmigung nachgesucht.

Ueber die Stellung des Handelsministers zu den Projecten der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, zu welchen die Actionäre in der Generalversammlung vom 20. Februar ihre Zustimmung ertheilt haben, erfährt man, dass die Vorconcession für die grössere Mehrzahl nicht vorenthalten werden wird. Wirkliche Schwierigkeiten sollen nur wegen der Anlage einer festen Rheinbrücke bei Ruhrort bestehen.

Von der Hannover-Altenbekener Eisenbahn wird am 13. dieses Monats die Strecke Hannover-Hameln und am 1. Mai dieses Jahres die Strecke Weetzen-Barsinghausen der Deisterzweigbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben. (Die betreffende Bekanntmachung mit Fahrplan bringen wir in nächster Nummer zum Abdruck. Die Red.)

* Chemnitz-Komotauer Eisenbahn. Die der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 8. December 1871 concessionirten Bahnlinien haben folgende Längen, und zwar 1) Linie Flöha-Pockau-Marienberg-Reitzenhayn $7_{,68}$ Meilen = $57_{,0}$ Kilom., 2) Zweigbahn Pockau-Olbernhau $1_{,3}$ Meilen = $9_{,8}$ Kilom., zusammen $8_{,98}$ Meilen = $66_{,8}$ Kilom. Die Expropriation erfolgt — ebenso wie die Ausführung der grösseren Kunstobjecte — für 2 Geleise, während zur Zeit nur 1 Geleis ausgeführt wird.

Das Baucapital ist (incl. aller Geldbeschaffungspesen, Zinsen während der Bauzeit, Reservefonds von 150 000 Thlrn. etc.) veranschlagt in Summa zu 6 700 000 Thlrn., pro Meile auf 746 102 Thlr. 13 gr.

Die Vorarbeiten wurden am 1. November 1871 begonnen. Inangriffnahme des Baues am 1. April 1872; Fertigstellung bis zum 1. Juli 1874. Die Acquisition der Terrains hat begonnen.

Was die Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass die Bahn der bedeutendsten Industriestadt Sachsens, Chemnitz, das reiche Braunkohlenbecken Böhmens bei Komotau, erschliesst und in Verbindung mit Prag-Komotau und Chemnitz-Leipzig die geradeste Verbindung von Prag und Leipzig bildet.

Im Localverkehre verschafft die Bahn einem Waldcomplex von circa 110 000 Acker Sächs. = 60 880 Hectaren mit schönem Buchen- und Nadelholzbestand Absatz. Die Industrie der von der Bahn durchlaufenen Gegend verarbeitet meist Holz zu Holzschnittwaaren, Kisten, hauptsächlich Spielwaaren, mit bedeutenden Wasserkräften. Weitere von der Bahn erschlossene Industriezweige sind die bekannte Zöblitzer Serpentinsteinindustrie und das Königl. Kupferhammerwerk Grünthal (Feuerbüchsen).

Stationen der Linie Flöha-Reitzenhain: Flöha, Grünhaynichen $2_{,0}$ Ml., Lengefeld-Pockau $3_{,5}$ Ml., Marienberg $5_{,1}$ Ml., Reitzenhayn $7_{,7}$ Ml.; der Linie 2: Pockau und Olbernhau $1_{,3}$ Ml.

Bedeutende Bauobjecte kommen nicht vor, doch wird die Flöha 9 Mal, die Pockau 6 Mal überbrückt. — Kleinster Radius 285 Meter; grösste Steigung der Thalbahn Flöha-Pockau-Olbernhau 1:100, der Linie Pockau-Reitzenhayn 1:50, auf eine Länge von 9000 m.

Technischer Beirath des Directoriums ist Herr Oberbaurath Sorge. — Bauausführende Gesellschaft: F. Plessner & Co. in Berlin; Oberingenieur: Kgl. Betriebsingenieur Freiherr v. Oer. — Bausectionen: Flöha: $2_{,5}$ Ml., Lengefeld: $2_{,8}$ Ml., Marienberg: $3_{,7}$ Ml.

⊙ Aus Bayern. (Niederbayerisches Eisenbahnnetz. Fahrmaterialvermehrung. Speyer-Grenze-Schwetzingen. Bergzabern-Kaltenbach. St. Ingbert-Saarbrücken.)

München, im April. Die Kammer der Abgeordneten hat den vorgelegten, in Nr. 37 S. 359 näher beschriebenen Antrag über Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in Niederbayern in der Sitzung vom 21. v. Mts. nach der Fassung des Abgeordneten v. Schlör angenommen.

Das Fahrmaterial der Bayer. Staatsbahnen soll bedeutend vermehrt werden und wird zu diesem Zwecke ein Credit beansprucht, welcher die Summe von 8 Millionen fl. erreicht. Nach Ausführung der bereits erfolgten Bestellungen wird das Fahrmaterial der Bayer. Staatsbahnen bestehen: 1) aus 516 Locomotiven, wovon 43 aus der ersten Zeit des Bahnbetriebs stammende ausser Verwendung zu setzen, 50 Stücke nur zum Streckendienste und 52 zum Rangirdienste auf den Bahnhöfen verwendbar sind; 2) aus 1130 Personenwagen mit 41 101 Sitzplätzen, wovon 411 Wagen nur für den internen Verkehr benutzt werden können; 3) aus 156 Gepäckwagen, wovon gleichfalls nur 58 Stücke dem internen Verkehre dienen; 4) aus 30 Pferde-, 122 Bahnpost-, 89 Güterdienst- und 75 Heizwagen; 5) 7710 Güterwagen aller Art mit einer Gesammttragkraft von 1 369 780 Ctrn., wovon ebenfalls 1747 Wagen mit 187 860 Ctrn. Tragkraft nur für den internen Verkehr brauchbar sind. Dazu kommen noch 684 Bahndienst- und Stationswagen. Trotz dieser scheinbar bedeutenden Ziffern bleibt die Zahl, welche auf die einzelne Meile der Bayer. Staatsbahnen entfällt, namhaft zurück gegen das Mittel auf den Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins und selbst gegen die Anforderung, welche bei dem sicher zu erwartenden Eintritt einer lebhafteren Geschäftsperiode und bei Eröffnung der der Vollendung entgegen reifenden Bahnstrecken gestellt werden muss.

Die Bayerische Staatsregierung soll laut eines eingebrachten Gesetzentwurfes ermächtigt werden, für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn: a) vom Bahnhofe in Speyer an den Rhein, sowie zum Anschlusse an das Badische Bahnnetz für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von 300 000 fl.; b) von Bergzabern zum Anschlusse an die von Landau nach Zweibrücken herzustellende Bahn für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von 3 600 000 fl.; c) von St. Ingbert bis an die Landesgrenze, eventuell zum Anschlusse an des Preussische Bahnnetz für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von 1 150 000 fl., einen jährlichen Zinsertrag bis zu 4½% von Tage der Vollendung und Eröffnung jeder einzelnen neuen Bahnstrecke an bis zum 31. December 1904 zu gewährleisten oder statt dieses Zinsertrages einen Ueberschuss der Betriebsrente in einer dem 4½%igen Zins des festgesetzten Bau- und Einrichtungscapitals entsprechenden Grösse sicher zu stellen. — Die Länge des Bahnstückes vom Bahnhofe Speyer an den Rhein beträgt 3000 Meter. Die Baukosten incl. des Rheinüberganges mittelst einer Schiffbrücke, welche auf gemeinschaftliche Rechnung Bayerns und Badens herzustellen ist, sind veranschlagt auf 300 000 fl. — Die Bahn Winden-Bergzabern wird in der Richtung gegen Dahn ihre Fortsetzung finden und den Anschluss an die Linie Landau-Zweibrücken bei Kaltenbach erreichen können. Die neue Verbindungsbahn erhält eine Länge von $3_{,75}$ Meilen und ist der Bauaufwand incl. der Kosten der Geldbeschaffung und der Zinsen während des Baues auf 3 500 000 fl. oder pro Stunde 466 000 fl. veranschlagt. Ausserdem wird noch der Betrag von 100 000 fl. nöthig werden, um die Zweigbahn Winden-Bergzabern, welche z. Z. nur mit leichten Schienen versehen ist, mit schweren Schienen ausrüsten zu können, wie sie nach Herstellung der Bahnstrecke Winden-Kaltenbach als Theil einer durchgehenden Linie erforderlich sind. Dieser Betrag von 100 000 fl. ist übrigens in dem gesammten Bau- und Einrichtungscapitale von 3 600 000 fl. bereits inbegriffen. — Die Länge der Verbindungsbahn St. Ingbert-Saarbrücken resp. Krebach, woselbst der Anschluss an die Saargemünd-Saarbrückener Eisenbahn projectirt ist, beträgt $1_{,26}$ Meilen, wovon $0_{,25}$ Meile auf Bayer. und $1_{,01}$ Meilen auf Preuss. Gebiet treffen. Der Kostenvoranschlag entziffert incl. der Kosten für Geldbeschaffung und Zinsen während des Baues eine Summe von 1 150 000 fl. oder pro Stunde ca. 450 000 fl. Die Herstellung und Einrichtung der Bahnstrecke auf Bayer. Territorium würde einen Aufwand von 240 000 fl. erfordern, so dass hiernach für die Bauführung auf Preussischem Gebiete eventuell eine Summe von 910 000 fl. verbliebe. Die Verbindungsbahn nach Saarbrücken wird erst in Angriff genommen werden können, wenn der Anschluss an das Preussische Bahnnetz vertragsmässig gesichert ist. Ebenso wird den Verhandlungen hierüber vorbehalten bleiben müssen, Bestimmung zu treffen, ob der Pfälzischen Bahnverwaltung die Ausführung der auf Preussisches Gebiet fallenden Bahnstrecke bis zur Station Krebach der Saargemünd-Saarbrücker Eisenbahn überlassen werden könne, oder ob sich dieselbe auf den Bahnbau bis zur Landesgrenze zu beschränken habe. Letzternfalls würde nur eine Maximal-Bau- und Einrichtungssumme von 240 000 fl. in Frage kommen.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs* Wien, 6. April 1872. (Börsen-Flauheit. Eisenbahn-Statistik. Veräusserung von Bahnflächen. Die Oesterreichischen Bahnvorlagen. Linie Raab-Ebenfurt. Internationale Bau- und Ungarische Wagenleihgesellschaft. Baufortschritte, Werkstättenanlage. Militär-Adaptirung und Befreiung. Allgemeinheit der Frachtbriefe. Neue Bahnanlagen. Wiener Stadtbahnen. Gen.-Vers. der Graz-Köflacher Bahn. Die Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterr. Staats-, Süd- und Rudolfsbahn. Böhmische- und Galizische Bahnen.)

Die Stagnation hält an und die Course der Bahnactien bröckeln sich langsam ab. Einen noch so geringe Erholung ist bei keinem einzigen Titel zu registriren. Dagegen weisen nahmhaftere Abschläge nach: Nord-

bahn per 2290 fl. mit 40 fl., darauf folgen; Staatsbahn 383 mit 6, Südbahn 202 mit 5, Theissbahn 280 und Siebenbürger 185 mit 4, Franz-Joseph 209 und Nordost 168 mit 2, endlich Alföld 183, Fünfkirchen-Barcs 195 und Ostbahn 150 mit je 1 fl. Prioritäten hielten sich fest: Nordwest 100 mit einem Plus und Südbahn mit einem Minus von je 1 fl.

Eine in hohem Grade interessante statistische Arbeit des k. k. Bergrathes Kindinger veröffentlicht die neue „Oesterreichische Zeitung für Montan-Industrie und Metallhandel.“ In derselben wird nämlich eine übersichtliche Darstellung der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1871 je nach dem Stande der Gesellschaften und nach den einzelnen Kronländern mit ihrer Einwohnerzahl und dem Flächenraume geliefert. Nach dieser Darstellung durchzieht die Südbahn 9, die Staatsbahn blos 4 Kronländer, die Nord- und Westbahn, sowie die Rudolfsbahn gleichfalls 4 Provinzen. Bei allen anderen Bahnen ist das Maximum des Gebietes 3 Kronländer, unter welchem noch die meisten zurückbleiben. Die Südbahn dient dem Bedürfnisse von 15 993 333, die Staatsbahn von 19 536 236, die Nordbahn von 9 334 528, die Westbahn von 7 727 548 Einwohnern der von ihren Schienensträngen durchzogenen Kronländer. — Auf eine Quadratmeile entfallen Bahnmeilen: in Ungarn $0_{,13}$, in Galizien $0_{,08}$, in Siebenbürgen $0_{,02}$, in Böhmen $0_{,34}$, in der Militärgrenze —, in Tirol $0_{,11}$, in Steiermark $0_{,22}$, in Mähren $0_{,27}$, in Niederösterreich $0_{,32}$, in Dalmatien —, in Oberösterreich $0_{,2}$, in der Bukowina $0_{,08}$, in Kärnten $0_{,22}$, in Krain $0_{,18}$, in Croatien $0_{,18}$, in Slavonien —, in Salzburg $0_{,04}$, in Schlesien $0_{,23}$, in Istrien —, in Görz $0_{,20}$, in Vorarlberg 0, in Triest $2_{,60}$. Aus dieser Ziffergruppirung ergibt sich ferner das Resultat, dass das Stadtgebiet Triest, in seiner ganzen Länge von der Südbahn durchstrichen, als das dichtbevölkertste Kronland erscheint, und auch im Vergleiche zu seiner Axe die grösste Bähnlänge aufweiset; da jedoch solches keineswegs als Vergleichungs-Massstab in Betracht gezogen werden kann, so ist unstreitig das Kronland Böhmen das erste, welches sowohl bezüglich seiner Bahnlänge als wie seiner Bevölkerung den hervorragendsten Rang behauptet, während Dalmatien, Istrien, die Militärgrenze und Slavonien ganz zurückstehen. Dasselbe wäre auch von dem kleinen Voralberg zu sagen, wenn nicht dasselbe schon seine Bahnen in Angriff genommen hätte.

In dem vom 16. März 1872 datirten Oesterreichischen Gesetze wird der Finanzminister ermächtigt, in den Jahren 1872 und 1873 die Bewilligung zum Verkaufe der für Bahnzwecke entbehrlichen Grundstücke der Staatseisenbahnen den im Nutzgenusse der Letztern stehenden Eisenbahngesellschaften gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes zu ertheilen. Der Oesterreichische Staat besitzt nämlich nach dem frühern Verklopfungssystem, ausser einem nach diesem Gesetze besonders veräusserlichen Grundstücke beim Triester Südbahnhofe nur noch wenige ursprünglich zu Bahnzwecken bestimmte Flächen, die ihm nichts einbringen, den angrenzenden Bahnen aber von Vortheil sind.

Von den im Oesterreichischen Abgeordnetenhause eingebrachten Eisenbahnvorlagen sind nun 5 im Drucke erschienen. Dieselben betreffen:

1. Die Bahn von Liebenau über Böhmisch-Leipa, Leitmeritz nach Pisek bis zum Anschlusse an die Franz-Josefsbahn nebst Flügelbahn von Brzesnic über Strakonitz bis an die Böhmisch-Bayerische Grenze gegen Passau. Bei Concessionirung dieser Bahn sollen nachstehende Begünstigungen gewährt werden: Befreiung von Einkommensteuer, von Coupons-Stempelgebühren, sowie von jeder durch ein künftiges Gesetz einzuführenden Steuer auf die Dauer von zehn Jahren. Die Länge der Hauptlinie beträgt circa $47_{,6}$ Meilen. — Die erste Flügelbahn von Postelberg nach Komotau, $3_{,3}$ Meilen lang, ist lediglich eine Kohlenbahn. Die Länge der zweiten Flügelbahn von Brzesnic nach Kuschwarda beträgt $17_{,6}$ Meilen. Die angeführten Linien repräsentiren somit circa 64 Meilen.

2. Eine Abzweigung von der Buschtêhrader Bahn von Krima bis Raizenhain (Böhmisch-Sächsische Grenze). Diese Linie soll gleichzeitig mit der Chemnitz-Freiberger Bahn eröffnet und bezüglich der Tarifirung und anderer Bedingungen als ein integrirender Bestandtheil der Buschtêhrader Bahngesellschaft betrachtet werden.

3. Linie Mlatz-Karlsbad-Johann-Georgenstadt (Böhmisch-Sächsische Landesgrenze). Für die Steuerfreiheit ist eine Maximaldauer von zehn Jahren festgesetzt. Die Hauptlinie Mlatz-Karlsbad beträgt $9_{,767}$ Meilen und es sind die Bau- und Einrichtungskosten dieser Linie, exclusive der Intercalarzinsen und Geldbeschaffungskosten, mit 8 501 939 fl. oder per Meile mit 870 476 fl. veranschlagt.

4. Linie Bozen-Meran. Für diese Linie wird die Steuerfreiheit bis auf die Dauer von 15 Jahren gewährt. Der Bau dieser Linie muss binnen längstens zwei Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpuncte dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Für die Erfüllung dieser Verpflichtung ist durch den Erlag einer Caution im Betrage von 50 000 fl. Sicherstellung zu leisten. Die Dauer der Concession wird auf 90 Jahre festgesetzt. Die effectiven Gesammtkosten dieser $3_{,72}$ Meilen langen Linie, für welche die Südbahn concessionsmässig das Vorrecht hat, sind mit 3 270 489 fl., d. i. 934 000 fl. per Meile, präliminirt.

5. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Für die Theilstrecke Przemysl-Lupkow soll die Garantie schon mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes für das auf dieselbe aufgewendete Anlage-Capital in Wirksamkeit treten.

Die Eisenbahn-Commission des Ungarischen Unterhauses nahm in ihrer letzten Sitzung von den ohne Staatsgarantie zu bauenden Eisenbahnen den Gesetzentwurf über die von Raab über Oedenburg in der Richtung nach Ebenfurt bis an die Landesgrenze zu führende Eisenbahn in Verhandlung, acceptirte denselben ohne wesentliche Abänderungen und wird die Annahme des Entwurfes dem Hause empfehlen. — An eine weitere Verhandlung der übrigen Vorlagen ist bei der baldigen Auflösung des Parlaments nicht mehr zu denken. Inzwischen begünstigt die Ungar. Regierung das Zustandekommen einer internationalen Bau- u. Eisenbahnbaugesellschaft, begründet unter Theilnahme der anglo-öst. Bank und der Banquiers Friedrich Schey, Max Springer, Morpurgo und Parente, u. z. um dieser Gesellschaft den Bau aller neuen Linien zu vergeben, welchen wie verlautet die Regierung nach den mit Unternehmern gemachten Erfahrungen nun selbst in der Hand behalten will. Dieselbe soll auch der dem Wiener gleichen Unternehmen Concurrenz bietenden zweiten Waggon-Leihgesellschaft, deren constituirende General-Versammlung in Pest statt fand, nicht fremd sein. Zum Präses wurde der Präsident des Unterhauses Somssich gewählt, zu Verwaltungsräthen der gewesene Justizminister Horvath, die Verwaltungsräthe Szapary, Boschan, der Redacteur Falk und die Eisenbahndirectoren resp. Generalinspectoren Jacobi, Demaistre, Wahl, Bühler, Ostheim und Ivanka. — Zu wünschen wäre, dass diese Concurrenzbestrebungen bald zu einer Fusion führen, da das Waggon-Leihgeschäft auf ein möglichst grosses Gebiet angewiesen ist.

Die Generalinspection der Oesterr. Eisenbahnen hat in Gemässheit eines auf Wunsch des Kaisers erfolgten Ministerialerlasses an sämmtliche Bahnverwaltungen das Ersuchen gestellt, in Anbetracht der Dringlichkeit des Gegenstandes die Baufortschritts-Nachweisungen pro März 1872 direct an die Bauabtheilung der Generalinspection und zwar zuverlässig bis spätestens 10. April einzusenden.

Die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat die Eisenbahnverwaltungen ersucht, mit möglichster Beschleunigung eine Situation der Werkstättenanlagen im Maassstabe der Stationsanlagen unter Angabe des gesammten Inventarstandes derselben, als: Arbeitsmaschinen, Werkzeuge und sonstige Einrichtung, dann der Anzahl der jeder Werkstätte zur Reparatur zugewiesenen Betriebsmittel, als: Locomotiven und Wagen, und der Länge der den einzelnen Werkstätten zugewiesenen Bahnstrecken, ihr einsenden zu wollen.

Bis jetzt haben 12 Bahnverwaltungen der Regierung die Bereitwilligkeit zu Adaptirung ihrer Frachtwagen für die eventuelle Benützung zu Militärtransporten erklärt. — Die Bahndirectionen bereiteten eine Eingabe an die Landesvertretung zur Befreiung der im executiven Dienst verwendeten Bahnbeamten von den Waffenübungen vor. Insbesondere die mit knappem Personale bemessenen kleineren Bahnen leiden darunter sehr. Wenn auch die Militärbehörden im Allgemeinen zeitliche Befreiungen in liberaler Weise gewähren, so ist doch die Ungewissheit sehr drückend. Dem Staate ist offenbar mit einem practischen Eisenbahnmann mehr, als mit dem gewöhnlichen Soldaten gedient. Zum Mindesten sollte, wie beim Studirenden, für die Möglichkeit der Erfüllung der Militärpflicht im Ort der Bahnstation selbst vorgesorgt werden. Das Wehrgesetz, welches für den Fall des Krieges die Exemtion der Bahnbediensteten ausspricht, erscheint inconsequent und zwecklos, wenn es dessenungeachtet deren Waffenübungen fordert. — Eine Petition mehrerer Handelsvereine, dass die Bahnverwaltungen auch andere als von den Betreffenden stempiglirte Frachtbriefe zur Waarenaufgabe zulassen mögen, dürfte Aussicht auf Erfolg haben. Diese Einrichtung ist auch eine Observanz, für deren Beibehaltung gar kein Oportunitätsgrund spricht, und wird von der Controle nicht benöthigt. Den Bahnen entfällt die Last des unentgeltlichen Stempiglirens und das bei Allen gleiche Formular beseitigt die Befürchtung eines Missbrauches.

An neuen Bahnanlagen ist zu verzeichnen: vorerst die Verbindung der Franz Josefsbahn mit der West- und Südbahn, indem die schon längere Zeit schwebende Concessionsertheilung für die Eisenbahn von Mürzzuschlag über Mariazell, St. Pölten, Krems nach Sigmundsherberg dem Vernehmen nach nahe bevorsteht. — Ferner soll die Oesterr. Nordwestbahn in der Brigittenau bei Wien mit der Elisabeth Westbahn in Penzing verbunden werden. — Hier ist noch der von dem durch seine volkswirthschaftlichen Bestrebungen verdienten Beamten der Wiener Handelskammer, Dr. Emil Sax, veröffentlichen Flugschrift über die Wiener Stadtbahnen zu erwähnen, in welcher die einzige Abhilfe der immensen Wohnungsnoth durch Localbahnen nachgewiesen wird.

Die am 4 d. M. stattgefundene ausserordentliche Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Kohlenbergbau-Gesellschaft eröffnete der Vorsitzende Dr. Mayer v. Also-Russbach mit Constatirung der Beschlussfähigkeit. Dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass die Arbeiten auf der neu concessionirten, $6_{,67}$ Meilen langen Linie Lieboch-Wies im besten Gange und 49% der Erdarbeiten bereits vollendet sind. Ferner, dass der Verwaltungsrath laut Beschluss der vorjährigen Generalversammlung 2 500 000 fl. Actien in Stücken per 150 fl. emittirt habe. Um die Ertragsfähigkeit

der neuen Linie zu steigern, hat der Verwaltungsrath das Kohlen- und Alaunwerk Steyeregg um den Preis von 750 000 fl. erworben. Der Verwaltungsrath stellt sonach folgende Anträge: 1) Die General-Versammlung nimmt den Ankauf des Kohlen- und Alaunwerkes Steyeregg um den Kaufpreis von 750 000 fl., sowie den Ankauf der 5000 Stück mit je 100 fl. eingezahlten Interimsscheine der Wieser Kohlenbergbau- und Handelsgesellschaft um den Kaufpreis von 500 000 fl., zahlbar in 5% Prioritäten dritter Emission al pari gerechnet, zur genehmigenden Kenntniss und 2) ermächtigt den Verwaltungsrath zur Deckung der bezüglichen Kaufschillinge, dann der Kosten für den vollständigen Ausbau der neuen Linie Lieboch-Wies sammt Zweigbahn unter Ausrüstung derselben, sowie der Auslagen für die vollständige Ausrüstung und Inbetriebsetzung der neuerworbenen Kohlenwerke ein 5procentiges, in Silber verzinsliches steuerfreies Prioritätsanlehen 3. Emission bis zur Höhe von 3 000 000 fl. zu contrahiren und weiters dem Bauunternehmer, gemäss dem Bauvertrage 1300 Actien von den laut Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. Februar 1871 reservirten 5000 Stück zu erfolgen und schliesslich den noch erübrigenden Rest per 3700 Stück Actien 2. Emission, im Falle des Bedarfes bestmöglichst, jedoch keineswegs unter Pari zu emittiren. Diese Anträge wurden ohne Debatte angenommen.

Bekanntlich hat die Direction der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in der letzten General-Versammlung den zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Fertigstellung des gesellschaftlichen Bahnnetzes nothwendigen Geldbedarf mit 20 Millionen Gulden festgestellt und dabei erklärt, dass 6 Millionen hiezu bereits vorhanden seien. Die Direction wird in der heurigen General-Versammlung der Actionäre beantragen, die weiter erforderlichen 14 Millionen durch Ausgabe von Prioritäten zu decken. Beigefügt wird, dass diese Prioritäten nicht Silber-Prioritäten, wie sie für die Mährisch-Schlesische Nordbahn ausgegeben wurden, sondern Obligationen mit Papierzinsen sein werden, worin zum grössten Theile die Schuldtitel der Nordbahn bestehen. Bei der Gelegenheit sei übrigens erwähnt, dass in verwaltungsräthlichen Kreisen der Nordbahn das vorjährige Erträgniss auf 16, eventuell 17 Procent geschätzt wird, was mit Rücksicht auf die Steigerung der Betriebskosten, unter welcher alle Bahnen im letzten Jahre zu leiden hatten, und die Concurrenz des Ergänzungsnetzes der Staatsbahn ein sehr bedeutendes Ergebniss involvirt. — Dieselbe Direction hat verfügt, dass die bisherige Uebung auf ihren Linien, wonach alle Züge auf doppelgeleisiger Bahn das in der Richtung der Fahrt rechts gelegene Geleise befahren haben, am 16. April d. J. aufzuhören hat und dass von da an jeder in Gang gesetzte Zug das in der Richtung der Bahn „links" gelegene Geleise befahren wird.

Die Oesterr. Staatsbahn hat vom Cisleithanischen Finanzminister eine Erhöhung der Garantiesumme von 600 000 fl. zur Deckung der Kosten für die zweiten Geleise verlangt. Das Finanzministerium fordert jedoch vorherige Trennung der Cis- von den Transleithanischen Betriebsrechnungen. — Diese Gesellschaft hat zur Abholung der weiteren zum Transport nach Wien in den Harkort'schen Eisenwerken producirten Eisenbestandtheile für den Industriepalast acht offene Wagen nach Duisburg abgesendet und wird fortan wöchentlich 4 bis 5 Wagen für diesen Zweck dorthin abgehen lassen. — Die Direction dementirt in der Wiener Zeitung den Verkauf ihrer Domainen. — Die auf den 6. April einberufene ausserordentliche General-Versammlung wurde wegen Beschlussunfähigkeit auf den 6. Mai d. J. verlegt, an welchem Tage auch die 17. ordentliche General-Versammlung abgehalten wird. (Siehe Bekanntmachung in No. 42 S. 421.

Für bedeutendere Unfälle sind vollkommen ausgerüstete Hülfswagen in Wien, Marburg und provisorisch in Graz stationirt. Ueber Anregung der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen lässt die Südbahn-Gesellschaft weitere solche Hülfswagen für die Stationen Mürzzuschlag, Laibach, Lienz und Innsbruck ausrüsten. — Obgleich das Bezeichnen der Eilgutcolli mit Marken und Nummern durch das Oesterreichische Eisenbahn-Betriebsreglement vorgeschrieben ist, kommt es doch nur zu oft vor, dass derlei Sendungen ohne irgend eine sonstige Bezeichnung als der Adresse zur Aufgabe gelangen. Eine Folge dieser Unterlassung sind oft Verwechslungen, Verspätungen und sonstige Anstände, welche weder den Parteien, noch der Bahnanstalt angenehm sein können. Besonders unangenehm sind aber derlei Fälle, wo es sich um Sendungen handelt, die für Stationen der Bayerischen Bahnen bestimmt sind, da diese Anschlussbahn alle jene Eilgutcolli, welche nicht mit Marken und Nummern bezeichnet sind, zurückweist. Die Südbahn hat daher ihre Organe beauftragt, strenge darauf zu sehen, dass alle zur Aufgabe gelangenden Eilgutcolli mit Marken und Nummern versehen seien. — Ein mit ausgedehnten Vollmachten von Seite des Handelsministeriums versehener Inspector der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat die im Bau befindlichen Eisenbahnstrecken der Rudolfsbahn, Weyer-Rottenmann-Kleinreifling-Amstetten und Hieflau-Eisenerz einer commissionellen Besichtigung unterzogen und bei diesem Anlasse viele durch längere Zeit obschwebende Streitpunkte einer definitiven Austragung zugeführt, so dass die baldige Vollendung der beiden ersten und die energische Bauführung der letzten Strecke mit Sicherheit zu erwarten ist. Die Strecke vom Gesäuse-Eingange bis Rottenmann ist übrigens dermalen schon so weit vorgeschritten, dass die Kronprinz-Rudolfsbahn beabsichtigen soll, nach Vollendung der insbesondere im Orte Admont wegen der diesbezüglichen zahlreichen Rekurse noch ziemlich im Rückstande befindlichen feuersicheren Herstellungen regelmässige Schotterzüge vom Gesäuse bis Rottenmann verkehren zu lassen, mit welchen auch die Beförderung von Privatgütern möglich sein wird. — Der Sitz der Betriebs-Directoren soll dann nach dem Ausbau der ganzen Strecke nach Steyer verlegt werden. — Die Bahnstrecke Leoben-Vordernberg, deren Eröffnung seit einem halben Jahre wiederholt in Aussicht gestellt, immer aber wegen eingetretener Hindernisse wieder vertagt werden musste, soll nun mit 15. April d. J. für den Betrieb eröffnet werden, doch dürfte sich dieser einstweilen nur auf Lastentransport beschränken und der Personenverkehr erst mit Juli beginnen. — Die zwischen dem Handelsministerium und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn schwebenden Differenzen— wir erinnern an die Interpellation im Abgeordnetenhause — sind als definitiv behoben zu betrachten. Der Verwaltungsrath dieser Bahn erklärte sich bereit, die gesammten Strecken Reichenberg-Friedland-Landesgrenze und Eisenbrod-Tannwald ohne Erhöhung des Baucapitals zweigeleisig herzustellen und wurde demselben auf Grund des Gesetzes vom 19. Juli 1871 die Concession für diese Linie ertheilt. Wie man sagt, sollen sich die höchsten Kreise für Ordnung dieser Angelegenheit interessirt haben.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grundlage der abgehaltenen politischen Begehung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Bewilligung zur Anlage einer an die bestehende Abzweigung von dem Dux-Schwatzer Flügel zu den Ehligschen Kohlenwerken bei Hostomitz anschliessenden Schleppbahn von der Station Dux zu den gräflich Waldstein'schen Kohlenwerken bei Schellenken und zum Baue der Schleppbahn von Prof. 34 nächst Aussig zu den Kohlenwerken bei Pröplitz, Herbitz und Arbesau und der von derselben abzweigenden Geleiseverbindung zu den Kohlenschächten des Boil, Rössler und Ritschel ertheilt. — Die Statthalterei in Lemberg giebt mit Bezug auf die Verständigung wegen Erlöschens der Rinderpest im Lande bekannt, dass die Desinfection der in Galizien zur Verladung mit Hornvieh in Verwendung kommenden Eisenbahnwaggons nun nicht mehr stattzufinden hat. Bei allfällig erneuertem Ausbruch der Rinderpest im Lande wird die Statthalterei dies den Eisenbahnverwaltungen sofort mittheilen, damit sie das Nöthige wegen der Desinfection der Wagen veranlassen können. — Der Bau der Albrechtsbahn soll von der Allgemeinen Oesterreichischen Bank im Offertwege vergeben werden. Der bekannte Polenführer Smolka hat die Durchführung der Grundeinlösung dieser Bahn übernommen; es soll ihm ein Sitz im Verwaltungsrathe reservirt sein. — Die 1. Ungarisch-Galizische Bahn hat die auf den 8. Mai anberaumt gewesene Generalversammlung verschoben.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Der Regierungs-Assessor Klotz ist zum Mitgliede der Königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg ernannt worden.

**Gotthardbahn.** Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn wählte den Director der Centralbahn, Sulger, zum Mitgliede der Verwaltung und zum Ober-Ingenieur den Oberbaurath Gerwig in Carlsruhe mit einem Jahresgehalt von 40 000 Fr. und einer Gratification von 100 000 Fr. nach Vollendung des Bahnbaues, sowie einer Berechtigung auf Pension im Falle einer Schädigung während der Bauzeit. (Nat.-Ztg.)

**Vacanzen.** Für das Brückenban-Büreau der Kgl. Preuss. Ostbahn werden mehrere tüchtige Maschinentechniker gesucht. Siehe Annonce in No. 42 S. 424. — Ferner schreibt die General-Direction der Vereinigten Schweizerbahnen die Stelle eines bauleitenden Architecten aus. Siehe Bekanntmachung S. 399. — Techniker mit guten Zeugnissen einer höheren Lehranstalt finden dauernde Beschäftigung als Zeichner. Siehe Annonce S. 423. Endlich werden von der Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahn-Bau-Gesellschaft zu Vorarbeiten und zur Bauausführung von Eisenbahnen Abtheilungs-Baumeister, Baumeister, Bauführer und Feldmesser gesucht. Siehe Bekanntmachung S. 432.

## Technisches.

—*K.*— **Engspurige Eisenbahnen und deren Fahrzeuge.** „Locomotive und Schiene sind Mann und Weib", ein ewig richtiger Ausspruch, welchen auch Fairlie, bei dem Streben seinem Locomotivsystem allgemeine Anwendung zu verschaffen, gründlich erkannte. Da die Fairlie-Locomotive ihre Eigenthümlichkeit in ihrem langgestreckten Baue besitzt und sich dadurch als sehr zugkräftige Maschine für engspurige Bahnen characterisirt, so sieht sich Fairlie, in der Eingenommenheit für das von ihm mit seinem Namen belegte Locomotivsystem genöthigt, in seine Reclamen auch die Vorzüge der engspurigen Bahnen einzuschliessen. Herr Fairlie hielt denn auch vor Kurzem der „British Association" einen Vortrag in Liverpool über „die Spurweite der Eisenbahnen in der Zukunft" als Belobung der engen und engsten Spurweiten. Derselbe ist im „Engineering, September 1870" abgedruckt, aber weniger durch seine eigenen Belehrungen, als durch einige, in späteren Nummern dieses Blattes erschienenen Aufsätze beachtungswerth.

Die Thatsache, dass die übliche und in England geborene Spur von 4′ 8½″ weder aus einer wissenschaftlichen Untersuchung noch aus der Erfahrung, sondern einfach aus der Spurweite der gewöhn-

lichen Strassenwagen hervorging, rief nachträglich einen heftigen „Spurkampf“ in England hervor, der sowohl dort, wie auch in anderen Ländern, bei neuanzulegenden Bahnen zur Abweichung von diesem Maasse führte. Als man anfing, die Stabilitätsverhältnisse der Fahrzeuge bei der immer wachsenden Fahrgeschwindigkeit und den grösser werdenden Anspruch an die Zugkraft der eng zusammen gedrängten Maschine in das Auge zu fassen, musste eine Erweiterung der Spur wünschenswerth werden. So entstanden die weiten Spuren der Great-Western, der Indischen, der Russischen, Badischen u. anderer Bahnen. Die Crampton'sche Locomotive stammt ebenfalls aus der Zeit der Stabilitäts-Bestrebungen. Aber es scheint fast, als hätte man die Grenzen des wirklich Richtigen mit solchen Abänderungen überschritten, denn bald machten sich Missstände geltend, die deutlich zeigten, dass verschiedene Bedingungen unberücksichtigt gelassen worden waren und so eine Gleichgewichtsstörung der sämmtlich mitwirkenden Factoren herbeigeführt wurde. Die breite Spur kam mit der Oeconomie in Conflict und die Crampton'sche Locomotive hatte der einfachen Bauart Eintrag gethan.

Man fühlte sich mehr oder weniger geneigt, wieder von den grossen Breiten zurückzukehren und als von verschiedenen Seiten her die überaus günstigen Berichte über die billigen engen Spuren (unter 4′ 8½″) erschienen, die auf secundären oder Bahnen verkehrsarmer Länder eingeführt worden waren, so wandte ein Theil des Eisenbahnpublikums sein ganzes Interesse jener extremen Seite zu und es gab nicht wenige, welche die allgemeine 4′ 8½″ Spurweite als eine übertrieben grosse Dimension ansahen.

Herr Fairlie vergleicht in seinem erwähnten Vortrage die Resultate der London und Nord Western mit solchen, welche diese Bahn erzielen würde, wenn die Gesellschaft eine Spur von 3′ Weite besässe. Aus dem letzten Geschäftsberichte der Gesellschaft findet der Vortragende einen Transport von 10 Millionen Tonnen Güter. Er nimmt an, dass ein vierfacher Transport todter Last, also ein Totaltransport von 50 Millionen Tonnen stattgefunden habe. Die Stärke der Züge berechnet sich nach der Angabe von 6 s. 3 d. Einnahme per Zugmeile und der überall üblichen Taxe von 1½ d. per Tonne und Englische Meile zu 50 Tonnen Netto- und daher 250 Tonnen Bruttolast, wonach sich die 50 Millionen Bruttolast auf 196 089 Züge vertheilen. Von diesen werden (bei 313 Werktagen pro Jahr) 626 Züge auf dem ganzen Bahnnetze täglich gefahren. Weiter findet Herr Fairlie aus der Angabe, dass jede Netto-Tonne 4 s. 8 d. Einnahme per Zugmeile erziele, die durchschnittliche Fahrt von 38 Englischen Meilen für jede Tonne (durch die obige Annahme von 1½ d. per Tonne und Meile), ferner wegen der 1432 Englischen Meilen Bahnlänge der London und North Western eine constante Vertheilung von 73 Zügen über die ganze Bahn und eine Anzahl von 17 Zügen per Tag auf jeder Meile des Netzes.

Es wird nun weiter angeführt, dass mit der Doppelschemel-Fairlie-Locomotive auf der 3′ Spurweite die Güterzugs-Geschwindigkeit von 40 bis 45 Englische Meilen leicht eingehalten werden könne und wird dann zu der Transportfähigkeit bezüglich der Last übergegangen. Herr Fairlie bezieht sich auf das erwähnte Factum, dass auf der 4′ 8½″ breiten Spur der London und North Western die todte Last den vierfachen Betrag der Nettolast bilde, ein Waggon von 4 Tonnen Gewicht also eine Last von 1 Tonne transportire. Auf der dreifüssigen Spur besässen dagegen die Wagen ein Eigengewicht von einer Tonne und würde dann, wenn man die gleiche Anzahl Wagen laufen liesse, die Last eines jeden Wagens durchschnittlich zu einer Tonne angenommen werden müssen, woraus sich dann eine Bruttolast von 20 Millionen Tonnen statt 50 Millionen ergäbe. Auf diesen höchst unlogischen Schluss baut nun Herr Fairlie eine Ersparungsrechnung für die London und North Western, deren erstaunliches Resultat ihn zu der weniger erstaunlichen Eröffnung führt, diese Goldgrube sei nur mit Hülfe der Doppelschemel-Fairlie-Locomotive zu erschliessen.

„Engineering“ antwortet hierauf in zwei Artikeln von etwa folgendem Inhalte:

In Indien, wie in Russland, Länder, welche bezüglich ihrer dichten, armen Bevölkerung, der grossen Entfernungen ihrer Haupthandelsplätze, der unermesslichen, noch theilweise verborgenen Lager von Naturschätzen eine grosse Aehnlichkeit mit einander zeigen, sind Eisenbahnnetze bis zu schon beträchtlichen Ausdehnungen vorhanden. Es reichen dieselben jedoch noch lange nicht aus, sondern sind eigentlich nicht mehr als Hauptlinien, an welche sich die Maschen der Zukunftsnetze anzulehnen haben. Da aber erkannt wurde, dass in die Art der Anlage dieser Bahnen bedeutende Fehler einliefen, so wurde beschlossen, vor weiterem Ausbau die Erfahrungen anderer Länder zu sammeln und dabei besonders auf die Spurweite ein Hauptaugenmerk zu richten. Sowohl von Indien, wie auch von Russland kamen, und fast zu gleicher Zeit, Commissionen zu diesem Zwecke nach England.

Die Russische Commission, welche namentlich auf der Festiniog-Bahn ihre Studien machte, scheint ihre Regierung für die schmale Spur eingenommen zu haben, so dass dieselbe höchst wahrscheinlich in Russland eingeführt und so als entgegengesetztes Extrem neben der bereits dort angelegten übergrossen Spur bestehen wird. Für Indien ist man noch nicht zu einem Entschlusse gekommen, wenn es auch ausgemacht erscheint, dass die künftigen Bahnen engere Spuren als 5′ 6″ erhalten werden, wenn auch nicht diesem übergrossen Spurmaasse allein die enorme Kostspieligkeit der Indischen Eisenbahnen zugeschoben werden kann und obgleich auch diese Spurweite besondere Vortheile gegen die kleineren bietet. Bezüglich der engen Spur wird noch um 9″, nämlich für 2′ 9″ oder 3′ 6″ gestritten.

Zu der weiten Indischen Spur kam man auf folgende Weise:

Im Jahre 1842 bildete sich auf Veranlassung von Macdonald Stephenson zur Erbauung von Eisenbahnen in Ostindien eine Gesellschaft, deren Ingenieure der breiten Spur besonders hold waren, aber wahrscheinlich aus Originalitätsucht weder die Spurweite von 4′ 8½″ noch die grössere der Great Western adoptiren wollten, sondern zwischen denselben die Weite von 5′ 6″ wählten. Auf diese Weise wurde der Gesellschaft der wesentliche Vortheil entwendet, die durch langjährige Erfahrungen festgestellten Regeln über Dimensionen und Verhältnisse der Bahn und ihrer Fahrzeuge benutzen zu können. Die Folge davon war, dass die Regierung, unter deren Garantie die Bahnen gebaut wurden, fortwährend bedeutende Summen beizusteuern hatte, die sich bei 5000 gebauten Englischen Meilen nicht weniger als auf 60 Millionen Pfd. Sterling beliefen. Endlich sah die Regierung doch ein, dass mit dem seitherigen Systeme gebrochen und die noch zu bauenden Linien von etwa 40 000 Englischen Meilen in anderer Weise hergestellt werden müssten. Die Kosten der Bahnbauten sollten auf das Geringste vermindert werden und die in einfachster Weise hergestellten Eisenbahncommunicationen zwischen entfernten wichtigen Puncten sollten für ihre Vervollständigung und Verbesserungen die nöthigen Mittel aus sich selbst schaffen. Zu solchen Massregeln zwingt übrigens viel weniger die Armuth des Landes, als die ungemein grosse Ausdehnung, welche das Indische Eisenbahnnetz erhalten muss, wenn es als vollendet angesehen werden und mit Vortheil arbeiten soll. Unter solchen Verhältnissen ist dann gewiss die Wahl einer engen Spur sehr am Platze. Für die Hauptlinien wird sich eine Weite von 3′ 6″ empfehlen, während für die secundären Netze sogar die Spurweite der Festiniog-Bahn (24″) zugelassen werden kann. Dagegen würde diese letzte Spurweite, für die Hauptbahnen angewendet, alle Nachtheile der engen Spuren sehr bald erkennen lassen und die bei der Anlage erzielten Ersparnisse würden in keinem Verhältniss zu den ungünstigen Folgen einer unzulänglichen Transportfähigkeit der Bahnen stehen. Nicht nach einzelnen ärmeren Regionen, durch welche die Linien ziehen, sondern nach den Gegenden muss sich die Spurweite richten, in welchen der Verkehr ein Maximum erreicht. Die 3′ 6″ Spurweite scheint in der That die engste zulässige Weite, doch würde eine sofortige definitive Entscheidung für ihre Einführung vielleicht ein ebenso grosser Fehler sein, als vor 25 Jahren die Wahl der übergrossen Weite. Eine Experimentalbahn von grösserer Ausdehnung würde gewiss sehr empfehlenswerth sein und ihre Resultate würden gewiss die der engeren Spur günstigen Ansichten der Regierung ändern.

Doch ausser der Frage der Spurweite werfen sich bei der Absicht des Billigbauens noch viele andere auf und vor allen Dingen müssen sämmtliche Details auf das Einfachste reducirt werden. Unter Umständen könnte sogar eine fähigere Verwaltung, als die gegenwärtige der Indischen Eisenbahnen, auf einer 5′ 6″ breiten Spur grössere Einnahmen erzielen, als auf der vertheidigten 3′ 6″ Spur.

Ueber die Fahrzeuge auf schmalen Spuren herrscht noch bezüglich der Gewichtsreduction grosse Uebertreibung und obgleich auf den Norwegischen und Queensland-Eisenbahnen der Leichtbau sowohl der Personen- wie der Güterwagen mit grösster Sorgfalt durchgeführt wurde, so ist die todte Last doch im Verhältniss zur Transportfähigkeit eine grosse. Nicht durch die Reduction der Spurweite, sondern durch die der Geschwindigkeit und Bequemlichkeit sinkt die todte Last herunter.

Eine Spurweite von weniger als 3′ 6″ würde in einem so enormen Lande wie Indien ein Bahnnetz entstehen lassen, das nur ein wenig mehr als eine bescheidene Transporteinrichtung für seine Producte wäre. Indiens Bahnen müssen einen unterbrochenen, prompten Verkehr zwischen den einzelnen Distrikten herstellen, müssen darauf berechnet sein, Maschinen grösserer Dimensionen in Gegenden zu schaffen, wohin dieselben bis jetzt noch nicht verbracht werden konnten; ferner müssen diese Bahnen zu Kriegszwecken verwendet werden können. Nach allgemeiner Erfahrung kann die Maximalbreite eines Eisenbahn-Fahrzeuges die doppelte Spurweite, also 5′ 6″ bei 2′ 9″ und 7′ bei 3′ 6″ betragen. Daraus würde sich die innere Fussbodenbreite etwa auf 5′ resp. 6′ 6″ ausdehnen können und würde dieses Mehr von 18″ gewiss für den Transport voluminöser Gegenstände, wie Artillerie-Geräthe und Maschinen nicht zu unterschätzen sein. Aber auch hinsichtlich der Stabilität bieten die 9″ Mehr-Spurweite bedeutende Vortheile. Bei der gewöhnlichen Spur von 4′ 8½″ bilden die beiden graden Linien, die vom Schwerpunkte des Wagens aus nach den inneren Kanten der Schienen gezogen werden, einen Winkel von 45°. Auf den Norwegischen Bahnen unternahm Pihl diesen Winkel auf 40½° zu reduciren und bewies durch den jahrelangen Gebrauch dessen Zulässigkeit. Bei einem angenommenen Winkel von 40° würde sich der Schwerpunkt 3′ 8½″ über die 2′ 9″ Spur und 4′ 10″ über die 3′ 6″ Spur legen. Die Fussbodenhöhe über den Schienen würde bei der ersteren Spur wohl auf 2′ 3″, bei der anderen auf 2′ 9″ kommen, wodurch der Schwerpunkt bei ersterer 1′ 5½″, bei letzterer 2′ 1″ über den Fussboden zu liegen käme und die weitere Spur noch den Vortheil böte, grössere Räder zuzulassen. Nun kann man aber annehmen,

dass bei voluminösen Frachtgütern, wie z. B. halbgepresste Baumwolle, von welcher vielleicht 70 Cbkfss. auf 1 Tonne kommen, der Schwerkunft des Wagens incl. Last sich etwa auf $^1/_3$ der Lasthöhe über den Fussboden legt. Danach erhält man Lasthöhen von 4′ 6″ und 6′ für die 2′ 9″ und die 3′ 6″ Spur und für die oben bestimmten Lastbreiten von 5′ resp. $6{,}_5$′ messen die Querschnitte der Ladungen für beide Spuren $4{,}_5 \times 5 = 22{,}_5$ □′ resp. $6 \times 6{,}_5 = 39$ □′, bei gleichem Stabilitätswinkel. Es stellt sich also die Transportfähigkeit der 3′ 6″ Spur bei einem bestimmten Stabilitätswinkel $1^3/_4$ mal so gross, als die der 2′ 9″ Spur per lfdn. Fuss heraus. Für Pferdetransport zeigt sich die 2′ 9″ Spurweite entschieden unzulässig, denn selbst bei Rädern von nur 2′ würde der Schwerpunkt des Fahrzeuges eine Höhe von etwa $6^1/_2$′ über den Schienen erreichen. Ein solcher Wagen für eine Ladung von 2 Pferden wiegt incl. Ladung etwa 4 Tonnen und besitzt daher bezüglich des Umkanten sein Stabilitäts-Vermögen von $4 \times \frac{2'\,9''}{2} = 5{,}_5$ Fuss-Tonnen, welchem eine Windstärke von $\frac{4 \times 2240 \times 1{,}_{375}}{85 \times 6{,}_5} = 22{,}_3$ Pfd. per □′ der Seitenwand entsprechen würde. Da aber Stürme von solcher Stärke nicht gar selten sind, so laufen auf der 2′ 9″ Spur, Fahrzeuge für richtige Pferdeverladung Gefahr, sogar vom Winde umgeblasen zu werden, namentlich im leeren Zustande.

Kämen nur solche Güter zur Verladung, die in beliebig geräumigen Waggons unterzubringen sind, so könnten die Züge auf beiden Spurweiten mit Geschwindigkeiten bis zu 25 oder 30 Meilen per Stunde laufen und würden Locomotiven nach Fairlie-System für Züge jeglichen Gewichtes die nöthige Zugkraft aufbringen können.

(Nach dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.)

—*K*— **Ueber Americanische Eisenbahnzüge.** Von der Station des West-Philadelphia-Personen-Depot's der Pennsylvania-Centraleisenbahn gehen täglich 16 Personenzüge, darunter 4 Schnellzüge nach den verschiedenen Richtungen hin ab. Dieselben bestehen meist aus drei oder vier Personenwagen, einem Gepäckwagen, zuweilen einem Postwagen und in den Expresszügen befinden sich noch ein oder mehrere Schlafwagen. Ihre Länge beläuft sich sammt Tender und Locomotive auf 260′ bis 460′ bei einem Totalgewicht todter Last von 2230 bis 3650 Zoll-Centner. Die verschiedenen Wagen laufen je nach den Längen ihrer Abzweigstrecken bei dieser einen Tour 20 bis 900 Englische Meilen; bei letzterem z. B. der Wagen nach Chicago. Auf demselben Wege läuft täglich eine Meile vom West-Philadelphia-Depot vorbei, von New-York aus, ein Zug von 4 Schlafwagen nach Cincinnati, Louisville, Chicago und St. Louis, einem Personenwagen nach Chicago, einem solchen nach Pitsburg und einem Packwagen nach Chicago, in welchen die einzelnen Wagen Entfernungen von 445 bis 1084 Meilen zu durchlaufen haben.

Die Personenwagen fassen bequem 50 Personen in zwei Sitzreihen, wiegen leer 163 Tonnen und messen 53′ in der Länge. Die Schlafwagen sind in 12 Abtheilungen getheilt, von welchen jede für vier Personen Sitze enthält, die in zwei Doppelbetten umgewandelt werden können. Die Taxen für die Plätze sind nicht hoch, und oft nehmen einzelne Passagiere eine solche ganze Abtheilung oder wenigstens ein Doppelbett für sich allein. Ein Schlafwagen wiegt $20^1/_2$ Tonnen und hat eine Länge von 58′.

Die sogenannten Emigrantenwagen wiegen 14 Tonnen bei einer Länge von 47′. Sie fassen in den Nachtzügen 56 Personen. Das Gewicht der Packwagen beträgt 11 Tonnen, ihre Länge 42′. Eine Schnellzugs-Locomotive sammt Tender, ohne Wasser- und Brennmaterial, wiegt 33 Tonnen und hat eine Länge von 58′.

Sie hat eine Wasser- und Brennstoffmenge von 9 Tonnen bei sich, so dass sie in Dienstzustand ein todtes Gewicht von 43 Tonnen erreicht.

Während des Fahrens führt der Zugmeister, der zugleich auch die Billets sammelt, den Oberbefehl über den ganzen Zug. Das übrige Dienstpersonal besteht aus dem Locomotivführer, Heizer, ferner einem Gepäck-Conducteur im Packwagen und zwei Bremsern auf der Plattform der Personenwagen. Die Bremser rufen die Stationen aus, helfen den Passagieren beim Ein- und Aussteigen, unterhalten im Winter die Ofenheizung und bilden in den Wagen, welchen sie zugetheilt sind, die Polizei. Zu jedem Schlafwagen gehören ausserdem noch ein fernerer Conducteur und ein Diener. Ist ein Postwagen im Zug, so wird dieser durch einen U.-S.-Staatsbeamten begleitet, und wenn die Express-Gesellschaft einen Gepäckwagen dabei hat, so sendet auch sie einen ihrer Beamten mit.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 17. | April | Constituirende Generalversammlung der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn zu Zwickau. |
| 17. | „ | Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg. |
| 18. | „ | Bockwaer Kohleneisenbahn zu Bockwa. |
| 18. | „ | Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz. |
| 22. | „ | *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 27. | „ | Nordhausen-Erfurter Eisenbahn zu Sondershausen. |
| 27. | „ | Oberhessische Eisenbahngesellschaft zu Giessen. |
| 27. | „ | Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. Siehe Bekm. S 336 |
| 29. | „ | Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. |
| 29. | „ | Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu Wien. |
| 29. | „ | Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Flensburg. |
| 29. | „ | Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322. |
| 1. | Mai | Vereinigte Südösterreichische, Lombardisch-Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 378. |
| 6. | „ | Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien. |
| 6. | „ | Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. |
| 6. | „ | *Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 421. |
| 7. | „ | Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 7. | „ | Oberschles. Eisenb.-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau. |
| 11. | „ | Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena. |

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 14. | April | zu Hamburg Venlo-Hamburger E. | ca. 121 Cbkmeter bearbeitete Hausteine von hartem Sandst. | — |
| 15. | „ | zu Braunschweig Braunschw. E. | Bahnh.-Restaur. Helmstedt | 299 |
| 15. | „ | zu Frankf. a/M. Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Brücken und Durchlässe | 332 |
| 15. | „ | zu Elberfeld Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten, Finnentrop-Rothenmühle | — |
| 15. | „ | zu Altona Altona-Kieler E. | Personenwagen IV. Classe | 379 |
| 16. | „ | zu Darmstadt Main-Neckarbahn | Güterwagen etc. | 338 |
| 16. | „ | zu Leipzig Leipzig-Dresdner E. | Materialabfälle-Verkauf | 379 |
| 18. | „ | zu Dorsten Venlo-Hamburger E. | 20 000 Kub.-Met. Kies | — |
| 18. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | 70 hölzerne Bahnwärterbuden für die Ruhrthalbahn | — |
| 18. | „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Bahnh.-Restaur. Kotomierz, Flatow und Krojanke | — |
| 18. | „ | zu Camenz i/Schl. Oberschles. E. | Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen etc. | — |
| 19. | „ | zu Cassel Hessische Nordbahn | Optische Signale | 399 |
| 20. | „ | zu Dresden Sächs. Staatsb. | Personenwagen | 399 |
| 20. | „ | zu Leipzig Leipzig-Dresdner E. | Bahnhofs-Restauration Nossen | — |
| 20. | „ | zu Cöln Rheinische E. | 4 Mill. harte Ziegelsteine | — |
| 20. | „ | zu Münster Venlo-Hamb. E. | Werksteine u. Maurerarbeiten auf Bahnhof Lengerich und Kaltenvenne | — |
| 20. | „ | zu Osnabrück dieselbe | Eis. Dachconstruction | 423 |
| 22. | „ | zu Cassel Main-Weserbahn | Locomotiven | 423 |
| 22. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Empfangsgebäude | — |
| 23. | „ | zu Lissa u. Kosten Oberschles. E. | Lagerplätze | — |
| 25. | „ | zu Fulda Bebra-Hanauer E. | Petroleum | 423 |
| 25. | „ | zu Berlin Berlin-Görlitzer E. | 82 Weichen u. 82 Herzstücke | 423 |
| 26. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Bahn.-Restaur. Barop | — |
| 26. | „ | zu Breslau Rechte Oder-Uferb. | Plateauwagen | 387 |
| 26. | „ | zu Bromberg Preuss. Ostb. | Wagen | 399 |
| 27. | „ | zu Breslau Oberschles. E. | Kleineisenzeug | 431 |
| 29. | „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Eis. Ueberbauten der Ruhrbrücken bei Dahlhausen u. bei Mülheim | — |
| 29. | „ | zu Nordhausen Saal-Unstrutb., Ober-ingenieur der Gl.-Entreprise | Erdarbeiten u. Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen | — |
| 15. | „ | zu Stettin Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stargard in Pommern | — |


# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

10000 Stück Laschen
20 000 Stück Laschenbolzen
100 000 Stück Hakennägel
2 940 Stück Unterlagsplatten

} für Locomotiv-Bahnen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend, den 27. April c. Vormittags 11 Uhr.

im Bureau der unterzeichneten Betriebs-Inspection anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Kleineisenzeug“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Sub-

mittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im genannten Bureau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 8. April 1872.

Königliche Betriebs-Inspection I. der Oberschlesischen Bahn.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.

---

**Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahn-Bau-Gesellschaft.**

Zu Vorarbeiten und zur Bau-Ausführung von Eisenbahnen werden Abtheilungs-Baumeister, Baumeister, Bauführer und Feldmesser von unterzeichneter Gesellschaft engagirt.

Meldungen unter Nachweis der Ausbildung und der bisherigen Beschäftigung in den Bureaux der Gesellschaft, Wilhelmsstrasse 57.

Berlin, den 9. April 1872.

Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahn-Bau-Gesellschaft.

---

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
## von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Weser | 13. April | nach | Newyork | D. Donau | 11. Mai | nach | Newyork |
| D. Newyork | 16. April | „ | Newyork | D. Hannover | 14. Mai | „ | Newyork |
| D. Rhein | 20. April | „ | Newyork | D. Hermannn | 18. Mai | „ | Newyork |
| D. Hansa | 24. April | „ | Baltimore | D. Köln | 22. Mai | „ | Baltimore |
| D. Main | 27. April | „ | Newyork | D. Weser | 25. Mai | „ | Newyork |
| D. America | 30. April | „ | Newyork | D. Bremen | 28. Mai | „ | Newyork |
| D. Berlin | 1. Mai | „ | Baltimore | D. Rhein | 1. Juni | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 4. Mai | „ | Newyork | D. Baltimore | 5. Juni | „ | Baltimore |
| D. Leipzig | 8. Mai | „ | Baltimore | D. Main | 8. Juni | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. Frankfurt 24. April; und ferner von Mitte September an ein oder zwei Mal monatlich.

Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.

D. Graf Bismarck 7. Mai. D. König Wilhelm I. 7. Juni.

und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Eisenbahn-Baumaterial.

Eine gebrauchte, vollständig betriebfähige **Locomotive** von 90 Centimeter Spurweite, nebst dazu passenden **Erdtransportwagen**, neue und gebrauchte **Rollbahnschienen** von verschiedenen Profilen, sowie gebrauchte Eisenbahnschienen zur Anlage von Interimsgeleisen, wie auch zu Bauzwecken geeignet, empfiehlt

**Jacob Scheid**, Darmstadt.

---

**Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.**

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

## Hamburg und Newyork

Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Thuringia | Mittwoch | 17. April | Morgens. | Cimbria, | Mittwoch, | 1. Mai | Morgens. |
| Allemannia, | Sonnabend, | 20. April | | Vandalia, | Sonnabend, | 4. Mai | |
| Hammonia, | Mittwoch | 24. April | | Silesia, | Mittwoch, | 8. Mai | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**

Grimsby und Havre anlaufend,

nach St Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco

Dampfschiff Bavaria, Capt. Keyn, am 23. April.
„ Teutonia, „ Milo, „ 23. Mai.

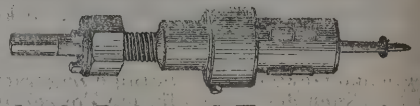
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**

**Fr. Schauwecker**, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

---



Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.
Zahnstangen und Schlittenwinden.
Parallelschraubstöcke.
Brandringe, Muttern, Schrauben
Spiralbohrer.
Universal-Klemmfutter.

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

Beste gekühlte

## Wasserstandsgläser,

sowie besonders haltbare

## Locomotivgläser,

genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

## Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.

Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.

**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des März-Heftes 1872:**

Die Resultate der letzten Volkszählung in den Vereinigten Staaten, von H. Peter-Petershausen. Madagaskar, von S. Ruge. Die Deutschen in Südtirol und ihre Sagen, von J. Zingerle. Eisenbahnfahrt durch Hannover und Kurhessen, von E. Ziehen. Der Staat Missouri von O. Delitsch. Paraguay, von H. Mangels Aus Cis-Kaukasien, von B. Ackermann. Bilder aus Mexiko, von K. Löffler. Ein Blick in die Champagne. Bergtouren in Mittelitalien, von H. Semper. Das Rennthiermoos, von P. Kummer. Nekrolog 1871. Die Tempelruinen des Ambernauth bei Kallyan. 20 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

**Mit 8 Holzschnitten.**

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 44. Leipzig, am 15. April 1872

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen. I. Deutche Eisenbahnen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

### Geschäftsführende Direction des Vereins zu Berlin.

Fournier, Geh. Regierungsrath als Vorsitzender der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn Präsident des Vereins.

Oberbeamte des Vereins.

Heusinger von Waldegg, Ober-Ingenieur, Redacteur des technischen Vereins-Organs, in Hannover.

Dr. jur. Koch, Gerichts-Assessor a. D., Redacteur der Zeitung des Vereins, zu Leipzig.

Volz, Vorsteher des Vereinsbureaus zu Berlin.

## I. Deutsche Eisenbahnen.

### Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

I. Direction zu Aachen.

1. A. Lamberts, Rentner, Vorsitzender, in Burtscheid.
2. E. van Gülpen, Tuchfabrikant, Vice-Präsident in Aachen.
3. Dr. F. W. Hasenclever, Directions-Mitglied in Aachen.
4. C. Franoux, Directions-Mitglied in Aachen.
5. vacat.

II. Direction zu Mastricht.

6. W. Clermont, Consul, Vorsitzender in Mastricht.
7. H. Seydlitz, Advocat, Vice-Präsident in Mastricht.
8. A. Bonhomme, Spediteur, Directions-Mitglied in Mastricht.
9. J. Tielens, Banquier, Directions-Mitglied in Mastricht.
10. W. Sandberg, Directions-Mitglied in Mastricht.

III. Specialdirector beider Directionen.

11. M. Sommer, Specialdirector in Aachen.

### Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Direction in Altona.

1. Semper, Fabrikant, Vorsitzender in Altona.
2. Geske, Kaufmann in Altona.
3. Reimers, Regierungsrath in Altona.
4. Kruse, Kaufmann in Kiel.
5. Tellkampf, ausführender Director in Altona.

II. Oberbeamte.

6. Wegener, Ober-Betriebs-Inspector in Altona.
7. Hesse, Betriebs-Inspector in Altona.
8. May, Bahningenieur I. District in Altona.
9. Scheer, Bahningenieur II. District in Rendsburg.
10. Wollheim, Bahningenieur III. District in Neumünster.
11. Ringklib, Material-Inspector in Altona.
12. Nollau, Maschinenmeister I. in Altona.
13. Schneider, Maschinenmeister II. in Neumünster.
14. Walter, Telegraphen-Inspector in Altona.
15. Bormann, Bureauchef in Altona.
16. v. Einem, Haupcassirer in Altona.
17. v. Hilmcrone, Buchhalter in Altona.
18. Abel, Betriebscontroleur in Altona.
19. Matthiessen, Cassencontroleur in Altona.
20. Kähler, Geschäftsführer in Kiel.

Oberbeamte der Schleswigschen Bahnen.

21. Schröder, Generalbevollmächtigter in Flensburg.
22. Whistler, Betriebs-Inspector in Flensburg.
23. Constantine, Maschinenmeister in Flensburg.
24. Petersen, Bahningenieur in Flensburg.

### Grossherzoglich Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Mitglieder der Generaldirection der Grossh. Staatseisenbahnen.

1. Zimmer, Geheime Rath, Generaldirector der Grossh. Staatseisenbahnen zu Carlsruhe.
2. Poppen, Ministerialrath, Abtheilungsvorstand zu Carlsruhe.
3. Klingel, Oberbaurath zu Carlsruhe.
4. Grosch, Oberregierungsrath zu Carlsruhe.
5. Gmelin, Oberregierungsrath, Abtheilungsvorstand zu Carlsruhe.
6. Stimm, Oberbaurath zu Carlsruhe.
7. Helminger, Regierungsrath zu Carlsruhe.
8. Dr. Gerstner, Regierungsrath zu Carlsruhe.
9. Helbling, Baurath zu Carlsruhe.
10. Schneider, Regierungsrath zu Carlsruhe.
11. Battlehner, Regierungsrath zu Carlsruhe.
12. Fesenbeckh, Regierungsassessor zu Carlsruhe.

II. Oberbeamte:

*a. Vorstände der zur Central-Verwaltung gehörenden selbstständigen Stellen:*

13. Fischer, Finanzrath, Vorstand der Eisenbahn-Hauptkasse zu Carlsruhe.
14. Schnetzler, Oberrechnungsrath, Vorstand der Hauptcontrole II zu Carlsruhe.
15. Müller, Oberrechnungsrath, Vorstand der Hauptcontrole I zu Carlsruhe.
16. Meisslinger, Eisenbahn-Inspector, Vortsand der Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine zu Carlsruhe.

*b. Der Generaldirection beigegebene Oberbeamte:*

17. Möglich, Bahnbau-Inspector zu Carlsruhe.
18. Herrmann, Güterdienst-Inspector zu Carlsruhe.
19. Kemm, Transportinspector zu Carlsruhe.
20. Krapp, Transportinspector zu Carlsruhe.
21. Tross, Technischer Transport-Inspector zu Carlsruhe.
22. Heinrich, Hochbau-Inspector zu Carlsruhe.
23. Hartmann, Transport-Inspector zu Carlsruhe.
24. Gossweiler, Bahnbau-Inspector zu Carlsruhe.

*c. Vorstände der Bahnämter:*

25. von Davans, Eisenbahninspector, Bahnamts-Vorstand zu Würzburg.
26. Burg, Oberregierungsrath, Bahnamtsvorstand zu Carlsruhe.
27. Sachs, Eisenbahninspector, Bahnamtsvorstand zu Heidelberg.
28. Lamey, Eisenbahninspector, Bahnamtsvorstand zu Freiburg.
29. Ambros, Eisenbahn-Inspector, Bahnamtsvorstand zu Pforzheim.
30. Geiger, Eisenbahn-Inspector, Bahnamtsvorstand zu Offenburg.
31. Mayer, Eisenbahninspector, Bahnamtsvorstand zu Constanz.
32. von Davans, Eisenbahn-Inspector, Bahnamtsvorstand zu Villingen.
33. Keim, Eisenbahninspector, Bahnamtsvorstand zu Basel.
34. Bauer, Eisenbahninspector, Bahnamtsvorstand zu Kehl.
35. Fischer, Eisenbahninspector, Bahnamtsvorstand zu Schaffhausen.
36. Kratt, Eisenbahn-Inspector, Bahnamtsvorstand zu Baden.
37. Hönig, Eisenbahn-Inspector, Bahnamtsvorstand zu Mannheim.
38. Scheyrer, Eisenbahn-Inspector, Bahnamtsvorstand zu Waldshut.
39. Kempff, Eisenbahn-Inspector, Bahnamtsvorstand zu Bruchsal.

*d. Bahningenieure.*

40. Bischoff, Bahningenieur für die Aemter Carlsruhe, Pforzheim und Baden zu Carlsruhe.
41. Jost, Bahningenieur für die Aemter Heidelberg und Bruchsal zu Heidelberg.
42. Scheffelt, Bahningenieur für die Aemter Freiburg und Basel zu Freiburg.
43. Wolff, Bahningenieur für die Aemter Kehl und Offenburg zu Offenburg.
44. Scholl, Bahningenieur für die Aemter Waldshut, Schaffhausen und Constanz zu Waldshut.
45. Haselwander, Bahningenieur für das Amt Villingen zu Villingen.
46. v. Teuffel, Bahningenieur für die Aemter Lauda und Würzburg zu Lauda.
47. Hilpert, Bahningenieur für das Amt Mannheim zu Mannheim.

*e. Maschineningenieure:*

48. Delisle, Eisenbahn-Inspector, Vorstand der Verwaltung Grossh. Hauptwerkstätten zu Carlsruhe.
49. Behaghel, Maschinen-Ingenieur für die Aemter Kehl, Offenburg, Freiburg und Basel zu Freiburg.
50. Kayser, Maschineningenieur für die Aemter Waldshut, Schaffhausen, Villingen und Constanz zu Constanz.
51. Esser, Maschineningenieur für die Aemter Mannheim, Heidelberg, Lauda und Würzburg zu Heidelberg.

### Bayerische Ostbahnen.

Direction in München.

1. Badhauser, Königl. Generaldirectionsrath und Director in München.
2. Krämer, Obermaschinen-Ingenieur in München.
3. Strauss, Oberingenieur in München.
4. Fomm, Oberingenieur in München.
5. Böhm, Directions-Oberinspector in München.
6. Eckart, Directions-Oberinspector in München.
7. Jäger, Directions-Oberinspector in München.

8. Dillmann, Directions-Oberinspector in München.
9. John, Hauptcassirer in München.
10. Seitz, Bezirks-Oberinspector in München.
11. Nahm, Bezirks-Oberinspector in Nürnberg.
12. Wetter, Bezirks-Oberinspector in Regensburg.
13. Mack, Bezirks-Oberinspector in Weiden.
14. Schubert, Directions-Inspector in München.
15. Egersdörfer, Directions-Inspector in München.

Werkstättevorstände.

16. Giessen, Maschinenmeister, Assistent des Obermaschinen-Ingenieurs in München.
17. Volk, Maschinenmeister I., Vorstand der Central-Werkstätte in Regensburg.
18. Michell, Maschinenmeister II, Stellvertreter des Vorstandes der Centralwerkstätte in Regensburg.
19. Seitz, Maschinenmeister II. in München.
20. Koch, Maschinenmeister II. in Geiselhöring.
21. Schauwecker, Maschinenmeister II. in Weiden.
22. Scharnberger, Maschinenmeister II. in Nürnberg.
23. Höhn, Werkmeister in Schwandorf.

## Königlich Bayerische Staatseisenbahnen.

1. Adolp Hocheder, Generaldirector.

I. Bau-Abtheilung.

*a. Bei der Generaldirection in München.*

2. Carl von Dyck, Baudirector.
3. Friedrich Bürklein,
4. Friedrich Max Engel,
5. Michael Hellmuth,
6. Eduard Rüber,
7. Philipp Kühles,
8. Erhard Hohenner,
9. Alois Röckl,

} Generaldirections-Räthe.

10. Clemens Adolph Lindner, Central-Cassirer.
11. Johann Reisinger,
12. Friedrich Förderreuther,

} Ober-Ingenieure.

13. Carl Rölig, Oberingenieur.
14. Johann Mohnie, Oberingenieur.
15. Ambros Trient, Bezirks-Ingenieur.
16. Carl Schnorr von Carolsfeld, Oberingenieur.
17. Wilhelm Hofmann, Bezirks-Ingenieur.
18. Josef Mayerl, Hauptbuchhalter.
19. Carl Posselt, Assessor.
20. Ernst Rutz, Fiscal, Assessor.
21. Cajetan Grandauer, Central-Cassa-Controleur.
22. Jacob Graf, Bezirks-Ingenieur.

*b. Bezirks-Ingenieure im äussern Dienst.*

Oberingenieurrayon München:

23. Carl Popp, Bezirks-Ingenieur in München.
24. Heinrich Pfalzer, Bezirks-Ingenieur in Rosenheim.

Oberingenieurrayon Augsburg:

25. Joseph Seeberger, Bezirks-Ingenieur in Nördlingen.
26. Sigmund Engelhardt Bezirks-Ingenieur in Augsburg.
27. Joseph Schlosser, Bezirks-Ingenieur in Kempten.
28. Mathias Seemüller, Bezirks-Ingenieur in Augsburg.

Oberingenieurrayon Nürnberg:

29. Christian Höchstetter, Bezirks-Ingenieur in Nürnberg.

Oberingenieurrayon Bamberg:

30. Wilhelm Rose, Bezirks-Ingenieur in Neuenmarkt.
31. Joseph Strobl, Bezirks-Ingenieur in Hof.
32. Sigmund Hofreiter, Bezirks-Ingenieur in Bamberg.

Oberingenieurrayon Würzburg:

33. Carl Leydel, Bezirks-Ingenieur in Schweinfurt.
34. Herrmann Pühn, Bezirks-Ingenieur in Würzburg.
35. Markus Rügemer, Bezirks-Ingenieur in Aschaffenburg.

II. Betriebs-Abtheilung:

*a. Bei der General-Direction zu München*

36. Hermann Fischer, Betriebsdirector.
37. Adolph Nobiling,
38. Joh. Wilh. Deppert,
39. Friedrich Petri,
40. Adolph Schamberger,
41. Ernst Roder,
42. Joseph Breidenbach,
43. Johann Pauckner,
44. Franz Gyssling,

} Generaldirections-Räthe.

44a. Carl Oswald, Ober-Inspector.
45. Gustav Mathaus, Assessor.
46. Anton Maurer, Central-Cassa-Controleur.
47. Carl Fuchss, Obermaschinenmeister.
48. Paul Schuster, Hauptmaterialverwalter.
49. Ulrich Imhof, Bezirksmaschinenmeister.

*b. Im äussern Dienst.*

Oberamt München.

50. Maximilian Graf von Reigersberg, Oberamts-Vorstand.
51. Johann Georg Laubmann, Oberinspector.
52. Ignaz Fritz, Bezirksmaschinenmeister.
53. Michael Büttner, Bezirks-Cassier.
54. Friedrich Zenker, Inspector, Vorstand des Localbahnamts München.
55. Franz Eschenlohr, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Rosenheim.
56. Max von Ammon, Inspector, Vorstand des Bahnamts Kufstein.
57. Benedikt Unger, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamtes Salzburg.
58. Bernhard Wörner, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamtes Simbach.
59. Jacob Stürmer, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamtes Haidhausen.

Oberamt Augsburg.

60. Oberamts-Vorstand: zur Zeit nicht besetzt.
61. Ludwig Wimmer, Oberinspector.
62. Moritz Kiessling, Bezirks-Cassier.
63. Anton Marberger, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Augsburg.
64. Carl Theodor Siry, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Lindau.
65. Ferdinand Kriegelsteiner, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Kempten.
66. Ferd. Miltner, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Neu-Ulm.
67. Friedrich Dürig, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Nördlingen.
68. Rudolph Zorn, Bezirks-Maschinenmeister in Augsburg.

Oberamt Nürnberg.

69. Euler Chelpin, Oberamts-Vorstand.
70. August Schäzler, Oberinspector.
71. Lorenz Wucherer, Bezirksmaschinenmeister.
72. Gustav Riemann, Bezirks-Cassier.
73. Franz Dinnbier, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Nürnberg.
74. Georg Harthig, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Ansbach.
75. Franz Diem, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Fürth.
76. Kilian Kilian, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Treuchtlingen.

Oberamt Bamberg.

77. Ernst Baumann, Oberamts-Vorstand.
78. Christoph Bähr, Oberinspector.
79. Konrad Müller, Bezirks-Cassier.
80. Georg Görz, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Bamberg.
81. Gustav von Kohlhagen, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Bayreuth.
82. Franz Rambauer, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Hof.
83. Ernst von Scheidlin, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Lichtenfels.

Oberamt Würzburg.

84. Oscar von Schellerer, Oberamts-Vorstand.
85. Carl Mayer, Oberinspector.
86. Bernhard Zäch, Bezirksmaschinenmeister.
87. Konrad Mayer, Bezirks-Cassier.
88. Max Wolf, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Würzburg.
89. August von Axthelm, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Aschaffenburg.
90. Friedrich Weber, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Schweinfurt.

## Bebra-Hanauer Eisenbahn und Hessische Nordbahn.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Cassel.

1. Regierungs- und Baurath Redlich, comiss. Vorsitzender zu Cassel.

Mitglieder.

2. Regierungsrath Klingelhöffer, zu Cassel.

Hülfsarbeiter.

3. Regierungs-Assessor Dr. Hochheimer zu Cassel.
4. Baurath Rudolph, zu Cassel.

Beamte der Bebra-Hanauer Eisenbahn.

5. Behrend, Eisenbahn-Bau-Inspector zu Schlüchtern.*
6. Rintelen, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Fulda.
7. Lütteken, Eisenbahn-Bau-Inspector und Vorsteher des technischen Bureaus zu Cassel.
8. Lehwald, Eisenbahn-Bau-Inspector zu Sachsenhausen.
9. Bücking, Eisenbahn-Baumeister zu Fulda.
10. Schmidt, Eisenbahn-Baumeister zu Hanau.
11. Tasch, Maschinenmeister zu Fulda.
12. Witzell, Werkstätten-Vorsteher zu Fulda.

Hessische Nordbahn.

Deputation.

a. Mitglieder.

13. Rechtsanwalt Dr. jur. Weigel, zu Cassel.
14. Commerzienrath Henschel, zu Cassel.
15. Banquier Hahlo, zu Cassel.
16. Bauquier Arnthal, zu Cassel.
17. Banquier Barensfeld, zu Frankfurt a. M.

b. Stellvertreter.

18. Banquier Katzenstein, in Cassel.
19. Grosshändler Horschütz, in Cassel.
20. Rechtsanwalt Peters, in Cassel.
21. Banquier Büding, in Cassel.

Beamte der Hessischen Nordbahn.

22. Kricheldorff, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.
23. Siebert, Abtheilungs-Ingenieur in Cassel.
24. Hassenkamp, Eisenbahn-Baumeister in Cassel.
25. Busch, Maschinenmeister in Cassel.
26. Becker, desgleichen in Cassel.

Beamte, gemeinschaftlich für beide Bahnen.

27. Rommel, Ober-Güter-Verwalter in Cassel.
28. Fink, Telegraphen-Inspector in Cassel.
29. Gude, Rechnungsrath und Hauptcassen-Rendant in Cassel.

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Königliche Direction zu Elberfeld.

1. Danco, Geh. Reg.-Rath, Vorsitzender.
2. Plange, Geheimer Regierungs-Rath.
3. Brandhoff, Regierungs- und Baurath.
4. Dirksen, Regierungs- und Bau-Rath.
5. Pichler, Regierungs- und Bau-Rath.
6. Büchtemann, Regierungs-Assessor.
7. Dieck, Regierungs-Assessor.
8. Hirche, Regierungs-Assessor.
9. Witte, Regierungs-Assessor.
10. Wehrmann, Regierungs-Assessor.
11. Rödenbeck, Regierungs-Assessor.
12. Becher, Regierungs-Assessor.
13. Dr. Greiff, Regierungs-Assessor.
14. Dr. von Bonin, Regierungs-Assessor.
15. Schnarr, Rechnungs-Rath.

} Sämmtlich zu Elberfeld.

---

* Vom 1. Mai c. ab tritt Bau-Inspector Behrend als Hilfsarbeiter in die Königl. Direction.

II. Betriebs-Beamte.

16. Buchholtz, Ober-Betriebs-Inspector zu Elberfeld.
17. Mechelen, Bau-Inspector, daselbst.
18. Uthemann, Bau-Inspector das.
19. Blumberg. Bau-Inspector, das.
20. Dulk, Bau-Inspector das.
21. Otto, Ober-Güter-Verwalter, das.
22. Scholtz, Ober-Güter-Verwalter das.
23. Rupertus, Betriebs-Inspector zu Aachen.
24. Hardt, Betriebs-Inspector zu Düsseldorf.
25. Reps, Betriebs-Inspector zu Essen.
26. Schmitt, Betriebs-Inspector zu Altena.
27. Janssen, Betriebs-Inspector zu Dortmund.
28. v. Gabain, Betriebs-Inspector zu Arnsberg.
29. Stambke, Ober-Maschinenmeister zu Witten.
30. Diedrich, Maschinenmeister zu Witten.
31. Rohde, Maschinenmeister, Assistent des Ober-Maschinenmeisters, zu Witten.
32. Blumhoffer, Maschinenmeister zu Langenberg.
33. Spörer, Maschinenmeister zu Crefeld.
34. Strenzel, Telegraphen-Inspector zu Elberfeld.
35. Grimm, Telegraphen-Inspector zu M.-Gladbach.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Mitglieder des Verwaltungsraths in Berlin.

1. V. v. Magnus, General-Consul, Vorsitzender.
2. Ebeling, Banquier, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. H. Wolff, Commerzienrath.
4. Gelpke, Geheimer Commerzienrath.
5. Hagen, Dr., Ober-Landes-Bau-Director.
6. W. Wolff, Banquier.
7. O. Mühlberg, Banquier.
8. Heckmann, Fabrikbesitzer.
9. Geim, Geheimer Ober Finanzrath.
10. L. F. Anker, Rentier.
11. G. Hollmann, Rentier.
12. Loewe, Stadtrath.
13. F. Meyer, Banquier.

II. Mitglieder der Direction in Berlin.

14. Fournier, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender der Direction und des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
15. Esse, Dr., Geheimer Regierungsrath, Stellvertreter des Vorsitzenden.
16. Conrad, Geheimer Commerzienrath.
17. Martini, Directer.
18. M. Güterbock, Geheimer Commerzienrath.
19. Riedel, Dr., Geheimer Archivrath u. Professor.
20. Scheele, Geheimer Ober-Finanzrath a. D.
21. Schrader, Finanz-Assessor.

III. Syndicat.

22. Riem, Justizrath.

IV. Ober-Beeamte und Ressort-Vorstände.

23. Bieler, Königl. Baurath, Betriebs-Director in Berlin.
24. Wiedenfeld, Baumeister, Ober-Ingenieur in Berlin.
25. Hennig, Ober-Maschinenmeister in Berlin.
26. Schierz, Betriebs-Inspector in Berlin.
27. Roth, Abtheilungs-Baumeister in Berlin.
28. Heinrich, Abtheilungs-Baumeister in Jüterbogk.
29. Messow, Abtheilungs-Baumeister in Cöthen.
30. Gestewitz, Abtheilungs-Baumeister in Bitterfeld.
31. Klebe, Telegraphen-Inspector in Berlin.
32. Werner, Güter-Dirigent in Berlin.
33. Jung, Ober-Güter-Verwalter in Leipzig.
34. Böttcher, Vorsteher des Haupt-Bureau zu Berlin.
35. Rosemann, Vorsteher des technischen Bureau zu Berlin.
36. Rühl, Hauptcassen-Rendant in Berlin.
37. Engel, Controle-Vorsteher in Berlin.
38. Rüdiger, Ober-Bahnhofs-Inspector und Bevollmächtigter in Leipzig.
39. von Korff, Bahnhofs-Inspector in Berlin.

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. Mitglieder des Verwaltungs-Raths.

1. Wilckens, Königlicher Geheimer Ober-Finanz-Rath a. D. — Vorsitzender — in Berlin.
2. Hardt R., Rittergutsbesitzer — stellvertretender Vorsitzender — in Berlin.
3. Salomonsohn, Königlicher Rechtsanwalt a. D. in Berlin.
4. v. Seydewitz, Landeshauptmann und Landesältester der Königl. Preussischen Oberlausitz in Görlitz.
5. Graf zu Solms-Baruth, freier Standesherr auf Schloss Baruth und in Berlin.
6. Jahr, Oberbürgermeister in Cottbus.
7. Jaques Ferd., Banquier in Berlin.
8. Dr. Strousberg, Rittergutsbesitzer in Berlin.
9. Rieloff, Königl. Prinzl. Niederländischer General-Verwaltungs-Director in Muskau.
10. Ravené, Geheimer Commerzienrath in Berlin.
11. Levinstein, Banquier in Berlin.
12. Lent, Königlicher Baumeister in Berlin.
13. Sattig, Königl. Geheimer Regierungs-Rath und Bank-Director in Görlitz.
14. Schmidt, Geheimer-Commerzienrath in Berlin.

II. Mitglieder der Direction.

15. Richtsteig, Königlicher Geheimer Regierungs-Rath und Oberbürgermeister a. D. — Vorsitzender — in Berlin.
16. Dulon, Königlicher Regierungs- und Baurath, technisches Mitglied und stellvertretender Vorsitzender, in Berlin.
17. Philippi, Königlicher Gerichts-Assessor a. D., juristisches Mitglied, in Berlin.
18. Hartnack, Königlicher Regierungs-Rath in Berlin.
19. Wilckens, Königl. Geheimer Ober-Finanzrath a. D. in Berlin.
20. Salomonsohn, Königl. Rechtsanwalt a. D. in Berlin.
21. v. Seydewitz, Landeshauptmann und Landesältester der Königlich Preuss. Oberlausitz in Görlitz.

(19–21: stellvertretende Mitglieder der Direction.)

III. Hülfs-Arbeiter der Direction.

22. Bronisch, Königlicher Eisenbahn-Baumeister a. D., Betriebsdirector in Berlin.

IV. Ober-Beamte.

23. v. Vagedes, Ober-Bau-Inspector in Berlin.
24. Kessel, Ober-Betriebs-Inspector in Berlin.
25. Franck, Obermaschinenmeister in Berlin.
26. Rörig, Ober-Güter-Verwalter in Berlin.
27. Rust, Betriebs-Inspector und Abtheilungs-Baumeister in Senftenberg, für Neubauten.
28. Pastenaci, Betriebs-Inspector und Abtheilungs-Baumeister in Görlitz, für Neubauten.
29. Haassengier, commissar. Betriebs-Inspector in Berlin.
30. Horwicz, commissar. Betriebs-Inspector in Görlitz.
31. Piltz, Haupt-Cassen-Rendant in Berlin.
32. Seering, Central-Büreau-Vorsteher in Berlin.
33. Gehrcke, Controle- und Calculatur-Vorsteher in Berlin.
34. Dumcke, commissar. Bahn-Controleur in Berlin.
35. vom Hagen, Freiherr, Telegraphen-Inspector in Berlin.
36. Schroeter, Werkstätten-Vorsteher in Berlin.
37. Klocke, Wagen-Controleur in Berlin.

## Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. Mitglieder der Direction und des Syndicats, sowie Hülfsarbeiter der Direction.

1. Neuhaus, Geheimer Regierungs-Rath, Vorsitzender, technischer und Betriebs-Director in Berlin.
2. Vettin, Regierungs-Rath und Director in Berlin.
3. Wolff, Oberalter, Director in Hamburg.
4. Paul Mendelsohn-Bartholdy, Geheimer Commerzienrath, Mitglied der Directions-Deputation in Berlin.
5. Dr. Gossler, Gerichts-Präses in Hamburg, Mitglied der Directions-Deputation daselbst.
6. Dr. Hinschius, Justizrath, Syndicus in Berlin.
7. Dr. Brandis, Syndicus und Mitglied der Directions-Deputation in Hamburg.
8. Neuhaus, Baumeister und Ober-Ingenieur, Hülfsarbeiter der Direction in Berlin.
9. Magnus, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter der Direction in Berlin.

II. Oberbeamte.

10. Moeller, Baumeister und Ober-Betriebs-Inspector in Berlin.
11. Krause, Baumeister und Betriebs-Inspector in Berlin.
12. Kaplick, Baumeister und Abtheilungs-Ingenieur in Berlin.
13. Harms, Abtheilungs-Ingenieur in Wittenberge.
14. Fritze, Abtheilungs-Ingenieur in Hagenow.
15. Eckolt, Baumeister u. Abtheilungs-Ingenieur in Hamburg.
16. Gruson, Ober-Maschinenmeister in Berlin.
17. Strothmann, Werkstatts-Vorsteher in Wittenberge.
18. Brandt, Maschinenmeister in Hamburg.
19. Reimsfeld, Telegraphen-Inspector in Berlin.
20. Normann, Ober-Güter-Verwalter in Hamburg.
21. Schlungbaum, Güter-Inspector in Berlin.
22. Dumont, Haupt-Cassen-Rendant in Berlin.
23. Wedemeyer, Kassirer in Hamburg.
24. Fricke, Ober-Controleur in Berlin.
25. Rudolph, Calculatur-Vorsteher und Revisor in Berlin.
26. Bensemann, Bureau-Vorsteher in Berlin.
27. Otto, Secretair in Berlin.
28. Brandt, Bureau-Vorsteher in Hamburg.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. Directorium in Berlin.

1. Krönig, Regierungs-Rath a. D., Vorsitzender in Berlin.
2. Hausmann, Stadtrath in Brandenburg.
3. Simson, Kreisrichter in Berlin.
4. Büchtemann, Regierungs-Assessor in Berlin.
5. Wolff, Kreisgerichts-Rath a. D. in Potsdam.
6. Wolfs, Director in Berlin.
7. Quassowski, Baurath und Chef-Techniker in Berlin.

II. Beamte der Directions-Büreaus.

8. Lange, Büreau-Vorsteher } Hauptbüreau in
9. Orlich, Directions-Secretär } Berlin.
10. Spickendorff, Rendant der Haupt-Casse das.
11. Kruckow, Haupt-Controleur in Berlin.
12. Marth, stellvertretender Haupt-Controleur in Berlin.
13. Roerecke, Materialien-Controleur in Berlin.
14. Eckert, Güter-Cassen-Controleur in Berlin.

III. Telegraphen-Beamte.

15. Glogau, Telegraphen-Inspector in Magdeburg.

IV. Beamte der Bahn- und Betriebsverwaltung.

16. Klewitz, Ober-Betriebs-Inspector in Berlin.
17. Schucht, Abtheilungs-Baumeister in Potsdam (z. Zeit in Sudenburg-Magdeburg).
18. Weise, Abtheilungs-Baumeister in Berlin.
19. Schulze, Abtheilungs-Baumeister in Brandenburg.
20. Landmann, Abtheilungs-Baumeister in Magdeburg.
21. Fournier, Bahnhofs-Inspector in Berlin.
22. Zahn, Bahnhofs-Inspector in Berlin.
23. Osterrath, Bahnhofs-Inspector in Potsdam.
24. Goerdel, Bahnhofs-Inspector in Brandenburg.
25. Wilde, Bahnhofs-Inspector in Magdeburg.
26. Böttcher, Ober-Güter-Inspector in Berlin.
27. Döhl, Güter-Inspector in Berlin.
28. Wodtke, Güter-Inspector in Magdeburg.

V. Maschinen- und Wagen-Verwaltung.

29. Turner I., Maschinenmeister in Potsdam.
30. Turner II., Vorsteher der Wagen-Werkstatt in Potsdam.

VI. Materialien-Verwaltung.

31. Heutz, Materialien-Inspector in Potsdam.

## Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Directorium zu Stettin.

1. Fretzdorff, Geheimer Commerzienrath zu Stettin.
2. Zenke, Geheimer Regierungsrath zu Stettin.
3. Stein, Geheimer-Regierungsrath zu Stettin.
4. Kutscher, Stadt-Aeltester zu Stettin.
5. Metzenthin, Stadt-Aeltester zu Stettin.
6. Rahm, Geheimer Commerzienrath zu Stettin.
7. Ernst Böttcher, Kaufmann zu Stettin.
8. Oelschläger, Gerichts-Assessor, Hülfsarbeiter zu Stettin.
9. Förster, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter zu Stettin.

III. Oberbeamte.

10. Magunna, Baurath, Betriebs-Director in Stettin.
11. Wolff, Baumeister, Assistent desselben in Stettin.
12. Brennhausen, Baumeister, Assistent desselben in Stettin.
13. Bruhn, Baumeister, Assistent desselben in Stettin.
14. Busse I., Abtheilungs-Baumeister in Berlin.
15. Bollmann, Abtheilungs-Baumeister in Stettin.
16. Kossak, Abtheilungs-Baumeister in Stargard.
17. Siehr, Abtheilungs-Baumeister in Coeslin.
18. Wilde, Abtheilungs-Baumeister in Pasewalk.
19. Busse II., Abtheilungs-Baumeister in Greifswald.
20. Hasse, Abtheilungs-Baumeister in Stolp.
21. v. Haselberg, Abtheilungs-Baumeister in Langfuhr bei Danzig.
22. Kretschmer, Ober-Maschinenmeister in Stargard.
23. Eichholz, Maschinenmeister in Stargard.
24. Hentschel, Maschinenmeister in Greifswald.
25. Schünhoff, Maschinenmeister in Stolp.
26. Bensemann, Hauptcassen-Rendant in Stettin.
27. Stephan, Ober-Güter-Verwalter in Stettin.
28. Hintz, Bureau-Vorsteher in Stettin.
29. Hoppe, Calculatur-Vorsteher in Stettin.
30. Fenske, Controle-Vorsteher in Stettin.
31. Mielitz, Vorsteher des statistischen Bureaus in Stettin.
32. Skalweit, Plankammer-Verwalter in Stettin.
33. Petzold, Magazin-Verwalter in Stettin.
34. Drewke, Bahn-Controleur in Stettin.
35. Striboll, Bahn-Controleur in Stettin.
36. Warnick, Werkstatts-Controleur in Stettin.
37. Sternberg, Betriebs-Controleur in Stettin.
38. Bechert, Betriebs-Controleur in Stettin.
39. Rahn, Wagen-Controle-Vorsteher in Stettin.

## Braunschweigische Eisenbahn.

I. Herzogl. Regierungs-Commissarius. Graf Hermann von Görtz-Wrisberg, Cammerrath.

II. Aufsichtsrath.

1. Wilhelm Schöttler, Fabrikant, Vorsitzender.
2. Otto Haeusler, Obergerichtsadvocat, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Otto Löbbecke, Commerzienrath.
4. Alb. Oppenheimer, Commerzienrath.
5. Ad. Schmidt, Kaufmann.
6. Eberh. Mencke, Kaufmann.
7. Herm. Buchler, Particulier.
8. Fr. Selwig sen., Kaufmann, Vorsitzender der Handelskammer.
9. Rudolph Löhnefinke, Banquier.
10. Gustav Seeliger, Banquier in Wolfenbüttel.
11. Carl Danco, Geheimer Regierungsrath in Elberfeld.
12. Eduard Brandhoff, Regierungsrath in Elberfeld.
13. Walther Büchtemann, Regierungsassessor in Elberfeld.
14. Aug. Hausmann, Stadtrath in Brandenburg.
15. Theodor Krönig, Regierungsrath in Berlin.
16. Johannes Miquel, Ober-Bürgermeister in Berlin.
17. Jul. Schwabach, Banquier in Berlin.
18. Jac. Löb. Eltzbacher, Banquier in Köln.

III. Mitglieder der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

19. Wolf, Finanzrath, Vorsitzender in Braunschweig.
20. Scheffler, Dr. phil., Ober-Baurath in Braunschweig.
21. Aronheim, Dr jur. in Braunschweig.
22. Hildebrand, Finanzrath in Braunschweig.
23. Rummel, Regierungsassessor in Braunschweig.

IV. Secretariat der Direction.

24. Pini, Eisenbahn-Baumeister in Braunschweig.

V. Eisenbahn-Hauptcasse.

25. Koch, Ober-Rentmeister in Braunschweig.

VI. Ober-Betriebsinspection.

62. Steigertahl, Bahndirector in Braunschweig.
27. Praun, Kreisbaumeister in Braunschweig.
28. Mittendorff, Eisenbahn-Baumeister in Braunschweig.
29. Ebeling, Eisenbahn-Baumeister in Braunschweig.
30. Bremer, Telegraphen-Inspector in Braunschweig.
31. Lüddecke, Ober-Güter-Inspector in Braunschweig.
32. Wolff, Ober-Bertriebs-Inspector in Braunschweig.
33. Kalbe, commiss. Betriebs-Inspector in Braunschweig.
34. Blenkinsop, Ober-Ingenieur, Werkstätten-Vorsteher in Braunschweig.
35. Clauss, Ober-Ingenieur, Werkstätten-Vorsteher in Braunschweig.

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. Directorium in Breslau.

1. Becker, Stadtrath, Vorsitzender in Breslau,
2. Gierth, Commerzienrath in Breslau.
3. von Uechtritz, Staats-Anwalt in Breslau,
4. Vogt, Regierungs- und Baurath a. D. in Breslau.
5. Glauer, Dr. jur. Syndikus in Breslau,
6. Salzmann, Justizrath in Breslau,

} Mitglieder.

7. Kahle, Rechnungsrath in Breslau, Stellvertreter.
8. Schneider, Commerzienrath in Breslau, Stellvertreter.

Kletke, Gerichtsassessor a. D. in Breslau, Hülfsarbeiter und stellvertretender Syndikus.

II. Oberbeamte.

9. Dickhuth, Betriebsinspector in Breslau.
10. Warmbrunn, Eisenb.-Baumeister in Breslau.
11. Gabriel, Eisenbahn-Baumeister in Liegnitz.
12. Hausding, Eisenbahn-Baumeister in Grünberg.
13. Blauel, Ober-Maschinenmeister in Breslau.
14. Anschütz, Maschinenmeister in Breslau.
15. Bathe, Maschinenmeister in Breslau.
16. Grempler, Hauptkassen-Rendant in Breslau.
17. Schneefuss, Ober-Güter-Verwalter in Breslau.
18. Wernich, Baumeister und Vorsteher des technischen Bureaus in Breslau.
19. Nick, Central-Bureau-Vorsteher in Breslau.
20. v. Eichmann, Telegraphen-Inspector in Breslau.
21. Neumann, Materialien-Inspector in Breslau.

## Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preussische Abtheilung).

A. Verwaltungsrath.

1. Freiherr von Laroche-Starkenfels, Kgl. Major a. D., Vorsitzender in Charlottenburg.
2. Bernhard, Königl. Geheimer Rechnungs-Rath a. D., stellvertretender Vorsitzender in Berlin.
3. Freiherr v. Maltzahn, Premier-Lieutenant a. D. in Berlin.
4. von Sehmeling, Königl. Major a. D. und Rittergutsbesitzer in Schreibersdorf.
5. Wilh. Lauterbach, Rittergutsbesitzer in Heide-Wilxen.
6. Kreidel, Grossherzoglich Badenscher Hoffinanz-Kammer-Director in Carlsruhe,
7. von Euen, Bürgermeister in Poln. Wartenberg.
8. Dr. Hayn, Königl. Kreisphysicus u. Sanitätsrath in Kempen.
9. von Rappard, Rittergutsbesitzer in Pitschen O/Schl.

(von 3. bis 9. Verwaltungsrathsmitglieder.)

B. Direction.

Vacat.

C. Oberbeamte.

10. Thiele, Eisenbahnbauinspector, Oberingenieur und designirter Betriebs-Director in Berlin.
11. Westphal, Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector in Oels.

## Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft.

Sitz und Bureau der Gesellschaft, Dresden Schössergasse 23.

I. Verwaltungsrath.

1. Max Hauschild, Commerzienrath in Dresden, Vorsitzender.
2. Julius Alexander, Banquier in Berlin, stellvertretender Vorsitzender.
3. Carl Einsiedel-Wolkenburg, Graf zu Wolkenburg.
4. J. L. Eltzbacher, Banquier in Cöln.
5. W. v. Herder auf Rauenstein.
6. Ferd. Br. Germann, Bürgermeister in Marienberg.
7. v. Kaufmann-Asser in Cöln.
8. Carl Dav. Schulze, Baumeister in Herford.
9. Jos. Steinsfeld, Baumeister in Berlin.

II. Directorium.

10. Hans Palm in Olbernhau, Director.
11. G. Ackermann, Hofrath in Dresden, Syndicus.
12. C. Sorge, Oberbaurath in Dresden, technischer Beirath.
13. A. K. S. Krantz, Strassen-Inspector, Assistent desselben.
14. Adelbert Rollfuss, in Dresden, Buchhalter und Cassirer.

III. Bauverwaltung.

15. Alex. Freiherr v. Oer, K. S. Betriebs-Ingenieur in Dresden, Ober-Ingenieur.
16. A. H. W. Steinmann, in Dresden, Buchhalter und Cassirer.

## Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn.

Verwaltungsraths-Mitglieder.

1. Gottlieb Fruth, Königl. Regierungsrath, Vorsitzender zu Deggendorf.
2. Joseph Platiel, Gutsbesitzer, Stellvertreter zu Deggendorf.

## Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Eutin.

1. Platho, I. in Firma Platho und Wolff, Banquier in Berlin.
2. Spiegler, Bankdirector in Lübeck.
3. Zuckermandel, Bankdirector in Oldenburg.
4. Regierungsrath von Warnstedt zu Wandsbeck, Vorsitzender.
5. Oberbaurath Buresch zu Oldenburg, Bau-Director.
6. Baron Ludw. v. Erlanger, in Frankfurt a. M.
7. Geh. Finanzrath Siebold daselbst.
8. Banquier Hugo Wolff in Berlin, in Firma Platho und Wolff.

Oberbeamte.

9. Oberingenieur Ihssen zu Lübeck.

## Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath zu Frankfurt a./M.

1. Varrentrapp, J. A., Präsident des Verwaltungsraths.
2. Henrich, J. G., Vicepräsident des Verwaltungsraths.
3. Leisler, Commercienrath zu Hanau
4. Wagner, Carl, zu Hanau
5. Ziegler, H. F., zu Hanau.

} Mitglieder.

II. Oberbeamte.

6. Zobel, Director zu Frankfurt a. M.
7. Hildebrand, Güter-Inspector zu Frankfurt a. M.
8. Kneib, Betriebs-Inspector zu Frankfurt a. M.
9. Correns, Maschinenmeister zu Hanau.
10. Kreusser, Bahn-Ingenieur zu Hanau.
11. Winter, Bahn-Ingenieur zu Hanau.

## Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahn.

I. Grossherzogliche Eisenbahn-Bau-Commission.

1. Dr. Meyer, Geheimer Ministerialrath, Vorsitzender.
2. Krüger, Land-Rentmeister.
3. E. Wachenhusen, Eisenbahn-Director, Baurath.

II. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

4. E. Wachenhusen, Baurath, Vorsitzender und Betriebs-Director (s. Nr. 3).
5. C. Viechelmann, Special-Director.
6. E. Moeller, Special-Director.

III. Ober-Beamte und Bureau-Vorstände.

7. G. Ruge, Baumeister, Ober-Betriebs-Inspector.
8. Ph. Langfeldt, Bahnbetriebs-Ingenieur.
9. A. Rathsagg, Baumeister, Bahnbetriebs-Ingenieur.
10. A. Loycke, Abtheilungs-Ingenieur.
11. A. Susemihl, Abtheilungs-Ingenieur.
12. E. Müller, Betriebs-Inspector.
13. H. Klinge, Ober-Maschinenmeister.
14. C. Poeschmann, Maschinenmeister.
15. W. Abesser, Ober-Güter-Verwalter.
16. F. Abesser, Betriebs- ued Cassen-Controleur.
17. C. Occolowitz, Ober-Controleur
18. L. Klipphahn, Telegraphen-Inspector.
19. J. Mass, Rendant.
20. W. Müller, Directions-Secretär.
21. H. Dreyer, Registrator.
22. H. Möllendorf, Buchhalter.
23. F. Frenck, Revisor.
24. L. Thiessing, Materialien-Verwalter.
25. H. Werth, Wagencontroleur.

## Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. Direction zu Glückstadt.

1. J. Fülscher, Königl. Bau-Inspector, vorsitzender Director zu Glückstadt.
2. H. Lund, ausführender Director zu Glückstadt.
3. J. Peters, Rechtsanwalt zu Elmshorn.

II. Oberbeamte.

4. Th. J. Glien, Bahningenieur zu Glückstadt.
5. J. Memmert, Maschinenmeister zu Glückstadt.
6. Th. Rix, Revisor und Cassirer zu Glückstadt.

## Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

Directorium zu Ronneburg.

1. Reichardt, Dr. jur., Finanzcassirer, Director, Vorsitzender in Ronneburg.
2. Sieber jun., Kaufmann, Director, Stellvertreter in Ronneburg.
3. Hase, Bürgermeister, Director in Schmölln.
4. Weber, Oberbürgermeister, stellvertretender Director in Gera.

## Greiz-Brunner Eisenbahn.

Directorium in Greiz.

1. Carl Kermann, Kaufmann, Vorsitzender und Vollziehender.
2. Richard von Gelden-Crispendorf, Cabinets-Rath.
3. Wilhelm Heller, Kaufmann.

Bahnhofinspection und Güterexpedition in Greiz.

4. Inspector Otto Worm.

Ingenieurbureau in Reichenbach.

5. Ingenieur Carl Bergmann.

Maschinenverwaltung in Werdau.

6. Maschinenmeister C. Toussaint.

## Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Braunschweig.

1. Rittmeyer, Stadtrath zu Braunschweig, Vorsitzender.
2. Horst, Obergerichtsadvocat und Notar daselbst, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Moritz Eltzbacher, Kaufmann in Amsterdam.
4. Otto, Bürgermeister in Blankenburg.
5. Becker, Bürgermeister in Halberstadt.

## Halle-Sorau-Gubener-Eisenbahn.

I. Mitglieder des Verwaltungs-Raths.

1. v. Bernuth, Königlicher Staats-Minister — Vorsitzender — in Berlin.
2. Graf zu Solms-Sonnenwalde, Königlicher Landrath a. D. — stellvertretender Vorsitzender — auf Pouch bei Bitterfeld.
3. Hugo, Fürst zu Hohenlohe-Oehringen, Herzog von Ujest auf Slawentzitz und in Berlin.
4. Schrecker, Bürgermeister und Königlicher Hauptmann a. D. in Eilenburg.
5. Dr. Strousberg, Rittergutsbesitzer in Berlin.
6. Hermann Helfft, — Firma: Helfft Gebrüder — Banquier in Berlin.
7. Julius Nelke, — Firma: A. Paderstein — Banquier in Berlin.
8. Paul Kuczynski, Banquier in Berlin.
9. Rieloff, Königlich Prinzlich Niederländischer General-Verwaltungs-Director in Muskau.
10. Jahr, Ober-Bürgermeister in Cuttbus.
11. v. Langenn, Obrist a. D. und Rittergutsbesitzer auf Kittlitz bei Lübbenau.
12. M. Goldschmidt, Banquier in Berlin.
13. R. Hardt, Rittergutsbesitzer in Berlin.
14. v. Eckardstein-Proetzel Freiherr, Rittergutsbesitzer in Berlin.
15. Herrmann, Königlicher Gerichts-Assessor a. D. und Bank-Director in Berlin.

II. Mitglieder der Direction.

16. Richtsteig, Königlicher Geheimer Regierungs-Rath und Oberbürgermeister a. D. — Vorsitzender — in Berlin.
17. Dulon, Königlicher Regierungs- und Baurath, technisches Mitglied und stellvertretender Vorsitzender in Berlin.
18. Hermann Henckel, Bankdirector in Berlin.
19. Philippi, Königlicher Gerichts-Assessor a. D., juristisches Mitglied in Berlin.
20. Hartnack, Königlicher Regierungs-Rath in Berlin.
21. Graf zu Solms-Sonnewalde, Königlicher Landrath a. D. (cfr. No. 2.)
22. Rieloff, General-Verwaltungs-Director (cfr. No. 9.)
23. Hermann Helfft, Banquier (cfr. No. 6.)
24. Paul Kuczynski, Banquier (cfr. No. 8.)
25. Julius Nelke, Banquier (cfr. No. 7.)

(21–25: stellvertretende Mitglieder der Direction.)

III. Hülfs-Arbeiter der Direction.

26. Bronisch, Königlicher Eisenbahn-Baumeister a. D. und Betriebsdirector in Berlin.
27. Posseldt, Königlicher Kreisrichter a. D. in Berlin.

IV. Ober-Beamte.

28. Franck, Ober-Maschinenmeister in Berlin.
29. Roerig, Ober-Güter-Verwalter in Berlin.
30. Haage, commissar. Ober-Betriebs-Inspector in Cottbus.
31. Dohm, Betriebs-Inspector in Cottbus.
32. Müller, commissar. Betriebs-Inspector und Abtheilungs-Baumeister in Torgau.
33. Groetzebauch, Abtheilungs-Baumeister in Sorau.
34. Pritzel, Abtheilungs-Ingenieur in Delitzsch.
35. Piltz, Hauptcassen-Rendant in Berlin.
36. Seering, Central-Bureau-Vorsteher in Berlin.
37. Gehrcke, Controle- und Calculatur-Vorsteher in Berlin.
38. vom Hagen, Freiherr, Telegraphen-Inspector in Berlin.
39. Mayerhauser, commissar. Bahn-Controleur in Cottbus.
40. Schroeter, Werkstätten-Vorsteher in Berlin.
41. Klocke, Wagen-Controleur in Berlin.

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath zu Hannover.

1. Adickes, Gutsbesitzer, Vorsitzender.
2. F. Jaques, Banquier, Stellvertreter des Vorsitzenden in Berlin.
3. v. Benningsen, Landesdirector.
4. Hugenberg, Schatzrath.
5. Lenz, Consul in Geestemünde.
6. Neubourg, Landschaftsrath, Bürgermeister in Stade.
7. Herzog v. Ratibor, Fürst v. Corvey Prinz zu Hohenlohe-Waltenburg-Schillingsfürst.
8. Grote, Schatzrath.

II. Für die Betriebs-Verwaltung fungiren bis zur Bildung einer collegialischen Direction.

9. le Juge, Special-Director, Regierungsrath a. D.
10. Keil, technischer Director, Regierungs- und Bau-Rath.
11. Dr. König, Syndikus, Schatzrath a. D.

III. Ober-Beamte der Verwaltung sind.

12. Goering, Ober-Betriebs-Inspector.
13. Uhlenhuth, Ober-Maschinenmeister.
14. Harms, Ober-Güter-Inspector.

**Die ad 9, 10 und 11 Genannten werden später, sobald die Bahn die Bahn bis Altenbeken eröffnet sein wird, was in der Mitte des Sommers zu erwarten steht, die Direction bilden, in welcher der Regierungsrath le Juge als Vorsitzender fungiren wird.**

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

A. Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover.

Vorsitzender.

1. Maybach, Eisenbahn-Directions-Präsident zu Hannover.

Mitglieder.

2. Domeier, Geheimer Regierungs-Rath daselbst.
3. Durlach, Geheimer Regierungs-Rath daselbst.
4. Halle, Regierungs-Rath daselbst.
5. Schwencke, Regierungs-Rath daselbst.
6. Wex, Regierungs- und Bau-Rath daselbst.
7. Wiebe, Baurath daselbst.

Hülfsarbeiter.

8. Senftleben, Regierungs-Assessor daselbst.
9. Kauth, Berg-Assessor daselbst.
10. Sipman, Regierungs-Assessor daselbst.
11. Simson, Regierungs-Assessor daselbst.
12. Brecht, Kreisrichter a. D. daselbst.

B. Central-Ober-Beamte.

13. Wilde, Ober-Betriebs-Inspector daselbst.
14. Die Stelle des ständigen Vertreters des Ober-Betriebs-Inspectors ist augenblicklich unbesetzt.
15. Schäffer, Ober-Maschinenmeister daselbst.
16. Mertens, Ober-Güter-Verwalter daselbst.

C. Vorstände der Betriebs-Inspectionen.

17. Werner, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Hannover.
18. Beckmann, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector daselbst.
19. Hinüber, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Harburg.
20. Crone, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Göttingen.
21. Reitemeyer, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Nordhausen.
22. Nahrath, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Bremen.
23. Koschel, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Osnabrübk.

D. Vorstände der Maschinen-Inspectionen.

24. Tacke, Ober-Maschinenmeister zu Göttingen.
25. Wedemeyer, Maschinenmeister zu Bremen.
26. Grevemeyer, Maschinenmeister zu Hannover.

F. Vorstand der Telegraphen Inspection.

27. Wilmanns, Telegraphen-Inspector zu Hannover.

## Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

A. Mitglieder des Verwaltungsrathes zu Mainz.

1. Dr. Parcus, August, Bankdirector, Präsident des Verwaltungsrathes, in Darmstadt.
2. Probst, Franz Anton, Geheimer Commerzienrath, Vicepräsident in Mainz.
3. Werner, Franz, in Mainz.
4. Dr. Freiherr Dael von Köth-Wanscheid, Friedrich, in Sörgenloch.
5. Deninger, Carl Franz, in Mainz.
6. Kempf, Johann, Commerzienrath in Nürnberg.
7. Lauteren, Christian, Geheimer Commerzienrath in Mainz.
8. Varrentrapp, Johann Albert, in Frankfurt.
9. Scherbius, Gustav, in Frankfurt.

B. Beamte.

1. Central-Büreau.

10. Brand, Philipp, Syndikus in Mainz.
11. Hedderich, Carl Friedrich, Secretär des Verwaltungsrathes in Mainz.
12. Kilian, Johann Baptist, Hauptcassirer in Mainz.
13. Bonhard, Ludwig, 2. Cassirer in Mainz.
14. Beaury, Heinrich, Hauptbuchhalter in Mainz.
15. Kraus, Carl, Haupt-Rechnungs-Revisor in Mainz.
16. Webel, Heinrich, 1. Controlchef in Mainz.
17. Mayer, Johann, 2. Controlchef in Mainz.
18. Sievers, Wilhelm, Effecten-Verwalter in Mainz.
19. Sautier, Jakob, Vorstand der Registratur in Mainz.

2. Bahnunterhaltung.

20. Kramer, Justus, Geheimer Baurath, Ober-Ingenieur in Mainz.
21. Hochgesand, Peter, Bahn-Ingenieur, Stellvertreter des Ober-Ingenieurs in Mainz.
22. Weiss, Philipp Otto, Bezirks-Ingenieur in Darmstadt.
23. Heyl, Theodor, Bezirks-Ingenieur in Mainz.
24. Schmidt, Christian, Bezirks-Ingenieur in Worms.

3. Maschinen- und Werkstätte-Verwaltung.

25. Thomas, Georg, Ober-Maschinenmeister in Mainz.
26. Merkel, Ernst, 1. Maschinenmeister in Mainz.
27. Buch, Peter, Maschinen-Ingenieur in Mainz.
28. Billhard, Carl, Maschinenmeister in Mainz.
29. Külb, Johann Baptist, Maschinenmeister in Mainz.
30. Röder, Georg, Vorstand der Central-Wagenwerkstätte in Mainz.

4. Fahr- und Personendienst.

31. Bittong, Franz, Ober-Betriebs-Inspector in Mainz.
32. Wundt, Christian, Betriebs-Inspector in Darmstadt.
33. Beving, Joseph Carl, Betriebs-Controleur in Mainz.
34. Appel, Valentin, Betriebs-Controleur in Worms.
35. Römer, Ludwig, Betriebs-Controleur in Mainz.
36. Rothé, Ludwig, Wagen-Controleur in Mainz.
37. Feldmann, Wilhelm, Hafen-Controleur in Mainz.
38. Hager, Damian, Bahnhofs-Verwalter in Mainz.
39. Gold, Lorenz Carl, Bahnhofs-Verwalter in Mainz.
40. Daudt, Georg, Bahnhofs-Verwalter in Worms.
41. Keller, Kasper, Bahnhofs-Verwalter in Bingen.
42. v. Flamerdinghe, Franz, Bahnhofs-Verwalter in Bingen.
43. Winter, Carl, Bahnhofs-Verwalter in Darmstadt.
44. Berbenich, Nikolaus, Bahnhofs-Verwalter in Alzey.

5. Güterdienst.

45. Maschmann, Philipp, Ober-Güter-Inspector in Mainz.
46. Hildebrand, Otto, Güter-Inspector in Mainz.
47. Schröder, Hermann, Vorstand des Reclamations-Bureaus in Mainz.
48. Abt, Ludwig, Vorstand des Tarifbüreaus in Mainz.
49. Rüssel, Joseph, Güter-Controleur in Mainz.
50. Rühl, Wilhelm, Güter-Gontroleur in Mainz.
51. Grooss, August, Güter-Controleur in Mainz.
52. Müller, Christian Balthasar, 1. Vorstand der Güter Expedition in Mainz.
53. Kratt, Jakob, 2. Vorstand der Güter-Expedition in Mainz.
54. Biondino, Wilhelm, Eilgut-Expedient in Mainz.

6. Magazins- und Materialwesen.

55. Köster, Ferdinand, Ober-Material-Inspector in Mainz.

## Homburger Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath.

1. C. Siebold, Geheimer Finanzrath, Präsident in Frankfurt a/M.
2. Sir S. M. Peto in London.
3. Hendel, Geheimer Regierungs-Rath in Wiesbaden.
4. E. Schaffner, Polizei-Director in Homburg.
5. Thomas Brassey jun., Parlaments-Mitglied in London.
6. F. H. Trevithik in London.
7. J. Schuler in Wiesbaden.

II. Oberbeamte.

8. Oscar Schmitz, Betriebs-Director in Homburg.
9. C. Bertalot, Hauptcassirer in Homburg.
10. H. Strahlendorff, Stations-Vorsteher in Homburg.
11. G. Schudt, Secretair in Homburg.
12. C. Ph. Martin, Revisor in Homburg.

## Kirchheimer Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Kirchheim u/T.

1. Schüle sen., Rudolf, Vorstand des Verwaltungsraths zu Kirchheim u/T.
2. Jacob, C. A., Betriebsvorstand daselbst.

## Köln-Mindener-Eisenbahn.

I. Direction zu Köln.

1. Dagobert Oppenheim, Geheimer Regierungs-Rath, Präsident der Direction in Köln.
2. Haehner, Geheimer Regierungs-Rath in Köln.
3. Joest, Geheimer Commerzienrath in Köln.
4. Kühlwetter, Geh. Regierungs-Rath in Köln.
5. Matzerath, Geheimer Regierungs-Rath in Köln.
6. von Nostiz, Geheimer Regierungs-Rath in Köln.
7. Offermann, Geheimer Regierungs-Rath in Köln.

II. Oberbeamte.

8. Baasel, Special-Director in Köln.
9. Leopold, Königl. Baurath, Betriebs-Director in Deutz.
10. von Minkwitz, Königl. Baurath, Bahn-Director in Köln.
11. Lohse, Regierungs- und Baurath a. D., technischer Dirigent der Harburg-Hamburger-Bau-Abtheilung in Hamburg.
12. Mellin, Königl. Baurath, stellv. Bahn- und Betriebs-Director in Köln.
13. Weidtman, Ober-Maschinenmeister in Dortmund.
14. Sürth, Vorsteher der Wagenverwaltung in Dortmund.
15. Frentzen, Hauptmann a. D., Betriebs-Controleur in Deutz.
16. Marschall, Ober-Güter-Inspector in Köln.
17. Major, Königl. Baurath, Betriebs-Inspector in Düsseldorf.
18. Hepner, Betriebs-Inspector in Hamm.
19. Polko, Betriebs-Inspector in Minden.
20. Sarrazin, Betriebs-Inspector in Deutz.
21. Schwenzow, Betriebs-Inspector in Wesel.
22. Sluyterman van Langeweyde, Betriebs-Inspector in Wetzlar.
23. Schroeder, Betriebs-Inspector in Münster.

## Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

I. Directorium in Leipzig.

1. Seyfferth, Banquier.
2. Kraft, Kaufmann.
3. Auerbach, Kaufmann.
4. Bassenge, Kaufmann.
5. Oehme, Advocat.
6. Hofrath Dr. Hoffmann.
7. Sander, Kaufmann.
8. Harck, Kaufmann.
9. Schnoor, Kaufmann.
10. Cichorius, Kaufmann.

II. Oberbeamte.

11. Gessler, Bevollmächtigter und Betriebsdirector in Leipzig.
12. Schulze, Ober-Betriebsinspector in Leipzig.
13. Dr. Krüger, Generalsecretär in Leipzig.
14. Müller, Directions-Secretär zu Leipzig.
15. Nagel, Maschinendirector in Leipzig.
16. Pagenstecher, Maschinenmeister in Leipzig.
17. Pöge, Oberingenieur in Dresden.
18. Poppe, Ingenieur in Leipzig.
19. Knösel, Ingenieur in Riesa.
20. Bassenge, Ingenieur in Dresden.
21. Kühnel, Ingenieur in Döbeln.
22. Schneider, Hauptcassirer in Leipzig.
23. Heyne, Obercontroleur in Leipzig.
24. Blobel, Ober-Güterverwalter in Leipzig.
25. Rost, Betriebs-Inspector zu Leipzig.
26. Pfeiffer, Buchhalter in Leipzig.
27. Hering, Güterverwalter in Dresden.
28. Weissenborn, Gütercassirer in Dresden.
29. Körner, Güterverwalter in Leipzig.
30. Salomon, Gütercassirer in Leipzig.

## Ludwigs-Eisenbahn.

Directorium zu Nürnberg.

1. Ley, Vorstands-Director zu Fürth.
2. Maier, Directorial-Secretär und fungirender Inspector zu Nürnberg.

## Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn.

I. Ausschuss.

1. Senator Georg Friedrich Harms, Vorsitzender.
2. Gustav Weber, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Senator August Ferdinand Siemssen.
4. Joachim Gabriel Johann Franck.
5. Christian Erasmi.
6. Johann Matthias Leopold Siemssen.
7. Peter Hinrich Rodde.
8. Karl Peter Klügmann, b. R. Dr.
9. Senator Wilhelm Brehmer, b. R. Dr.
10. Wilhelm Heinrich Heyke.
11. Georg Blohm.
12. Carl Heinrich Müller.
13. Wilhelm Fehling.
14. Heinrich Mann.
15. Heinrich Alphons Plessing, b. R. Dr.
16. Carl Friedrich Lindenberg, b. R. Dr., Protocollführer.

II. Direction.

17. Johann Heinrich Behn, b. R. Dr., Vorsitzender und Betriebsdirector.
18. Anton Ferdinand Benda, technischer Director, Stellvertreter des Vorsitzenden.
19. Christian Arnold Behn, Cassendirector.
20. Senator Arthur Gustav Kulenkamp, b. R. Dr.
21. Heinrich Behrens, Cassendirector.

III. Oberbeamte.

22. Blumenthal, Betriebs-Inspector in Lübeck.
23. Meyer, Hauptkassen-Rendant in Lübeck.
24. Becher, Vorsteher des Verwaltungs- und Controlebureau in Lübeck.
25. Reiche, Baumeister für die Lübeck-Hamburger Eisenbahn in Hamburg.
26. Hartmann, Bahn-Ingenieur für die Lübeck-Büchener Eisenbahn und Verwalter der Coaksbrennerei in Lübeck.
27. Klopfer, Maschinenmeister in Lübeck.
28. Atmer, Ober-Güterverwalter in Hamburg.
29. Jesch, Güterverwalter in Lübeck.

## Märkisch-Posener Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Guben.

1. Ambronn, Geheimer Ober-Finanz-Rath, Vorsitzender, zu Crossen a./O.
2. Lorenz, Bürgermeister, stellvertretender Vorsitzender, zu Crossen a./O.
3. Annuss, Kaufmann u. Stadtrath zu Posen.
4. Fournier, Rittergutsbesitzer zu Baudach.
5. Jahr, Oberbürgermeister zu Cottbus.
6. Freiherr von Unruhe-Bomst, Königl. Landrath zu Wollstein.
7. Wagner, Amtsrath zu Mosau.
8. Wocke, Königl. Landrath a. D. zu Berlin.
9. Plewe, Regierungs-Assessor a. D. zu Berlin.
10. Dr. Strousberg, Rittergutsbesitzer zu Berlin.
11. Goldschmidt, Banquier zu Berlin.
12. Hardt, Rittergutsbesitzer zu Berlin.
13. Herrmann, Director der Preussischen Boden-Credit-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
14. Kauffmann, Königlicher Commerzienrath zu Berlin.
15. Nelke, Banquier zu Berlin.

Mitglieder.

Directoren und Oberbeamte.

16. Sipman, General-Bevollmächtigter des Verwaltungsraths und Spezial-Director zu Guben.
17. de Nereé, Ober-Betriebs-Inspector und stellvertretender Betriebs-Director zu Guben.
18. Hagen, Ober-Maschinenmeister zu Guben.
19. Schwedler, Betriebs-Inspector zu Guben.
20. Hahn, Betriebs-Inspector zu Posen.
21. Witt, Betriebs-Inspector zu Frankfurt a. O.

## Magdeburg-Göthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Mitglieder des Directoriums.

1. Koch, Geheimer Oberbau-Rath a. D., Vorsitzender zu Magdeburg.
2. Schmidt, Gerichts-Assessor a. D., Stellvertreter des Vorsitzenden zu Magdeburg.
3. Dihm, Director zu Magdeburg.
4. Garcke, Regierungs- und Baurath a. D., technisches Mitglied zu Magdeburg.
5. Krancke, Director zu Magdeburg.
6. Hempel, Kreisgerichtsdirector a. D., Director zu Magdeburg.

II. Oberbeamte.

A. *Betriebs-Direction.*

7. Fölsche, Betriebs-Director zu Magdeburg.
8. Schubert, Betriebs-Director zu Nordhausen.
9. Geyer, Betriebs-Controleur zu Magdeburg.

B. *Abtheilungs-Baumeister.*

10. Illing, zugleich stellvertretender Betriebs-Director zu Magdeburg.
11. Hentsch, zugleich stellvertretender Betriebs-Director zu Nordhausen.
12. Murray, zugleich Bevollmächtigter zu Leipzig.
13. Ritter zu Cöthen.
14. Grosse zu Eisleben.
15. Reusing zu Halle.
16. Bönisch, zu Münden.

C. *Central-Bureaux.*

17. Oehlmann, Ober-Controleur zu Magdeburg.
18. Mathée, Ober-Controleur zu Magdeburg.
19. Paldamus, Ober-Registrator zu Magdeburg.
20. Schaefer, Hauptkassen-Rendant in Magdeburg.
21. Friedrichs, Materialien-Verwalter, zugleich Oberbahnhofs-Inspector in Buckau.

D. *Werkstätten-Vorsteher.*

22. Lange, Ober-Maschinenmeister in Buckau.
23. Neuschäfer, Maschinenmeister in Halle a/S.

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Directorium zu Magdeburg.

1. Lent, Regierungs- und Baurath a. D., Vorsitzender in Magdeburg.
2. Heidman, Regierungs- und Baurath a. D., stellvertretender Vorsitzender in Magdeburg.
3. Bode, Baurath, stellvertretender Vorsitzender in Halberstadt.
4. Hemme, Gerichts-Assessor a. D., Director in Magdeburg.
5. Dr. Schmid, Gymnasial-Director, Director in Halberstadt.
6. Dommerich, Landes-Oeconomie-Director, Director in Braunschweig.
7. Meyer, Banquier, Director in Magdeburg.
8. Fischer, Gerichts-Assessor a. D., Director in Magdeburg.
9. Lüdicke, Regierungs-Assessor a. D., Director in Magdeburg.
10. Josti, Kaufmann, stellvertretender Director in Magdeburg.
11. Linke, Kaufmann, stellvertretender Director in Magdeburg.
12. Bornemann, Gerichts-Assessor a. D., Hülfsarbeiter im Directorium in Magdeburg.

II. Oberbeamte.

13. Stute, Bau-Director in Berlin.
14. Taeger, stellvertretender Betriebs-Director in Magdeburg.
15. Schroeder, stellvertretender Betriebs-Director in Magdeburg.
16. Heine, Ober-Güter-Inspector in Magdeburg.
17. Paniel, Ober-Güter-Inspector in Magdeburg.
18. Baeseler, Rendant in Magdeburg.
19. Alte, Haupt-Controleur in Magdeburg.
20. Kratzert, Bureau-Vorsteher in Magdeburg.
21. Focke, Ober-Maschinenmeister in Stendal.
22. Brünjes, Maschinenmeister in Halberstadt.
23. Lüdke, Maschinenmeister in Wittenberge.
24. Erdmann, Maschinenmeister in Stendal.
25. Bock, Abtheilungs-Baumeister in Magdeburg.
26. Richter, Abtheilungs-Baumeister in Magdeburg.
27. Zillessen, Abtheilungs-Baumeister in Halberstadt.
28. Rehbein, Abtheilungs-Baumeister in Cönnern.
29. Jungnickel, Abtheilungs-Baumeister in Berlin.
30. v. Hausen, Abtheilungs-Baumeister in Stendal.
31. Richter, Abtheilungs-Ingenieur in Stendal.
32. Kummer, Abtheilungs-Ingenieur in Wittenberge.
33. Wolf, Güter-Inspector in Magdeburg.
34. Münchhoff, Güter-Inspector in Magdeburg.
35. Schimkönig, Güter-Inspector in Berlin.
36. Taeger, Telegraphen-Inspector in Berlin.

## Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Mitglieder der Direction zu Darmstadt.

1. Lichthammer, Geh. Baurath, Vorsitzender zu Darmstadt.
2. Scheyrer, Ober-Regierungsrath zu Darmstadt.
3. Dr. Rödiger, Directorialrath in Frankfurt.

II. Oberbeamte.

4. Kappel, Vorstand u. Bahnverwalter zu Frankfurt.
5. Nahm, Bahn-Ingenieur zu Frankfurt.
6. von Pigage, Cassirer zu Frankfurt.
7. Gessner, Vorstand und Bahningenieur zu Darmstadt.
8. von Fabert, Bahnverwalter zu Darmstadt.
9. Bürklin, Ober-Ingenieur, Vorstand zu Heidelberg.
10. Seibert, Cassirer zu Heidelberg.
11. Scheyrer, Directions-Secretär zu Darmstadt.
12. Quilling, Revisor zu Darmstadt.
13. Balzer, Revisor zu Darmstadt.
14. Behaghel, Revisor zu Darmstadt.
15. Kreyer, Revisor zu Darmstadt.
16. Jäger, Revisor zu Darmstadt.
17. Döpfer, Registrator zu Darmstadt.
18. Becker, Maschinenmeister zu Darmstadt.
19. Lorey, Secretariats-Assistent zu Darmstadt.

## Main-Weser-Bahn.

I. Königliche Direction zu Cassel.

1. Regierungs-Rath Jonas, Vorsitzender (commissarisch).

II. Mitglieder.

2. Regierungs-Rath Schulz, (Grossherzoglich Hessisches Mitglied). P. R. A. 4.
3. Bau-Rath Küll.
4. Regierungs-Assessor Dr. von Wallenrodt.

III. Oberbeamte.

5. Ober-Betriebs-Inspector, Baurath Ruhl P. R. A. 4.
6. Ober-Maschinenmeister Büte. P. R. A 4.
7. Ober-Güterverwalter Anthes. P. R. A. 4.

Sämmtlich in Cassel wohnhaft.

## Nassauische Eisenbahn.

I. Königliche Direction zu Wiesbaden.

1. Hendel, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender zu Wiesbaden.
2. Hilf, Regierungs- und Baurath, technisches Mitglied zu Wiesbaden.
3. Windmüller, Regierungs-Rath, administratives Mitglied zu Wiesbaden.
4. Krönig, Gerichts-Assessor, Hülfsarbeiter zu Wiesbaden.
5. Braunschweig, Gerichts-Assessor und Staatsanwalts-Gehilfe, Hülfsarbeiter zu Wiesbaden.

II. Technische und Verwaltungs-Beamte.

6. Usener, Bau-Inspector, Assistent des technischen Mitgliedes und Vorsteher des technischen Bureaus in Wiesbaden.
7. Rast, Ober-Güter-Verwalter.
8. Heckmann, Ober-Maschinenmeister in Limburg.
9. Steltzer, Bau- und Betriebs-Inspector in Wiesbaden.
10. Wagner, Betriebe-Inspector in Limburg.
11. Gutmann, Eisenbahn-Baumeister in Limburg.
12. Stratemeyer, Eisenbahn-Baumeister in Rüdesheim.
13. Loebbecke, Telegraphen-Inspector in Oberlahnstein.
14. Burg, Haupt-Cassen-Rendant in Wiesbaden.
15. Fuchs, Rechnungs-Rath, Vorsteher der Calculatur in Wiesbaden.
16. Mangold, Eisenbahn-Secretair, Vorsteher der Controle I. (Personen- und Wagen-Verkehr) in Wiesbaden.
17. Müller, Eisenbahn-Secretair, Vorsteher der Controle II (Güter-Verkehr) in Wiesbaden.
18. Dr. Rössing, Eisenbahn-Secretair, Vorsteher des statistischen Bureaus in Wiesbaden.
19. Schmidt, Eisenbahn-Secretair, Registrator in Wiesbaden.
20. Busch, Haupt-Magazin-Verwalter in Limburg.
21. Jung, Maschinenmeister in Limburg.
22. Fischer, Bahncontroleur in Wiesbaden.

## Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Königliche Direction zu Berlin.

1. von Schmerfeld, Geheimer Regierungsrath und Vorsitzender in Berlin.
2. Jecklin, Regierungs-Rath, administratives Mitglied in Berlin.
3. Schwabe, Regierungs- und Bau-Rath, technisches Mitglied in Berlin.
4. Reder, Regierungs- und Baurath, technisches Mitglied in Berlin.
5. Stappenbeck, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied in Berlin.
6. Wittich, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied in Berlin.
7. Dr. Hedemann, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter in Berlin.
8. Todt, Regierungs-Assesor, Hülfsarbeiter in Berlin.
9. Erler, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter in Berlin.

II. Oberbeamte.

10. Bolenius, Eisenbahn-Bau- und commissarischer Ober-Betriebs-Inspector in Berlin.
11. Gust, Ober-Maschinen-Meister in Frankfurt a/O.
12. Schubert, Ober-Güter-Verwalter in Berlin.
13. Römer, Baurath, Vorstand des technischen Bureaus in Berlin.
14. Pries, Baurath und Eisenbahn-Betriebs-Inspector in Görlitz.
15. Fischer, Eisenbahn-Bau-Inspector und ständiger Vertreter des Ober-Betriebs-Inspectors in Berlin.

16. Ruchholtz, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Breslau.
17. Baedecker, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Hirschberg.
18. Schulze, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Berlin.
19. von Geldern, Eisenbahn-Baumeister in Berlin, z. Z. zur commissarischen Verwaltung der Betriebs-Inspection in Guben commandirt.
20. Weiss, Maschinenmeister in Berlin.
21. Landgrebe, Maschinenmeister in Breslau.
22. Urban, Maschinenmeister in Frankfurt a/O.
23. Führ, Maschinenmeister in Lauban.
24. Werchan, Maschinenmeister in Frankfurt a/O.
25. Weymann, Werkstatt-Vorsteher in Breslau.
26. Vockrodt, Werkstatt-Vorsteher in Berlin.
27. van Hagen, Eisenbahn-Betriebs-Controleur in Berlin.
28. Wehrhahn, Telegraphen-Inspector in Berlin.
29. Riese, Geheimer Rechnungs-Rath und Haupt-Cassen-Rendant in Berlin.
30. Stentzel, Canzlei-Rath und Vorsteher des Central-Bureaus in Berlin.
31. Scholz, Vorsteher des Materialien-Haupt-Depots in Berlin.
32. Lenz, Bahn-Controleur in Berlin.
33. Nebling, Bahn-Controleur in Berlin.
34. Kotzte, Bahn-Controleur in Berlin.
35. Neumann, Bahn-Controleur in Berlin.

## Niederschlesische Zweigbahn.

I. Direction in Glogau.

1. Berndt, Bürgermeister, Vorsitzender.
2. Lehfeldt, Geheimer Commerzien-Rath, Director und Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Lehmann, Redacteur, Director.
4. Kempner, Commerzien-Rath, stellvertretender Director.
5. Germershausen, Stadtrath, stellvertretender Director.
6. Schwahn, Königlicher Bau-Inspector a. D., Ober-Ingenieur und Betriebs-Director.

II. Ober-Beamte in Glogau.

7. Meyer, Haupt-Rendant.
8. Gamp, Betriebs-Inspector.
9. Burgmann, Maschinenmeister.
10. Mohr, Betriebs-Revisor.

## Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

A. Verwaltungsrath.

1. Bassenge, Stadtrath und Beigeordneter, Vorsitzender zu Nordhausen.
2. Reinhardt, Fürstl. Landrath, stellvertretender Vorsitzender zu Sondershausen.

B. Directoren.

3. Salfeldt, Handelskammer-Präsid., Vorsitzender der Direction zu Nordhausen.
4. Berndt, Syndicus, Königl. Justizrath zu Nordhausen.
5. Boer, Herzogl. Sächs.-Altenb. Commerzienrath zu Sondershausen.
6. Kurtz, Fürstl. Regierungsrath zu Sondershausen.
7. Plaut, G., Banquier zu Leipzig.

C. Oberbeamte.

8. Krohn, Betriebs-Director und Ober-Ingenieur, Königl. Baumeister zu Nordhausen.
9. v. Helmolt, Controleur zu Nordhausen.

D. Werkstätten-Vorsteher.

10. Apitzsch, Werkmeister zu Nordhausen.

## Oberhessische Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath zu Giessen.

1. Baron Raphael v. Erlanger, Präsident, zu Frankfurt a. M.
2. Ferdinand Fürst zu Ysenburg-Wächtersbach, Durchlaucht, Vice-Präsident, zu Wächtersbach.
3. Hermann, Prinz zu Sachsen-Weimar, Hoheit, Königl. Württemb. General zu Stuttgart.
4. Otto, Graf zu Solms-Laubach, Erlaucht, zu Laubach.
5. Baron Moritz v. Bethmann, Banquier zu Frankfurt a. M.
6. Zacharias Königswarter, Banquier zu Frankfurt a. M.
7. Wilhelm v. Erlanger, Gutsbesitzer zu Ingelheim.
8. Ferdinand Gail, Rentier zu Giessen.
9. Carl Lang, Rentier zu Mainz.

II. Oberbeamte.

10. Friedrich Wiesenbach, Regierungsrath a. D., Generalsecretair zu Frankfurt a. M.
11. Ernst Altvater, Ober-Betriebsinspector zu Giessen.
12. Christoph Niess, Güterinspector zu Giessen.
13. Hermann Daudt, Maschinenmeister zu Giessen.
14. August Reuning, Rechnungs-Intendant zu Giessen.

## Oberschlesische Eisenbahn.

a. Mitglieder der Königlichen Direction zu Breslau,

1. Lentze, Geheimer Regierungs-Rath, Vorsitzender in Breslau.
2. Simon, Geheimer Regierungs-Rath in Breslau.
3. Dieckhoff, Regierungs- und Bau-Rath in Breslau.
4. Schultze, Regierungs- und Bau-Rath in Breslau.
5. Grapow, Regierungs- und Bau-Rath in Breslau.
6. Foerster, Regierungs-Assessor in Breslau.
7. v. Caprivi, Regierungs-Assessor in Breslau.
8. Dr. Fröhlich, Regierungs-Assessor zur Zeit in Berlin.
9. Reitzenstein, Regierungs-Assessor in Breslau.
10. Poschmann, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter in Breslau.
11. Gleim, Ober-Gerichts-Rath, Hülfsarbeiter in Breslau.
12. Dr. Micke, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter in Breslau.

b. Commission der Königlichen Direction zu Ratibor.

13. Oberbeck, Eisenbahn-Director und technisches Mitglied zu Ratibor.
14. v. Wehren, Regierungs-Assessor und Mitglied zu Ratibor.

c. Oberbeamte der Königlichen Direction zu Breslau.

15. Niemann, Eisenbahn-Bau-Inspector, Vorsteher des technischen Büreaus in Breslau.
16. Dr. Honigmann, General-Secretär in Breslau.
17. Beyer, Hauptcassen-Rendant, Rechnungs-Rath in Breslau.
18. Rampoldt, Ober-Betriebs-Inspector in Breslau.
19. Stegmann, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, Stellvertreter des Ober-Betriebs-Inspectors in Breslau.
20. Bachmann, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, (Betriebs-Inspection I: Breslau-Cosel) in Breslau.
21. Urban, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector (Betriebs-Inspection II: Cosel-Oswiecim nebst Flügelbahnen) in Kattowitz.
22. Rosenberg, Eisenbahn-Betriebs-Inspector (Betriebs-Inspection III: Morgenroth-Tarnowitz und schmalspurige Zweigbahnen) in Beuthen, O.-Schl.
23. Dieckmann, Eisenb.-Baumeister, beauftragt mit der Verwaltung der Betriebs-Inspection IV: Breslau-Poln.-Lissa in Breslau.
24. Luck, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector (Betriebs-Inspection V: Poln. Lissa-Posen) in Poln. Lissa.
25. Jordan, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector (Betriebs-Inspection VI. Posen Stargard i. Pomm.) in Stargard i. Pomm.
26. Melchiors, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector (Betriebs-Inspection Breslau-Strehlen) in Strehlen.
27. Ottmann, Ober-Güter-Verwalter in Breslau.
28. Haerche, Ober-Inspector, Vorsteher der Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung in Breslau.
29. Grimmer, Eisenbahn-Ober-Maschinenmeister in Breslau.
30. Kahl, Maschinenmeister in Breslau.
31. Pflug, Werkstätten-Vorsteher in Breslau.
32. Kielhorn, Maschinenmeister in Stargard in Pommern.
33. Albrecht, Eisenbahn-Telegraphen-Inspector in Breslau.

d. Oberbeamte der Commission der Königlichen Direction in Ratibor.

34. Stock, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Ratibor.
35. Beckmann, Eisenbahn-Baumeister in Ratibor.
36. Meyer, Maschinenmeister in Ratibor.
37. Götsch, Eisenbahn-Telegraphen-Inspector in Ratibor.

## Oldenburgische Eisenbahn.

I. Mitglieder und Hülfsarbeiter der Grossh. Direction.

1. Strackerjan, Ober-Regierungsrath, Vorsitzender, in Oldenburg.
2. Buresch, Ober-Baurath, Baudirector, in Oldenburg.
3. Siebold, Geh. Finanzrath, ausserordentliches Mitglied in Frankfurt.
4. Behrens, Directions-Assessor in Oldenburg.
5. Scheffler, Ober-Inspector in Oldenburg.

II. Oberbeamte für den Betriebsdienst und die Bahn-Unterhaltung.

6. Schmidt, Ober-Betriebs-Inspector in Oldenburg.
7. Bruhn, Eisenbahn-Inspector in Oldenburg.
8. Behrmann, Eisenbahn-Inspector in Oldenburg.
9. v. Finckh, Eisenbahn-Inspector in Oldenburg.

III. Oberbeamte für den Locomotiv- und Werkstättendienst.

10. Wolff, Obermaschinenmeister in Oldenburg.
11. Tenne, Assistent des Obermaschinenmeisters in Oldenburg.

## Ostpreussische Südbahn.

I. Verwaltungs-Rath.

1. Graf Lehndorff, Legationsrath z. D., Vorsitzender in Steinort.
2. Dr. Strousberg, Rittergutsbesitzer, stellvertretender Vorsitzender etc. in Berlin.
3. Andersch, Commerzienrath in Königsberg
4. Böhm, Rittergutsbesitzer in Glaubitten.
5. Baron v. d. Goltz, Rittergutsbesitzer in Kallen.
6. Dr. v. Gossler, Excellenz, Chef-Präsident des Ostpreussischen Tribunals und Kanzler des Königreichs Preussen in Königsberg.
7. Baron v. Hüllessem, Landrath in Königsberg.
8. v. Kalkstein, Landrath in Pr. Eylau.
9. Maurach, Regierungs-Chef-Präsident in Bromberg.
10. Freiherr v. Mirbach, Rittergutsbesitzer in Sorquitten.
11. Baron von Romberg, Majoratsherr auf Schloss Gerdauen.
12. Reichsgraf Schwerin, zu Skandau.
13. v. Schwerin, Landrath in Sensburg.
14. Simon, Geheimer Commerzienrath in Königsberg.
15. v. Simpson, Rittergutsbesitzer in Georgenburg.

Mitglieder.

II. Oberbeamte.

16. H. Micks, Betriebs-Director und Bevollmächtigter des Verwaltungs-Rathes in Königsberg.
17. Wendland, Regierungs-Assessor, Special-Director daselbst.
18. Sternke, Baumeister-Abtheilungs-Ingenieur daselbst.
19. Fürstenau, Abtheilungs-Ingenieur in Lötzen.
20. Köppen, Maschinenmeister in Königsberg.
21. Bardeleben, Telegrapheninspector daselbst.
22. Frommert, Bahn-Controleur und Control-Vorsteher daselbst.
23. Moldehnke, Betriebs-Controleur und Vorsteher des statistischen Büreaus daselbst.

(Fortsetzung folgt.)

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

16. April Constituirende General-Versammlung der Mährischen Grenzbahn zu Wien.
1. Mai Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Arthursberg zu Stettin.
7. „ Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
16. „ Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien.
17. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442.
17. „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam.

### Einzahlungen.

**Unstrut-Eisenbahn.** Die Actienzeichner haben 20% der gezeichneten Beträge binnen 4 Wochen (vom 8. April an gerechnet) an das Bankhaus H. F. Lehmann in Halle a/S. einzuzahlen. Auch grössere Einzahlungen werden angenommen.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 19. April | zu Nürnberg | Bayer. Staatsb. | 2. Loos Nürnberg-Bayreuth | — |
| 22. „ | zu Donauwörth | Bayer. Staatsb. | 2. u. 3. Loos Donauwörth-Ingolstadt | — |
| 22. „ | zu Zaitzkofen | Bayer. Ostbahn | Hochbauten Neufahrn | — |
| 22. „ | zu Carlsruhe | Kaiserl. Telegr. Direction | 2000 Telegraphenstangen | — |
| 23. „ | zu Donauwörth | Bayer. Staatsb. | 4. Loos Donauwörth-Ingolstadt | — |
| 23. „ | zu Zaitzkofen | Bayer. Ostb. | Hochbauten Steinrain | — |
| 24. „ | zu Zaitzkofen | Bayer. Ostb. | Hochbauten Eggmühl | — |
| 25. „ | zu Senftenberg a. Elster | Berlin-Görlitzer Eisenbahn | Erd- u Steinbau-Arbeiten | 443 |
| 25. April | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Materialien-Verkauf | — |
| 26. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Weichen | 443 |
| 27. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten | — |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | 1700 Tonnen Portland Cement | No. 45 |
| 27. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Klobenholz | 443 |
| 29. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh.-Restaur. Gittelde | 443 |
| 1. Mai | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 400 Weichenzungen aus Gussstahl | — |
| 2. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | No. 45 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eis. Brücken-Ueberbau | 443 |
| 6. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh. Rest. Königslutter | No. 45 |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn* | Bau des grossen Tunnels | — |

* Der Tunnel erhält (nach dem Concurrenzausschreiben) zwischen Göschenen u. Airolo eine Länge von 14800 Meter und ist mit Ausnahme einer etwa 240 Meter langen Strecke, welche in der zur Station Airolo führenden Curve liegt, gerade. Von dem in Mitte des Tunnels auf 1162 Meter über Meer liegenden Scheitelpunkt fällt die Bahn in der Richtung gegen Göschenen mit 7‰, in der Richtung gegen Airolo mit 1‰. Zur Abführung des Wassers ist der Längsaxe der Tunnelsohle nach ein Canal auszusprengen und auszumauern. Die Herstellung der südlichen Hälfte des Tunnels muss ganz von der Tunnelmündung bei Airolo aus betrieben werden. Das lichte Profil des Tunnels wird 8 Meter grösster Weite und 6 Meter Höhe des Scheitels über den Schwellen haben. Die Offerten sind bis zum 18. Mai bei der Direction der Gotthardbahn in Luzern einzureichen.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Am 13. dieses Monats findet die Betriebs-Eröffnung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn auf der Strecke Hannover-Hameln und am 1. Mai c. auf der Deister-Zweigbahn (Weetzen-Barsinghausen) statt.

Von diesem Zeitpunkte ab tritt folgender Fahrplan in Kraft:

### A. Von Hannover nach Hameln.

| | | Morgens | Nachmittags | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abft. | 5,45 | 3,45 | 7,30 |
| Linden | „ | 6,4 | 3,55 | 7,40 |
| Ronnenberg | „ | 6,26 | 4,7 | 7,52 |
| Weetzen | Ank. | 6,36 | 4,14 | 7,58 |
| Weetzen | Abft. | 7,0 | 4,20 | |
| Kloster Wennigsen | „ | 7,23 | 4,43 | |
| Egestorf | „ | 7,46 | 5,6 | |
| Barsinghausen | Ank. | 7,59 | 5,19 | |
| Barsinghausen | Abft. | | 11 Vorm. | 6,50 |
| Egestorf | „ | | 11,23 | 7,13 |
| Kloster Wennigsen | „ | | 11,46 | 7,36 |
| Weetzen | Ank. | | 11,59 | 7,49 |
| Weetzen | Abft. | 6,56 | 4,18 | 8,2 |
| Bennigsen | „ | 7,29 | 4,34 | 8,18 |
| Eldagsen | „ | 7,51 | — | 8,32 |
| Springe | „ | 8,18 | 4,54 | 8,42 |
| Münder | „ | 8,56 | 5,13 | 8,58 |
| Hameln | Ank. | 9,26 | 5,30 | 9,12 |
| | | Morgens | Nachmittags | Abends |

### B. Von Hameln nach Hannover.

| | | Morgens | Vormittags | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Hameln | Abft. | 5,25 | 11,15 | 6,15 |
| Münder | „ | 5,45 | 11,36 | 6,56 |
| Springe | „ | 6,2 | 11,55 | 7,34 |
| Eldagsen | „ | 6,11 | — | 7,49 |
| Bennigsen | „ | 6,24 | 12,14 | 8,20 |
| Weetzen | Ank. | 6,38 | 12,28 | 8,43 |
| Weetzen | Abft. | 7,0 | | |
| Kloster Wennigsen | „ | 7,23 | | |
| Egestorf | „ | 7,46 | | |
| Barsinghausen | Ank. | 7,59 | | |
| Barsinghausen | Abft. | | 11 Vorm. | 6,50 |
| Egestorf | „ | | 11,23 | 7,13 |
| Kloster Wennigsen | „ | | 11,46 | 7,36 |
| Weetzen | Ank. | | 11,59 | 7,49 |
| Weetzen | Abft. | 6,42 | 12,33 | 9,0 |
| Ronnenberg | „ | 6,50 | 12,41 | 9,15 |
| Linden | „ | 7,2 | 12,53 | 9,36 |
| Hannover | Ank. | 7,10 | 1,0 | 9,50 |
| | | Morgens | Nachmittags | Abends |

Fahrpläne sind an allen Stationen der Bahn, sowie in unserer Drucksachen-Verwaltung, Warmbüchenkamp 14 hier, zum Preise von 1 Sgr. pro Stück schon jetzt zu haben.

Hannover, den 8. April 1872. **Der Special-Director der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die diesjährige

**ordentliche General-Versammlung**

unserer Gesellschaft wird

**Montag, den 29. April cr., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal II. Classe unseres hiesigen Bahnhofes, Askanischen Platz No. 6,**

Statt finden.

Zu derselben laden wir die Herren Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen vom 25. bis 27. April cr. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Hauptkasse (am Askanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten, und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1871 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptkasse niederzulegen.

Die deponirten Actien werden vom 30. April cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Zweck der General-Versammlung ist:

1) Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Directorialberichts und des Rechnungs-Abschlusses;
2) Vornahme der erforderlichen Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths;
3) Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden desr Vewaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 11. März 1872.

Der Verwaltungsrath.
V. v. Magnus.

## Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Herren Actionäre unserer Gesellschaft beehren wir uns zu der am **Freitag den 17. Mai ds. Js. Vormittags 10 Uhr** im Directionsgebäude, Station Templerbend, zu Aachen stattfindenden gewöhnlichen General-Versammlung ergebenst einzuladen.

In derselben werden die Resultate der Rechnungsablagen und ein Bericht über den Zustand der Geschäfte der Gesellschaft mitgetheilt, sowie die statutenmässigen Wahlen vorgenommen werden.

Wegen der Berechtigung zur Theilnahme an der Versammlung und wegen Ausübung des Stimmrechtes machen wir auf die Art. 24 und folgende des Statuts aufmerksam.

Die Eintrittskarten werden entweder auf Vorzeigung der Actien oder eines Zeugnisses der Direction der Disconto-Gesellschaft, der Herren Gebr. Veit & Cie. oder der Herren A. H. Heymann & Cie. in Berlin über den Besitz derselben kurz vor der General-Versammlung, am 15. und 16. Mai ds. Js. in unserm Büreau hierselbst ertheilt.

Aachen, den 10. April 1872. **Die Direction.**

## Constituirende General-Versammlung der Teplitzer-Walzwerk-u.Kohlenbergbau-Actiengesellschaft.

Teplitz, den 6. April 1872.

Heute hat in Teplitz die constituirende General-Versammlung der Teplitzer Walzwerk- und Kohlenbergbau-Actiengesellschaft stattgefunden.

Die Gesellschaft hat die Herstellung von Stahlschienen, sodann auch diejenige von Eisenblech und Mercantileisen, schliesslich die Ausbeutung eines in der Nähe des Teplitzer Stationsbahnhofes der Dux-Bodenbacher Bahn gelegenen ansehnlichen Kohlengrubencomplexes, auf welchem auch die Bessemerhütte und das Walzwerk werden errichtet werden, zur Aufgabe.

Bekanntlich sind die Länder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie mit ihrem in den bedeutendsten Progressionen steigenden Bedarfe an Roh- und Walzeisen fast ganz auf das Ausland — Preussen, Belgien, England — angewiesen. Nachstehende, officiellen Angaben entnommene Tabelle giebt ein interessantes Bild der Einfuhrsverhältnisse. Es betrug die Einfuhr

| im Jahre | Eisen rohes auch altes gebrochenes | Eisenbahnschienen | Eiseneinfuhr in Summa | im Werthe von |
|---|---|---|---|---|
| | Zoll-Centner | | Zoll-Ctr. | Gulden |
| 1861 | 224 752 | 12 544 | 299 791 | 1 273 582 |
| 1863 | 312 268 | 10 828 | 477 507 | 2 414 959 |
| 1865 | 159 159 | 54 523 | 299 659 | 1 655 336 |
| 1866 | 72 561 | 3 306 | 121 307 | 699 236 |
| 1867 | 294 635 | 508 | 361 141 | 1 563 338 |
| 1868 | 2 627 028 | 1 084 375 | 4 232 459 | 16 907 842 |
| 1869 | 3 092 297 | 2 298 432 | 6 380 247 | 27 891 455 |
| 1870 | 3 220 167 | 2 336 260 | 6 345 709 | 27 137 709 |

Die Nachfrage nach Stahlschienen im Besonderen, welche von den älteren, an der Consolidirung ihrer Trace arbeitenden Eisenbahnen ausgeht, (— die Schienenlänge sämmtlicher Oesterreichischer Bahnen beträgt dermalen bereits 1500 Meilen —) wächst von Tag zu Tag, so dass die wenigen Oesterreichischen Werke vor Ende 1873 weitere Bestellungen nicht effektuiren können.

Bei dem Teplitzer Walzwerke vereinigen sich die grossen Vorzüge einer überaus glücklichen Lage im Mittelpunkte des Erzgebirgischen Braunkohlenbeckens mit seiner reichen Industrie und seinem ausgebildeten Eisenbahnnetze, dessen Basis die Elbe, und des Vorhandenseins eines vorzüglichen, ausserordentlich billig zu gewinnenden Brennmateriales.

Die rasche Herstellung einer Flügelbahn nach dem obgenannten Bahnhofe ist bereits gesichert.

An die Spitze der Etablissements tritt Herr Paul Kupelwieser, der bisherige technische Leiter eines der grössten inländischen Walzwerke, desjenigen zu Ternitz, während Herr Hall, Director des Schienenwalzwerkes der Südbahn in Graz und erste Autorität in seiner Branche das Unternehmen durch seinen fachmännischen Rath und seine materielle Beihilfe unterstützt. Letzteres thut in hervorragender Weise auch das Grosshandlungshaus Johann Liebieg & Co.

Das Anlage- und Betriebscapital für das gesammte Unternehmen beträgt 1 200 000 fl. Oe. W., speciell für das Schienenwalzwerk bei einer Jahresproduction von 180 000 Zollcentner Schienen 670 000 fl. Oe. W. Die auszugebenden Actien lauten auf 200 fl.

Emissionsinstitut ist der Prager Bankverein.

In den Verwaltungsrath wurden gewählt die Herren:

Johann Pechar, Director der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz, — Präsident,
Carl Ritter von Wessely, Eisenbahnbau-Unternehmer in Prag, — Vice-Präsident,
Richard Fitz, Bergdirector in Teplitz,
Dr. Friedrich Glattauer, Verwaltungsrath des Prager Bankvereins in Prag,
Johann Mandl, Oberingenieur der Böhm. Nordbahn in Böhm. Leipa,
Bernhard Mayer, Banquier in Teplitz,
Heinrich Mikoletzky, Director der Teplitzer Maschinenwerkstätte für Eisenbahn- und Kohlenwerksbedarf in Teplitz,
Josef Neswadba, Fabrikbesitzer in Teplitz,
Dr. Alexander Peez in Wien,
Anton Schmidt, in Vertretung des Hauses Johann Liebieg et Comp., in Prag.
Franz Tschinkel, Industrieller in Lobositz,
Johann Wenke, Centralinspector & Verwaltungsrath des Prager Bank-Vereines in Prag.

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Anlieferung von

**82 Stück Platten-Weichen mit Stahlzungen und an 82 Herzstücken von Hartguss und Gussstahl**

soll im Submissionswege vergeben werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Büreau, Wilhelmstrasse No. 62, aus und werden auf Meldung gegen Einziehung der Copialien übersandt. Bedingungsgemässe Offerten ersuchen wir, uns bis zu dem,

**am 25. April d. J. Mittags 12 Uhr**

anstehenden Termine einzureichen.

Berlin, am 30. März 1872.

**Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 450 Centner Petroleum für die Königliche Bebra-Hanauer Eisenbahn im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Bedingungen können bei der unterzeichneten Stelle eingesehen, von da auch gegen Erstattung der Copialien (5 Sgr.) bezogen werden.

Gefällige Offerten wolle man franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Petroleum für die Bebra-Hanauer Eisenbahn“

versehen, bis zum 25. April d. J. Vormittags 11 Uhr anher einsenden, zu welcher Zeit die Eröffnung der Offerten stattfindet.

Nachgebote werden nicht angenommen.

Fulda, den 4. April 1872.

**Königliche Betriebs-Inspection der Bebra-Hanauer Eisenbahn.**
Rintelen.

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von:

8 Stück Güterzug-Locomotiven mit Tendern und 2 Satz Reserve-Stücken,
6 Stück Schnellzug-Locomotiven mit Tendern und einem Satz Reserve-Stücke,
3 Stück Tender-Locomotiven mit einem Satz Reserve-Stücke

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind bei dem Unterzeichneten einzusehen, können auch gegen Einsendung von 1 Thlr. von demselben bezogen werden.

Die Offerten sind bis zum Eröffnungstermin, welcher auf:

**Montag den 22. April 1872 10 Uhr Vormittags**

im Geschäftslocal des Unterzeichneten angesetzt ist, an denselben einzusenden und mit der Bezeichnung:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

zu versehen.

Später eingehende Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Cassel, den 5. April 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**
Büte.

---

## Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

2000 Kubik-Metern kiefernem Klobenholz

soll im Wege der Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf:

**Sonnabend, den 27. April d. J. Vormittags 11½ Uhr**

in unserem Geschäfts-Lokale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Klobenholz“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 9. April 1872.

**Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken auf der Strecke Camenz-Frankenstein der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, veranschlagt zu:

43883 Pfund Schmiedeeisen und
2235 „ Gusseisen

soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, die erstern können auch gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken der Breslau-Frankenstein-Mittelwalder Eisenbahn“

bis zu dem

**auf Donnerstag, den 2. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 9. April 1872.

**Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Neubaustrecke:

**Lübbenau-Senftenberg-Camenz (Landesgrenze).**

Die Erd- und Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf dem Loose I (Strecke Lübbenau-Calau-Buchwäldchen von Station 0 bis Station 450) im Gesammtbetrage von ungefähr

338850 Kubik-Meter Erdmassen,
1500 „ „ Steinbaumassen

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissionsbedingungen, Pläne und überschlägliche Massenberechnungen liegen im Abtheilungsbau-Bureau zu Senftenberg a. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis

**Donnerstag den 25. April cr. Vormittags 10 Uhr**

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 9. April 1872.

**Die Direction.**

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von 120 Stück fertigen Weichen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind bei dem Unterzeichneten einzusehen, können auch gegen Einsendung von 10. Gr. von demselben bezogen werden.

Die Offerten sind bis zum Submissionstermine, welcher auf

**Freitag den 26. April 1872 Vormittags 10 Uhr**

im Geschäftslocal des Unterzeichneten angesetzt ist, an denselben einzusenden und mit der Bezeichnung:

„Submission auf Weichen“

zu versehen.

Cassel, den 11. April 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**
Büte.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

186 750 Kilogramm Presskohlen

zur Heizung der Personenwagen I./II. Classe im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

**Mittwoch, den 1. Mai 1872, Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 11. April 1872.

**Der Königl. Ober-Maschinenmeister.**

---

## Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zur Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu Gittelde auf dem Wege der Versteigerung haben wir Termin auf

**Montag den 29. d. Mts. Morgens 11 Uhr**

in unserem Directionsgebäude hieselbst anberaumt.

Die Pachtbedingungen können während der Geschäftsstunden in unserer Registratur eingesehen werden.

Braunschweig, den 6. April 1872.

**Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Aronheim.

## Bekanntmachung.

Bei der unterzeichneten General-Direction ist die mit einem jährlichen Gehalte bis zu 1600 fl. verbundene Stelle eines Hülfsbeamten für das Hochbauwesen mit einem in allen Zweigen des Hochbauwesens theoretisch gebildeten und practisch erfahrenen Architecten zu besetzen.

Diejenigen Herren Architecten, welche zur Uebernahme dieser Stelle befähigt und bereit sind, wollen ihre Bewerbung unter Anschluss der Zeugnisse über ihre theoretische und practische Ausbildung und bisherige Beschäftigung spätestens bis zum 25. dieses Monats bei Unterfertigter schriftlich anbringen.

Carlsruhe, den 10. April 1872.

**Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.**
Zimmer.

## Techniker

mit guten Zeugnissen einer höheren Lehranstalt finden dauernde Beschäftigung als Zeichner.

Offerten beliebe man franco an die durch die Redaction d. Ztg. zu erfahrende Adresse zu richten.

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

**Den geehrten Eisenbahn-Directionen** empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Preussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert.
Die Redaction.

## P. P.

Unsere, mit dem heutigen Tage hierorts in's Leben getretene, in der Beckerstrasse No. 6 gelegene

## Räderfabrik und Maschinenbau-Werkstätte

verbunden mit

## Eisengiesserei

halten wir dem Wohlwollen geehrter industrieller Etablissements angelegentlichst empfohlen, und werden wir allezeit dahin streben, uns desselben in jedweder Hinsicht werth zu machen.

Chemnitz, 1. April 1872.

Hochachtungsvoll
**Michaelis & Weyermann.**

## Wilhelm Meyer & Comp.

**MAGDEBURG**

empfehlen für Maschinenfabriken:
Unzerreissbares **Werkstatt-Zeichnenpapier** in Rollen zu aller billigsten Preisen.

Beste gekühlte

## Wasserstandsgläser,

sowie besonders haltbare

## Locomotivgläser,

genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

## Eisenbahn-Baumaterial.

Eine gebrauchte, vollständig betriebfähige **Locomotive** von 90 Centimeter Spurweite, nebst dazu passenden **Erdtransportwagen**, neue und gebrauchte **Rollbahnschienen** von verschiedenen Profilen, sowie gebrauchte Eisenbahnschienen zur Anlage von Interimsgeleisen, wie auch zu Bauzwecken geeignet, empfiehlt

**Jacob Scheid**, Darmstadt.

## *L. H. Riha*

Praesidial-Secretär, Chef des Central-, des commerciellen & des Reclamations-Bureaus der Kgl. Ungar. Staatsbahnen a. D. eröffnet mit 1. Mai 1872 in Pest, Belagasse No. 5 sein

## Reclamations-Bureau

zur Austragung aller Anstände aus dem Eisenbahn- & Dampfschiff-Transport.

## Epileptische Krämpfe (Fallsucht)

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

Soeben ist erschienen und von Adolph Refelshöfer in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:

**Koch, Dr. W., Eisenbahnkarte von Russland.** Mit geographischer Uebersicht der Russischen Eisenbahnen, unter Angabe der Betriebs-Eröffnungs-Jahre und Längen sowie der Adressen der Russischen Eisenbahn-Verwaltungen, am 1. Januar 1872. Neue Ausgabe in Buntdruck. Preis 8 Sgr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 45. Leipzig, am 17. April 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Buschtêhrader Station Welchau-Wickwitz.— Aus Sachsen: Chemnitz-Würschnitz; Leipzig-Dresden; Freiberg-Geithain; Leipzig-Eilenburg; Dresden-Nossen-Altenburg; Zwickau-Falkenstein; Müglitzthalbahn; Treuenbrietzen Leipzig. Tilsit-Memel. Oesterr. Staatsbahn und Kaiser Ferd.-Nordbahn: Route Wien-Prag. — Personalnachrichten. — Technisches: Viehwagen für engste Spuren. Die Personenhalle des Bahnhofs zu Agen. — Volkswirthschaftliches: Die Teplitzer Walzwerk und Kohlenbergbau-Actien-Gesellschaft. — Inhalt des Reichs-Anzeigers. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle- und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn wird die Station „Wickwitz“ der Strecke Priesen-Carlsbad fortan den Namen **„Welchau-Wickwitz“** führen.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 15. April 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

**Aus Sachsen.** (Chemnitz-Würschnitz; Leipzig-Dresden; Freiberg-Geithain; Leipzig-Eilenburg; Dresden-Nossen-Altenburg; Zwickau-Falkenstein; Müglitzthalbahn; Treuenbrietzen-Leipzig.)

In der in den letzten Tagen des vorigen Monats zu Chemnitz abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Gesellschaft begab man sich des von der Sächsischen Staatsregierung der Gesellschaft zugestandenen Vorzugsrechtes zum Bau der (Kohlen-) Bahn Lugau-Stollberg zu Gunsten des Comité's für Erbauung einer Eisenbahn von Chemnitz über Aue nach Adorf und genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss nach Antrag der Gesellschaftsbehörden (s. Nr. 38, S. 369 d. Bl.) Etwas Weiteres von Interesse bot die ordentliche Generalversammlung nicht, wohl aber waren die Beschüsse der unmittelbar darauf folgenden ausserordentlichen Generalversammlung, welche auf Antrag mehrerer Actionäre einberufen worden war, von Belang.

Die Tagesordnung dieser ausserordentlichen Generalversammlung umfasste in der Hauptsache die Berathung und Beschlussfassung über einen neuen Statutenentwurf, dessen Kernpunkt neben einer veränderten Organisation der Gesellschaftsbehörden in der Verlegung des Sitzes und der Verwaltung der Gesellschaft von Chemnitz nach Leipzig gipfelte. Das Resultat der Berathungen hierüber war die en bloc-Annahme des neuen Statutenentwurfes durch die grosse Majorität der Anwesenden, welche allerdings in der Hauptsache Leipziger Actionäre waren, während auffälligerweise die Chemnitzer Actionäre trotz der grossen Tragweite der auf der Tagesordnung stehenden Verhandlung, sich nur in ganz geringer Zahl eingefunden hatten. Zu der beschlossenen Veränderung in der Gesellschaftsorganisation ist noch die einzuholende Genehmigung der Regierung erforderlich.

Die am 27. März a. c. in Leipzig abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bewegte sich ganz innerhalb der von der Tagesordnung bestimmten Grenzen und hatte die Genehmigung der Anträge der Gesellschaftsorgane bezüglich der Verwendung des Jahreserträgnisses pro 1871 mit Vertheilung einer Dividende von 19% pro Actie im Gefolge. Eine aus der Mitte der Actionäre gestellte Anfrage über den Stand der Verbindung der Nossen-Freiberger Zweigbahn mit dem Dux-Brüxer Kohlenbecken schien sich Anfangs zu dem gewiss von mancher Seite mit Freude begrüssten Antrage zuspitzen zu wollen, dass die Leipzig-Dresdner Eisenbahn den Bau bis nach Brüx für eigne Rechnung übernehme, der Fragsteller erklärte sich jedoch mit der ertheilten Auskunft über die dermalige Sachlage zufriedengestellt.

Aus dem Berichte der Eisenbahn-Deputation der 2. Kammer des Sächsischen Landtages über das Eisenbahndecret sei noch Folgendes erwähnt:

Ein Comité hatte bei der Staatsregierung um Concessionirung der Linie Freiberg-Geithain über Hainichen, Mittweida und Rochlitz in einer veranschlagten Länge von 53.05 Kilometern und einem Kostenaufwande von 4 539 682 Thalern nachgesucht. Die Bahn bezweckt eine directere Verbindung zwischen Prag und Leipzig und würde demzufolge in Freiberg von der Seitens der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie projectirten Linie Freiberg-Landezgrenze (Brüx-Prag) ausgehen und sich in Geithain an die Chemnitz-Leipziger Staatsbahn anschliessen. Ob die Hoffnungen des Comité's bezüglich der Lukrativität der Linie sich allenthalben realisiren, muss dahingestellt bleiben, zu bedenken ist jedoch einerseits, dass die gedachte Linie den Weg von Freiberg nach Leipzig gegenüber der Linie Freiberg Nossen-Leipzig um kaum 1½ Meilen abkürzt, und andrerseits, dass die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie nach Fertigstellung ihrer vorgedachten projectirten Linie nach Böhmen es ist, welche den Verkehr von dieser Richtung, auf den es das Freiburg-Geithainer Comité hauptsächlich abgesehen zu haben scheint, ausschliesslich in der Hand hält und wohl die Mittel und Wege kennen wird, um dieser Concurrenz bei der geringen Abkürzung der Geithainer Linie mit Erfolg zu begegnen.

Die Kammer-Deputation beantragte unter der Voraussetzung, dass die erforderlichen Geldmittel nachgewiesen und die sonst im Landesinteresse zu stellenden Bedingungen erfüllt würden, die erbetene Concession einer Actien-Gesellschaft zu ertheilen, was von der Kammer auch acceptirt wurde.

Durch die Bestrebungen des Comité's zur Erbauung einer directen Bahn Leipzig-Frankfurt a./O. dergestalt, dass Leipzig-Eilenburg und Torgau-Frankfurt a./O. gebaut, das mitten inne liegende Stück Leipzig-Torgau aber, als zu der Halle-Sorau-Gubener Bahn gehörig, mit dieser gleichzeitig benutzt werden soll, ist nun auch wieder in das schon vor Jahren aufgetauchte Zweigbahnproject der Halle-Sorau-Gubener Verwaltung Eilenburg-Leipzig ins Leben gekommen, und hat die letztere ihr früheres Ansuchen um Concession bei der Regierung erneuert.

Die Kammer beschliesst auf Antrag der Deputation, die Staatsregierung zu ermächtigen, die Concession für die Linie Leipzig-Taucha-Eilenburg in der Richtung nach Osten oder Nordosten bez. Frankfurt a./O. derjenigen Gesellschaft zu ertheilen, welche für eine rasche Ausführung und die sonstige Wahrung Sächsischer Interessen die meiste Garantie bietet und die Concessionserlangung für das Preussische Gabiet nachweist.

Gleiche Ersuchen sind Seitens der Kammer an die Staateregierung gestellt bezüglich der Linien: Dresden-Nossen-Altenburg zum Ausbau durch eine oder zwei Gesellschaften, Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein zum eventuellen Anschluss an einen geeigneten Punkt der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn, der Müglitzthalbahn u. a. m., die in dem an dieser Stelle aufgeführten Sächsischen Eisenbahndecrete Erwähnung gefunden haben.

In der am 11. April in Zwickau abgehaltenen constituirenden Generalversammlung der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahngesellschaft waren 52 Interessenten anwesend, welche zusammen 15 400 Stimmen vertraten, die sich auf 8800 Stammactien à 100 Thlr. und 6600 Prioritäts-Stammactien à 200 Thlr. vertheilen. Die Zeichnung 2 200 000 Thlr. wurde als mit 10% Einzahlung erfolgt für constatirt erklärt und der gedruckt vorliegende Statutenentwurf en bloc angenommen. Der gewählte Aufsichtsrath constituirte sich, wählte den Rittergutsbesitzer Franz Adler auf Plohn zum Vorsitzenden und den Geh. Hofrath Kohl in Chemnitz zum Stellvertreter desselben. Hiernächst wurden der Baumeister Becker von Zwickau und Franz Petzold in Lengenfeld in den Vorstand gewählt. Der Aufsichtsrath beauftragte den Vorstand, die von Herrn M. Schie Nachfolger in Dresden mit Herrn F. Plessner & Co. in Berlin abgeschlossenen Bauverträge für die Gesellschaft zu übernehmen und wegen definitiver Concessionsertheilung an die Gesellschaft bei der Staatsregierung demnächst die erforderlichen Schritte zu thun.

Das Königliche Ministerium des Innern hat dem Vorstande der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft in Berlin die Vorarbeiten für eine von Treuenbrietzen nach Leipzig zu führende Eisenbahn, so weit bei solcher Sächsisches Staatsgebiet in Frage kommt, gestattet.

* **Tilsit-Memel.** Die Königl. Direction der Ostbahn ist mit den Einleitungen zu den Bauarbeiten der Tilsit-Memeler Eisenbahn beauftragt worden, und steht die Inangriffnahme der qu. Arbeiten in nächster Zeit bevor. Dagegen können wir die von Berliner Blättern gebrachte Notiz, dass die gedachte Bahnstrecke bereits im Herbste 1873 vollendet werden wird, als eine irrige bezeichnen.

* **Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferd.-Nordbahn.** Seit 10. April l. J. werden bis auf Weiteres zwischen Wien und Prag nachstehende ermässigte Fahrpreise erhoben: 1. Classe 15,03 fl., 2. Classe 12,25 fl., 3. Classe 7,52 fl. Zu diesen Preisen, welche nur für gewöhnliche Personenzüge (Courierzüge ausgenommen) gelten, werden noch der jeweilige Agiozuschlag und die Stempelgebühr gerechnet.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Dem Staatscommissarius und vorsitzenden Director bei der Thüringischen Eisenbahn, Geheimen Regierungs-Rath Eggert zu Erfurt, und dem Vorsitzenden der Königlichen Direction der Ostbahn, Geheimen Regierungs-Rath von Mutius zu Bromberg, ist der Rang von Räthen 3. Classe verliehen worden. Der Telegraphen-Inspector bei der Main-Weser-Bahn, Bruno Otto in Cassel, ist zum Königl. Telegraphen-Inspector ernannt worden.

**Bayer. Staatsbahnen.** Der Oberingenieur F. Gyssling bei der Bauabtheilung der Königl. General-Direction der Verkehrsanstalten wurde zum Oberingenieur bei der Betriebsabtheilung genannter Generaldirection befördert und der Baubeamte bei der obersten Baubehörde, Fr. Seidel, z. Z. Kreisbauassessor bei der Regierung von Oberbayern zum Bezirksingenieur bei der Generaldirection der Königl. Verkehrsanstalten ernannt.

**Württemb. Staatsbahnen.** Dem Bahnhofverwalter II. Cl. Schumann in Villingen wurde behufs des Uebertrittes in den Reichsdienst die erbetene Dienstentlassung ertheilt und auf die Stelle eines Bahnhofverwalters II. Cl. in Villingen der Bahnhofverwalter 2. Cl. Fürst in Spaichingen versetzt.

**Vacanzen.** Bei der General-Direction der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen ist die Stelle eines Hülfsbeamten (Architecten) zu besetzen. Meldungsgesuche sind bis 25. d. M. an die genannte Behörde einzureichen. Siehe Bekanntmachung S. 452.

## Technisches.

**—K— Viehwagen für engste Spuren.** Die zahlreichen Berichte über die wahren und eingebildeten Vortheile der engen und engsten Spurweiten, die Beachtung, welche man denselben bei den neuen Bahnprojecten in Russland und Indien schenkt, und auch die unaufhörlichen Reclamen Fairlie's über die Doppelschemel-Locomotiven riefen schon viele freundliche und feindliche Aeusserungen über diese Gegenstände unter den Fachmännern hervor und finden wir namentlich jetzt im „Engineering" in zahlreichen Artikeln und Zuschriften Betrachtungen darüber. Ueber die gepriesenen Vorzüge der sogen. Fairlie-Locomotive wacht der dicke Seenachbar Uncle Sam im Westen mit ungläubigen Interessen und lässt sich als Mr. Evans in New-York im „Engineering" ungemein darüber aus, dass man in England mit dem alten steifen Muster-Typus der Locomotiven nicht mehr zufrieden sei und auch nicht einmal den uramerikanischen Vorderschemel adoptiren wolle, sondern nun gar zwei Schemelgestelle untersetze.

Mr. Evans bemerkt zwar mit Recht, dass diese letztere Bauart gar nicht von Fairlie stamme, sondern schon vor einem Decennium auch an anderen Plätzen, namentlich von Seraing aus, sich dem Publicum vorgestellt habe, allein er übersieht, dass die damaligen doppelschemeligen Locomotiven nur als Riesen zur Welt kamen, während Fairlie entschieden auf das Verdienst Anspruch machen darf, das System auf Maschinen gewöhnlicher Leistung anwenden zu wollen, um grössere Gelenkigkeit zu erzielen und dadurch auf engen Spuren den ganzen Locomotivkörper in die Länge ziehen zu können. Mr. Evans bringt eine vergleichende Tabelle über Versuche, die er mit Americanischen Locomotiven in Chili und Peru und Fairlie mit „Little Wonder-" und „Progress"-Locomotiven in England angestellt hatte; allein leider enthalten manche Zahlen der Tabelle nach angestellter Prüfung so auffallende Ungenauigkeiten, dass sie zur Belehrung nicht fähig erscheinen und deshalb auch hier keinen Platz finden sollen.

Nicht unbeachtet dürfen dagegen Mr. Spooner's Erwiederungen auf die Vertheidigung der 3' 6" Spurweite gegen die von 2' 9" als Spur-Project für Indien gelassen werden. Dieser auf der 1' $11\frac{1}{2}$"igen Festiniog-Bahn in Wales fungirende Maschinen-Ingenieur sagt über die Einführung der 2' 9" Spurweite in Indien:

Es sei von grosser Wichtigkeit, die Spurweite so zu wählen, dass ein Doppelgleise der engen Spur auf den unvergrösserten Bahnkörper der weiten, einspurigen Bahn gelegt werden könne und dies sei mit der 2' 9" Spurweite möglich. Die Personenwagen mit Schiebethüren könnten eine Weite von 6' und die Güterwagen eine solche von 6' 3" erhalten, was genügend sei. Auf der Festiniog-Bahn seien die Güterwagen nur 3' 5" bis 4' 5" breit. Pferdewagen können auf der 2' 9" Spur für je zwei Pferde eingerichtet werden und für Rindvieh liessen sich Wagen zu je fünf Stück bauen. Bei Anwendung von Schemelgestellen könnte man sogar 6 Pferde respective 10 Stück Rindvieh mit grosser Bequemlichkeit unterbringen. Die Pferde würden in beiden Fällen der Länge nach stehen und zwar paarweise neben einander. Das Rindvieh sei quer zu stellen mit abwechselnder Kopfrichtung, wobei die Futterraufen sich an den äusseren Längeseiten des Wagens zu befinden hätten. Wagen ohne Schemelgestelle, also vierrädrige (circa 2' Räder) erhielten darnach 13' 8" Länge (ohne Buffer), 6' 6" Breite und 9' Höhe über den Schienen. Der Radstand könnte 7' 6" betragen. Die achträdrigen Schemelwagen würden bei der nämlichen Breite und Höhe 40' 4" lang werden. Die Schemelgestelle würden diess an die Enden rücken und die Räder fast bis zur Achse in den Fussboden eindringen, so dass zwischen letzterem und Schiene nur ein Zwischenraum von etwa 10" bliebe. Der Raum über den Rädern könne für den Wärter und zur Aufbewahrung von Futter benutzt werden. Die Pferdewagen könne man mit ganz geschlossenen Seitenwänden versehen, die Viehwagen müssten wegen der äusseren Raufen oben offene Seitenwände besitzen. Bei beiden seien die Thüren in den Seitenwänden anzubringen und könnte man die Thüren der Viehwagen so scharmiren, dass sie geöffnet als Verladepritschen vom Boden in den Wagen auftreten könnten.

Bezüglich der Stabilität der Personenwagen würde ein Vergleich der 1' $11\frac{1}{2}$", 2' 9" und 4' $8\frac{1}{2}$" Spur, bei der Annahme des Schwerpunktes in der Höhe der Sitzkissen, also in resp. Höhen von 3', 3' 7" und 5' 2" von den Schienen, zugehörige Stabilitätswinkel (Winkel zwischen den geraden Linien vom Schwerpunkte nach den Schienen-Innenkanten) ergeben von $35\frac{1}{2}^0$, $41\frac{1}{2}^0$ und $49^0$.

(Nach dem Organ für Fortschr. des Eisenbahnw.)

**—K— Die Personenhalle des Bahnhofs zu Agen.** Die grosse Bahnhofshalle zu Agen (Französische Südbahn) hat eine rechteckige Gestalt, gewährt einen sehr eleganten Anblick, ist $94{,}_{80}$ m lang und $23{,}_{00}$ m breit; sie ist aus 24 Dachbindern zusammengesetzt

Der Dachstuhl ist nach dem bekannten Polonceau'schen System ausgeführt mit geraden Sparren; die als Gitterträger von 400 mm Höhe und $12{,}_{875}$ m Länge construirt sind. Im Firste sind diese Sparren mit Hülfe zweier durchbrochener Blechplatten verbunden, an welchen die verticale Hängestange, die zur Stützung der horizontalen Spannstange dient, angebracht ist. Ebenso sind auch die horizontalen Dreh- und Befestigungsachsen der beiden schief vom Dachfirste ansgehenden Zugstangen daran befestigt.

Die Höhe der Halle bis zum Dachsaume beträgt $7{,}_{410}$ m.

Die Binder ruhen auf der einen Seite auf der Mauer, auf der andern auf holen gusseisernen Säulen, welche letztere auch zur Ableitung des Regenwassers dienen.

Diese Säulen haben $7{,}_{41}$ m Höhe und 200 mm Durchmesser; sie sind cylindrisch und mit Sockeln und Capitälen versehen. An den obersten Theilen derselben, über den Capitälen, sind je zwei Consolen befestigt, welche mit den Bindern verbunden sind. Diese letzteren sind noch über die Säulen hinaus verlängert, so dass sie vor deren Achse um 2 Meter hervorragen. Aus Rücksichten für die Symmetrie ist auch an der Mauerseite je eine derartige Console angebracht.

Dreizehn Reihen von Pfetten, aus T-Eisen gebildet, dienen dazu die Dacheindeckung zu tragen und die Binder in ihrer Ebene zu erhalten. Diese Pfetten haben in der Mitte der Halle eine Länge von $4{,}_{7}$ m, sodann beiderseits eine Länge von $4{,}_{35}$ m, ferner an den beiden Enden der Halle eine Länge von $4{,}_{25}$ m und eine Länge von $4{,}_{0}$ m für alle anderen mittleren Strecken.

Eine Laterne von $78{,}_{3}$ m Länge, $5{,}_{0}$ m Breite und $0{,}_{5}$ m Höhe ist über dem Dachfirste errichtet und wird von kleinen gusseisernen Säulen getragen. Diese Laterne ist ganz verglast, ausgenommen an den verticalen Seiten, welche offen sind.

Die Dacheindeckung besteht aus Zinkblech, welches auf eine Bretterverschalung aufgebracht ist. Diese verglaste Dachfläche beträgt $692{,}_{20}$ □ m und die Fläche der Zinkeindeckung $1838{,}_{92}$ □ m; die gesammte Dacheindeckung hat ein Ausmass von 2370 □ m.

Die Gesammtausführung dieses Objectes ist mit vielem Geschmacke und vieler Eleganz geschehen. Das Totalgewicht der metallischen Bestandtheile beträgt $185\,825{,}_{060}$ Kilogramm und die Kosten derselben belaufen sich auf $117\,608{,}_{75}$ Francs die Gesammtkosten der Halle betragen $159\,682{,}_{25}$ Francs. (Nouv.-Anw.)

## Volkswirthschaftliches.

**Die Teplitzer Walzwerk und Kohlenbergbau-Actien-Gesellschaft,** deren Statuten bereits die staatliche Genehmigung erhalten haben, soll in erster Reihe der Erzeugung von Stahlschienen, sodann auch derjenigen von Eisenblech- und Merkantileisen dienen, schliesslich die Ausbeutung eines bedeutenden Kohlengrubencomplexes zum Gegenstande haben.

Bekanntlich sind die Länder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie mit ihrem in riesigen Progressionen steigenden Bedarf an Roh- und Walzeisen fast ganz auf das Ausland — Westfalen, Rheinpreussen, Belgien und England — angewiesen.

So betrug gemäss der vorliegenden officiellen Angaben die Einfuhr:

| Im Jahre | Eisen rohes auch altes gebrochenes ZCtr. | Eisenbahnschienen ZCtr. | Eisenblech u. Eisenplatten ZCtr. | Eiseneinfuhr in Summa ZCtr. |
|---|---|---|---|---|
| 1861 | 224752 | 12544 | 12747 | 299791 |
| 1863 | 312268 | 10828 | 34972 | 477507 |
| 1865 | 159159 | 54523 | 20825 | 299659 |
| 1866 | 72561 | 3306 | 9038 | 121307 |
| 1867 | 294635 | 508 | 13485 | 361141 |
| 1868 | 2627028 | 1084375 | 150420 | 4232459 |
| 1869 | 3092297 | 2298432 | 166018 | 6380247 |
| 1870 | 3220167 | 2336260 | 160466 | 6345749 |

| Im Jahre | Eisen rohes auch altes gebrauchtes ZCtr. | Eisenbahn-Schienen ZCtr. | Eisenblech u. Eisenplatten ZCtr. | Eiseneinfuhr in Summa ZCtr. |
|---|---|---|---|---|
| | im Werthe von Gulden | | | |
| 1861 | 561880 | 94080 | 222538 | 1273582 |
| 1863 | 780669 | 64968 | 527750 | 2414959 |
| 1865 | 390396 | 327138 | 347895 | 1655336 |
| 1866 | 181402 | 19836 | 179800 | 699236 |
| 1867 | 736587 | 3048 | 269000 | 1563338 |
| 1868 | 6569165 | 5421875 | 1912420 | 16907842 |
| 1869 | 7730742 | 11492160 | 2068385 | 27891455 |
| 1870 | 8050417 | 11681300 | 2195425 | 27137709 |

Was speciell die Fabrikationen von Stahlschienen anbetrifft, ach welchen die Nachfrage Seitens der an der Consolidirung ihrer Trace immer mehr arbeitenden Eisenbahnen fort und fort wächst, wie enn soeben die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Lieferung von 62000 Centner Stahlschienen ausgeschrieben hat, so wird diese überus zukunftsreiche Branche bis jetzt nur von einer kleinen Anzahl on Werken in Oesterreich betrieben. Diese sind denn unter diesen erhältnissen natürlich mit Arbeit geradezu überhäuft, sodass deralen kein Oesterreichisches Stahlschienenwalzwerk im Stande ist, or Ende des Jahres 1873 weitere Bestellungen zu effektuiren.

Die Idee der Anlage eines Etablissements der genannten Art bearf an sich also keiner nähern Rechtfertigung. Dem Teplitzer Valzwerke kann aber ein besonders günstiges Prognosticon gestellt erden, zunächst wegen seiner glücklichen örtlichen Lage in der ächsten Nähe von Teplitz, für welches als Mittelpunkt des Erzgebirischen Braunkohlenbeckens mit seiner reichen Industrie und seinem usgebildeten Eisenbahnnetze mit der Elbe als Basis ein leichter und erhältnissmässig billiger Bezug von Roheisen, und ein rascher Abatz der fertigen Waare gegeben ist. Sodann aber sichert der Umand, dass das Werk auf einem von den Concessionären angekauften, as 22 Grubenmaassen à 12544 □Klafter bestehenden, vorzüglichste raunkohle in einer Mächtigkeit von 6 bis 8 Klaftern bergenden rubencomplexes errichtet wird, demselben das beste, billigste, an rt und Stelle zu gewinnendes Brennmaterial.

Das Anlage- und Betriebscapital für das gesammte Unternehmen eträgt 1200000 fl. Speciell für das Schienenwalzwerk bei einer ahresproduction 180000 Zollcentnern Schienen 670000 fl.

In Folge der Lage des Kohlenterrains dicht beim Stationsbahnofe der Dux-Bodenbacher-Bahn ist die rasche Herstellung einer lügelbahn nach den Werken bereits gesichert.

Die Concessionäre sind: Johann Pechar, Director der k. k. priv. ux-Bodenbacher Eisenbahn, Bernhard Mayer, Verwaltungsrath der ux-Bodenbacher Bahn und der Teplitzer Bank, Advocat Dr. juris atz, Kohlenwerksbesitzer und J. Neswadba, sämmtlich in Teplitz.

Der technische Leiter eines der grössten Oesterreichischen chienenwalzwerkes ist als Director für das Teplitzer Walzwerk geonnen worden.

## Literatur.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen eichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger o. 15. vom 13. April 1872: Chronik des Deutscsen Reiches. — Handeichnungen des Königs Friedrich Wilhelm IV. II. — Zur Geschichte es Deutschen Militär-Strafrechts. — Beiträge zur Deutschen und reussischen Geschichte und Landeskunde in Schulprogrammen. III. Die Provinz Schleswig-Holstein. II. — Der Königliche Thiergarten i Berlin. V. (Die Erweiterungen des Thiergartens unter König riedrich Wilhelm IV.) — Das Magazin für die Literatur des Ausndes.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

2. April *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
7. „ Nordhausen-Erfurter Eisenbahn zu Sondershausen.
7. „ Oberhessische Eisenbahngesellschaft zu Giessen.
7. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. Siehe Bekm. S. 336
9. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
9. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu Wien.
9. „ Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Flensburg.
9. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322.
1. Mai Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Arthursberg zu Stettin.
1. „ Vereinigte Südösterreichische, Lombardisch-Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 378.
6. „ Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.
6. Mai Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld.
6. „ *Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 421.
7. „ Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
7. „ Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
7. „ Oberschles. Eisenb.-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
11. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest.
16. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
16. „ *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt.
16. „ Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien.
17. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442.
17. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
17. „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam.
9. Juni Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.

## Einzahlungen.

**Bayerische Ostbahnen.** Die dritte Einzahlung mit 30% = 60 fl. pr. Interimsschein ist in der Zeit vom 1. bis 7. Juli d. J. bei der Gesellschafts-Hauptcasse in München, oder bei der Kgl. Bank in Nürnberg, M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M., Joseph von Hirsch in München, J. J. Obermayer in Augsburg und S. Bleichröder in Berlin zu leisten. Auch Vollzahlung ist gestattet.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 19. April | zu Nürnberg | Bayer. Staatsb. | 2. Loos Nürnberg-Bayreuth | — |
| 20. „ | zu Dresden | Sächs. Staatsb. | Personenwagen | 399 |
| 20. „ | zu Leipzig | Leipzig-Dresdner E. | Bahnhofs-Restauration Nossen | — |
| 20. „ | zu Cöln | Rheinische E. | 4 Mill. harte Ziegelsteine | — |
| 20. „ | zu Münster | Venlo-Hamb. E. | Werksteine u. Maurerarbeiten auf Bahnhof Lengerich und Kaltenvenne | — |
| 20. „ | zu Osnabrück | dieselbe | Eis. Dachconstruction | 423 |
| 22. „ | zu Donauwörth | Bayer. Staatsb. | 2. u. 3. Loos Donauwörth-Ingolstadt | — |
| 22. „ | zu Zaitzkofen | Bayer. Ostbahn | Hochbauten Neufahrn | — |
| 22. „ | zu Carlsruhe | Kaiserl. Telegr. Direction | 2000 Telegraphenstangen | — |
| 22. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Locomotiven | 423 |
| 22. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Empfangsgebäude | — |
| 23. „ | zu Lissau. Kosten | Oberschles. E. | Lagerplätze | — |
| 23. „ | zu Donauwörth | Bayer. Staatsb. | 4. Loos Donauwörth-Ingolstadt | |
| 23. „ | zu Zaitzkofen | Bayer. Ostb. | Hochbauten Steinrain | — |
| 24. „ | zu Zaitzkofen | Bayer. Ostb. | Hochbauten Eggmühl | — |
| 25. „ | zu Greifswald | Berlin-Stettiner E. | Materialien-Verkauf | — |
| 25. „ | zu Senftenberg a. Elster | Berlin-Görlitzer Eisenbahn | Erd- u Steinbau-Arbeiten | 450 |
| 25. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Petroleum | 423 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. | 82 Weichen u. 82 Herzstücke | 423 |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahn.-Restaur. Barop | — |
| 26. „ | zu Breslau | Rechte Oder-Uferb. | Plateauwagen | 387 |
| 26. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostb. | Wagen | 399 |
| 26. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Weichen | 443 |
| 27. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten | 451 |
| 27. „ | zu Harburg | dieselbe | Sielanlage auf Bahnhof Harburg | — |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | 1700 Tonnen Portland Cement | — |
| 27. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Klobenholz | 451 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Kleineisenzeug | 431 |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eis. Ueberbauten der Ruhrbrücken bei Dahlhausen u. bei Mülheim | — |
| 29. „ | zu Nordhausen | Saal-Unstrutb., Ober-ingenieur der Gl.-Entreprise | Erdarbeiten u. Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen | — |
| 29. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh.-Restaur. Gittelde | 443 |
| 1. Mai | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 400 Weichenzungen aus Gussstahl | — |
| 1. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Presskohlen | 443 |
| 2. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 451 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eis. Brücken-Ueberbau | 443 |
| 6. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh. Rest. Königslutter | 451 |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Am 13. dieses Monats findet die Betriebs-Eröffnung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn auf der Strecke Hannover-Hameln und am 1. Mai c. auf der Deister-Zweigbahn (Weetzen-Barsinghausen) statt.

Von diesem Zeitpunkte ab tritt folgender Fahrplan in Kraft:

### A. Von Hannover nach Hameln.

| | Morgens | Nachmittags | Abends |
|---|---|---|---|
| Hannover . . . Abft. | 5,45 | 3,45 | 7,30 |
| Linden . . . . „ | 6,4 | 3,55 | 7,40 |
| Ronnenberg . . „ | 6,26 | 4,7 | 7,52 |
| Weetzen . . . Ank. | 6,36 | 4,14 | 7,58 |
| Weetzen . . . Abft. | 7,0 | 4,20 | |
| Kloster Wennigsen „ | 7,23 | 4,43 | |
| Egestorf . . . . „ | 7,46 | 5,6 | |
| Barsinghausen . Ank. | 7,59 | 5,19 | |
| Barsinghausen . Abft. | | 11 Vorm. | 6,50 |
| Egestorf . . . „ | | 11,23 | 7,13 |
| Kloster Wennigsen „ | | 11,46 | 7,36 |
| Weetzen . . . Ank. | | 11,59 | 7,49 |
| Weetzen . . . Abft. | 6,56 | 4,18 | 8,2 |
| Bennigsen . . . „ | 7,29 | 4,34 | 8,18 |
| Eldagsen . . . „ | 7,51 | — | 8,32 |
| Springe . . . . „ | 8,18 | 4,54 | 8,42 |
| Münder . . . . „ | 8,56 | 5,13 | 8,58 |
| Hameln . . . . Ank. | 9,26 | 5,30 | 9,12 |
| | Morgens | Nachmittags | Abends |

### B. Von Hameln nach Hannover.

| | Morgens | Vormittags | Abends |
|---|---|---|---|
| Hameln . . . . Abft. | 5,25 | 11,15 | 6,15 |
| Münder . . . . „ | 5,45 | 11,36 | 6,56 |
| Springe . . . . „ | 6,2 | 11,55 | 7,34 |
| Eldagsen . . . „ | 6,11 | — | 7,49 |
| Bennigsen . . . „ | 6,24 | 12,14 | 8,20 |
| Weetzen . . . Ank. | 6,38 | 12,28 | 8,43 |
| Weetzen . . . Abft. | 7,0 | | |
| Kloster Wennigsen „ | 7,23 | | |
| Egestorf . . . „ | 7,46 | | |
| Barsinghausen . Ank. | 7,59 | | |
| Barsinghausen . Abft. | | 11 Vorm. | 6,50 |
| Egestorf . . . „ | | 11,23 | 7,13 |
| Kloster Wennigsen „ | | 11,46 | 7,36 |
| Weetzen . . . Ank. | | 11,59 | 7,49 |
| Weetzen . . . Abft. | 6,42 | 12,33 | 9,0 |
| Ronnenberg . . „ | 6,50 | 12,41 | 9,15 |
| Linden . . . . „ | 7,2 | 12,53 | 9,36 |
| Hannover . . . Ank. | 7,10 | 1,0 | 9,50 |
| | Morgens | Nachmittags | Abends |

Fahrpläne sind an allen Stationen der Bahn, sowie in unserer Drucksachen-Verwaltung, Warmbüchenkamp 14 hier, zum Preise von 1 Sgr. pro Stück schon jetzt zu haben.

Hannover, den 8. April 1872. **Der Special-Director der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft.**

# Märkisch-Posener Eisenbahn.

## Fahrplan vom 1. Mai 1872 ab.

**A.** In der Richtung { **Guben-Bentschen** / **Frankfurt a/O.-Bentschen** } nach **Posen.**

| Stationen. | I. | III. | V. | VII. | IX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Personenzüge 1. 2. 3. 4. Classe. | | | Schnell-Zug 1. 2. 3. Cl.* | Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl. |
| | | Mrgs. | | Vorm. | Nachm. |
| Guben . . . . Abfahrt | — | 7,45 | — | 11,29 | 5,30 |
| Merzwiese . . . „ | — | 8,14 | — | 11,57 | 6, |
| Crossen . . . . „ | — | 8,31 | — | 12,14 | 6,18 |
| Rothenburg . . . „ | — | 9,13 | — | 12,52 | 7,8 |
| Züllichau . . . „ | — | 9,40 | — | 1,20 | 7,33 |
| Bomst . . . . „ | — | 10,7 | — | — | 7,57 |
| Bentschen . . . Ankunft | — | 10,24 | — | 1,53 | 8,13 |
| | | Vorm. | | Nachm. | Abds. |
| | | | Mrgs. | Vorm. | Nachm. |
| Frankfurt . . . Abfahrt | — | — | 9,20 | 10,40 | 5,2 |
| Reppen . . . . „ | — | — | 9,51 | 11,11 | 5,33 |
| Sternberg . . . „ | — | — | 10,17 | 11,37 | 5,59 |
| Neu-Cunersdorf . „ | — | — | 10,35 | 11,57 | 6,17 |
| Wutschdorf . . . „ | — | — | 10,56 | 12,18 | 6,41 |
| Schwiebus . . . „ | — | — | 11,15 | 12,41 | 7,9 |
| Stentsch . . . „ | — | — | 11,31 | 1,1 | 7,25 |
| Bentschen . . . Ankunft | — | — | 11,50 | 1,20 | 7,45 |
| | | | Vorm. | | |
| | Mrgs. | | | | |
| Bentschen . . . Abfahrt | 5,56 | — | — | 1,58 | 8,20 |
| Jastrzemski** . . „ | 6,14 | — | — | — | 8,37 |
| Neu-Tomysl . . . „ | 6,24 | — | — | 2,21 | 8,46 |
| Eichenhorst . . . „ | 6,40 | — | — | — | 9,2 |
| Opalenica . . . „ | 7,56 | — | — | 2,45 | 9,18 |
| Buk . . . . . „ | 7,10 | — | — | 3,2 | 9,32 |
| Otusz . . . . . „ | 7,19 | — | — | — | 9,41 |
| Dombrowka . . . „ | 7,35 | — | — | — | 9,58 |
| Posen . . . . Ankunft | 7,54 | — | — | 3,38 | 10,17 |
| | Mrgs. | | | Nachm. | Abds. |

**B.** In der Richtung **Posen** nach { **Bentschen-Frankfurt a/O.** / **Bentschen-Guben.** }

| Stationen. | II. | IV. | VI. | VIII. | X. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Personen-Züge 1. 2. 3. 4. Cl. | | Schnell-Zug 1. 2. 3. Cl. | Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl. | Gemischter Zug 2. 3. 4. Cl. |
| | | Mrgs. | Vorm. | Nachm. | |
| Posen . . . . Abfahrt | — | 6, | 11,8 | 3,42 | — |
| Dombrowka . . „ | — | 6,21 | — | 4,1 | — |
| Otusz . . . . „ | — | 6,37 | — | 4,17 | — |
| Buk . . . . . „ | — | 6,44 | 11,47 | 4,20 | |
| Opalenica . . . „ | — | 7,1 | 11,58 | 4,43 | — |
| Eichenhorst . . „ | — | 7,11 | — | 4,54 | — |
| Neu-Tomysl . . „ | — | 7,27 | 12,21 | 5,11 | — |
| Jastrzemski** . „ | — | 7,35 | — | 5,19 | — |
| Bentschen . . Ankunft | — | 7,50 | 12,40 | 5,34 | — |
| | | Mrgs. | | | |
| | Mrgs. | | | | |
| Bentschen . . Abfahrt | 6,2 | — | 12,45 | 5,45 | — |
| Stentsch . . . „ | 6,21 | — | — | 6,4 | — |
| Schwiebus . . „ | 6,39 | — | 1,12 | 6,21 | — |
| Wutschdorf . . „ | 6,58 | — | — | 6,40 | — |
| Neu-Cunersdorf . „ | 7,21 | — | 1,47 | 7,3 | — |
| Sternberg . . . „ | 7,35 | — | 2 | 7,16 | — |
| Reppen . . . . „ | 7,56 | — | 2,20 | 7,37 | — |
| Frankfurt . . Ankunft | 8,25 | — | 2,46 | 8,5 | — |
| | Mrgs. | | Nachm. | Abds. | |
| | | Mrgs. | Nachm. | Nachm. | |
| Bentschen . . . Abfahrt | — | 7,59 | 12,48 | 5,56 | — |
| Bomst . . . . „ | — | 8,17 | — | 6,14 | — |
| Züllichau . . . „ | — | 8,42 | 1,21 | 6,39 | Nachm. |
| Rothenburg . . „ | — | 9,11 | 1,49 | 7,18 | 4,35 |
| Crossen . . . . „ | — | 9,40 | 2,17 | 7,50 | 5,41 |
| Merzwiese . . . „ | — | 9,54 | 2,29 | 8,4 | 6,6 |
| Guben . . . . Ankunft | — | 10,19 | 2,51 | 8,29 | 6,55 |
| | | Vorm. | Nachm. | Abds. | Abds. |

* Der Zug VII. wird von **Guben** bis **Rothenburg** auch Passagire 4. Classe befördern.

** In **Jastrzemski** halten die Züge No. I, IV, VIII und IX nur dann, wenn daselbst Personen aufzunehmen resp. abzusetzen sind.

## Thüringische Eisenbahn.

Bei der am 3. d. M. stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1872 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft sind die unten verzeichneten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der Letzteren vom **1. Juli cr.** ab

1) in **Erfurt bei unserer Hauptkasse,**
2) in **Dessau** bei Herrn **J. H. Cohn** und bezüglich der Serien I, III und IV für dessen Rechnung,

3) in **Berlin** bei den Herren **Breest & Gelpcke**,
4) in **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**,
5) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank**, und bezüglich der Serie V ausser bei den ad 1 und 4 genannten Stellen:
6) in **Berlin** bei der **Direction der Diskonto-Gesellschaft**
7) in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt**,
8) in **Weimar** bei der **Weimarischen Bank** und
9) in **Erfurt** bei Herrn **Adolph Stürcke**

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Emission) und vom 1. März 1857 (IV. Emission) sind die Coupons No. 8 bis 12 und Talon, den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Emission) die Coupons No. 6 bis 12 und Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Emission) die Coupons No. 5 bis 12 und Talon beizufügen.

**Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.**

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichniss **als rückständig aus früheren Verloosungen** aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betreffenden Kapitalbeträge auf.

Erfurt, den 5. April 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Verzeichniss

der **am 3. April 1872** ausgeloosten, vom 1. Juli 1872 ab zur Einlösung kommenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

### I. Emission.

**Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.**

**I. Serie A.** zu 1000 Thaler. 6 Stück.
No. 87. 95. 279. 331. 441. 454.

**II. Serie B.** zu 500 Thaler. 25 Stück.
No. 101. 187. 276. 284. 351. 552. 655. 662. 683. 727. 920. 927. 1019. 1060. 1144. 1346. 1564. 1589. 1597. 1803. 1813. 1845. 1880. 1917. 1975.

**III. Serie C.** zu 200 Thaler. 94 Stück.
No. 97. 115. 214. 552. 664. 672. 676. 736. 755. 847. 1055. 1060. 1211. 1215. 1165. 1534. 1603. 1721. 1793. 2027. 2118. 2160. 2401. 2529. 2551. 2555. 2562. 2575. 2586. 2611. 2651. 2682. 2710. 2724. 2800. 2835. 2853. 3086. 3098. 3249. 3271. 3374. 3388. 3405. 3425. 3634. 3638. 3728. 3740. 3815. 3874. 3907. 4017. 4037. 4134. 4148. 4158. 4234. 4390. 4435. 4612. 4616. 4622. 4664. 4704. 4710. 4711. 4821. 4987. 5092. 5289. 5301. 5330. 5440. 5620. 6105. 6144. 6327. 6420. 6498. 6622. 6624. 6696. 6755. 6792. 6822. 6859. 6899. 7126. 7130. 7152. 7324. 7405. 7481.

**IV. Serie D.** zu 100 Thaler. 128 Stück.
No. 24. 140. 142. 282. 358. 391. 398. 444. 542. 845. 929. 1213. 1253. 1286. 1394. 1494. 1506. 1507. 1535. 1587. 1588. 1607. 1675. 1918. 1930. 1944. 1959. 2022. 2097. 2158. 2206. 2250. 2438. 2540. 2573. 2586. 2602. 2779. 2803. 2831. 3036. 3055. 3189. 3204. 3224. 3322. 3503. 3534. 3542. 3577. 3583. 3763. 3807. 2820. 3834. 3854. 3897. 3907. 4029. 4053. 4084. 4087. 4179. 4224. 4517. 4595. 4601. 4868. 4874. 4941. 5023. 5148. 5248. 5409. 5453. 5574. 5693. 5712. 6032. 6094. 6105. 6140. 6145. 6237. 6525. 6699. 6823. 6831. 6839. 6924. 7060. 7107. 7111. 7208. 7223. 7306. 7333. 7368. 7416. 7541. 7675. 7720. 7775. 7784. 7792. 7849. 7862. 7986. 8198. 8364. 8405. 8571. 8589. 8618. 8660. 8818. 8909. 9063. 9287. 9293. 9334. 9418. 9422. 9441. 9521. 9717. 9931. 9939.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Serie A zu 1000 Thlr. Nr. 202.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1373.
Serie D zu 100 Thlr. No. 465. 1214. 5717. 7374.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Serie B zu 500 Thlr. No. 1815.
Serie C zu 200 Thlr. No. 289. 1049. 2026. 2149.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1973. 4500. 4577. 5523. 6480.

3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Serie B zu 500 Thlr. No. 159. 263. 669. 935. 1586.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1672. 1767. 1903. 2481. 2597. 3750. 3751. 4960. 5386. 5444. 7182. 7480.
Serie D zu 100 Thlr. No. 207. 612. 2011. 2143. 3184. 4359. 4559. 4869. 5663. 6020. 7679. 8981. 9038. 9741.

### II. Emission. (Serie II.)

**Von der jetzt $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A** zu 500 Thaler. 5 Stück.
No. 88. 100. 313. 354. 370.

**Abtheilung B** zu 200 Thaler. 27 Stück.
No. 58. 354. 416. 606. 664. 687. 727. 798. 848. 971. 1028. 1048. 1300. 1355. 1503. 1517. 1575. 1655. 1686. 1693. 1694. 1707. 1720. 1808. 1852. 1896. 1941.

**Abtheilung C** zu 100 Thaler. 54 Stück.
No. 2. 96. 137. 144. 177. 205 274. 386. 524. 629. 640. 810. 839. 933. 959. 995. 1069. 1108. 1161. 1224. 1300. 1473. 2005. 2061. 2062. 2137. 2146. 2282. 2291. 2295. 2355. 2407. 2626. 2788. 2794. 2808. 2840. 3005. 3129. 3157. 3242. 3310. 3329. 3374. 3422. 3427. 3563. 3578. 3617. 3628. 3710. 3892. 3932. 3943.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1835.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 177. 309. 1746.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 968. 1932. 1957.

3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 40.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 28. 1336. 1658. 1814. 1898.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 443. 663. 688. 1160. 1905. 1944. 2080. 2096. 2621. 2707. 2761. 2959. 3604.

### III. Emission. (Serie III.)

**Von der jetzt 4 procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A** zu 500 Thaler. 3 Stück.
No. 22. 214. 323.

**Abtheilung B** zu 200 Thaler. 36 Stück.
No. 139. 324. 345. 365. 544. 575. 594. 619. 727. 1217. 1292. 1312. 1320. 1455. 1483. 1551. 1629. 1640. 1711. 1752. 1988. 2006. 2022. 2044. 2253. 2422. 2499. 2643. 2724. 2784. 2896. 3120. 3561. 3644. 3691. 3755.

**Abtheilung C** zu 100 Thaler. 183 Stück.
No. 19. 382. 487. 503. 528. 574. 738. 751. 822. 825. 845. 904. 905. 1281. 1334. 1401. 1508. 1615. 1650. 1787. 1898. 2050. 2190. 2222. 2250. 2432. 2492. 2510. 2517. 2523. 2806. 3014. 3060. 3076. 3295. 3328. 3344. 3731. 3845. 4039. 4052. 4082. 4129. 4175. 4206. 4257. 4718. 4795. 4885. 4985. 5006. 5121. 5147. 5176. 5321. 5337. 5638. 5642. 5778. 5827. 5846. 5856. 5915. 5916. 5955. 6108. 6410. 6541. 6646. 6693. 6721. 6799. 6916. 6969. 7098. 7125. 7174. 7210. 7456. 7511. 7666. 7708. 7739. 7845. 8119. 8150. 8160. 8195. 8291. 8429. 8610. 8713. 8818. 9167. 9207. 9294. 9376 9732. 9751. 9762. 9976. 10209. 10314. 10354. 10374. 10392. 10452. 10462. 10539. 10736. 10786. 10822. 11008. 11475. 11621. 12016. 12264. 12316. 12464. 12640. 12695. 12738. 12925. 13148. 13184. 13264. 13322. 13336. 13383. 13662. 13708. 13795. 13821. 13898. 13953. 14022. 14308. 14348. 14370. 14459. 14472. 14526. 14594. 14743. 14770. 14817. 14823. 15307. 15614. 15789. 15861. 16028. 16131. 16256. 16286. 16350. 16559. 16699. 16812. 17054. 17133. 17155. 17256. 17450. 17504.

17602. 17962. 18622. 18636. 18638. 18843. 18959. 19024. 19029. 19140. 19323. 19336. 19505. 19559. 19591. 19693. 19772. 19785.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 16. April 1866:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 8982.

2) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2767.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 264. 4316. 6182. 7525. 8712. 12724. 16947. 17498.

3) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1140.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2026. 2160. 8128. 10323. 16998. 17016. 17405.

4) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2036. 2808. 2970.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 424. 888. 2822. 8120. 9400. 10490. 10839. 11042. 12584. 13136. 15567. 16549. 17221. 17520. 17768. 18213. 18252. 19496. 19531.

## IV. Emission. (Serie IV.)

**Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A** zu 500 Thlr. 10 Stück.
No. 9. 285. 393. 544. 631. 677. 824. 874. 1018. 1157.

**Abtheilung B** zu 200 Thaler. 49 Stück.
No. 50. 194. 248. 255. 259. 289. 750. 833. 1041. 1208. 1236. 1289. 1950. 1987. 2160. 2166. 2196. 2286. 2428. 2642. 2923. 3006. 3175. 3226. 3243. 3284. 3320. 3367. 3448. 3624. 3736. 3916. 3948. 3995. 4027. 4261. 4622. 4788. 4848. 4880. 5082. 5138. 5266 5267. 5525. 5547. 5629. 5631. 5923.

**Abtheilung C** zu 100 Thaler. 168 Stück.
No. 6. 180. 270. 404. 449. 532. 553. 645. 766. 770. 860. 901. 936. 1115. 1229. 1441. 1781. 1906. 2072. 2159. 2423. 2745. 2874. 3411. 3766. 3942. 4142. 4164. 4194. 4302. 4303. 4406. 4650. 4889. 5398. 5434. 5479. 5781. 5963. 6066. 6156. 6296. 6529. 6670. 6692. 6742. 6800. 6850. 6907. 7309. 7461. 7482. 7485. 7489. 7584. 7667. 8079. 8124. 8238. 8254. 8388. 8414. 8451. 8806. 8833. 8868. 8953. 9040. 9171. 9189. 9277. 9350. 9581. 9683. 9728. 9792. 9825. 9988. 10002. 10155. 10178. 10213. 10245. 10333. 10986. 11027. 11217. 11324. 11388. 11525. 11566. 11603. 12242. 12268. 12727. 12868. 13201. 13346. 13535. 13564. 13568. 13586. 13785. 13885. 13930. 13941. 14056. 14130. 14179. 14270. 14406. 14596. 14611. 14749. 14761. 15077. 15256. 15352. 15442. 15450. 15510. 15643. 15988. 16031. 16046. 16134. 16282. 16409. 16598. 16749. 16795. 16940. 16965. 17290. 17433. 17459. 17664. 17684. 17727. 17881. 17938. 17950. 18052. 18159. 18192. 18442. 18464. 18534. 18549. 18648. 18779. 19025. 19060. 19099. 19286. 19503. 19512. 19614. 19828. 19951. 19954. 20001. 20333. 20370. 20594. 20656. 20878. 20955.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 1. April 1864:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6775.

2) aus der Verloosung vom 10. April 1865:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6923.

3) aus der Verloosung vom 20. April 1867:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 11848.

4) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3968. 8932.

5) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 298. 528.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1077.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 160. 3855. 5148. 8976. 9001. 9160. 9425. 11553. 13738. 17115. 20920.

6) aus der Verloosung vom 3. April 1871.
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 383.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 569. 1726. 2208. 3208. 3894. 3903. 4821. 5908.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 723. 3250. 3364. 3666. 4537. 5262. 5866. 6188. 6396. 7694. 8083. 8821. 9152. 9177. 9400. 10856. 11259. 11554. 12704. 13016. 13423. 15319. 16162. 16806. 17100. 17846. 18405. 19072.

## V. Emission. (Serie V.)

**Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unter 1. Juli 1870 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A** zu 500 Thaler. 8 Stück.
No. 58. 72. 401. 587. 748. 799. 929. 1231.

**Abtheilung B** zu 200 Thaler. 26 Stück.
No. 300. 301. 880. 986. 1297. 1348. 1423. 1432. 1760. 1870. 2055. 2071. 2080. 2111. 2121. 2331. 2679. 2696. 2860. 3008. 3250. 3299. 3362. 3926. 4306. 4859.

**Abtheilung C** zu 100 Thaler. 54 Stück.
No. 112. 171. 187. 382. 718. 723. 1302. 1464. 1761. 2374. 2926. 3436. 3468. 3479. 3700. 3886. 3922. 4049. 4498. 4591. 5111. 5196. 5252. 5332. 5645. 5751. 5780. 5904. 6008. 6031. 6139. 6231. 6354. 6566. 6907. 7003. 7007. 7149. 7210. 7487. 8043. 8070. 8471. 8725. 8989. 8990. 9187. 9389. 9408. 9414. 9706. 9743. 9854. 9887.

**Rückständig und daher noch einzulösen sind:**
aus der Verloosung vom 3. April 1871.
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 715. 1401.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 332. 1768. 4484.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 4743. 4757. 7993. 8176. 8199. 8210. 8231.

Erfurt, den 5. April 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. Januar 1869 — Gesetz-Sammlung de 1869 pag. 203 sequ. — emittirten fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft Litt. D kündigen wir Kraft der in § 6 des gedachten Privilegii enthaltenen Ermächtigung mit Genehmigung der Königlichen Staats-Regierung hierdurch den zeitigen Inhabern zur Rückzahlung am 1. Juli dieses Jahres.

Wir fordern demgemäss dieselben auf, die vorbezeichneten Obligationen mit den laufenden Zins-Coupons vom 1. Juli dieses Jahres ab (Serie I No. 8 und folgende) und Talons bei unserer Hauptkasse in Berlin an den Wochentagen in den Vormittagsstunden von 8—12 Uhr zur baaren Einlösung zu präsentiren.

Den Obligationen ist ein nach der Nummernfolge geordnetes Verzeichniss, zu welchem vorher bei unserer Hauptkasse Formulare ausgegeben werden, beizufügen.

Mit dem 1. Juli d. J. hört die Verzinsung der Obligationen auf; für fehlende Coupons, welche erst nach diesem Tage fällig werden würden, wird der Betrag derselben von dem Capitale der Obligationen in Abzug gebracht.

Berlin, den 28. März 1872.

**Das Directorium.**
Krönig. Quassowski. Simson.

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Neubaustrecke:

**Lübbenau-Senftenberg-Camenz (Landesgrenze).**

Die Erd- und Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf dem Loose I (Strecke Lübbenau-Calau-Buchwäldchen von Station 0 bis Station 450) im Gesammtbetrage von ungefähr

338850 Kubik-Meter Erdmassen,
1500 „ „ Steinbaumassen

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissionsbedingungen, Pläne und überschlägliche Massenberechnungen liegen im Abtheilungsbau-Bureau zu Senftenberg a. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis

**Donnerstag den 25. April cr. Vormittags 10 Uhr**

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 9. April 1872.

**Die Direction.**

---

## Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

2000 Kubik-Metern kiefernem Klobenholz

soll im Wege der Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf:

**Sonnabend, den 27. April d. J. Vormittags 11½ Uhr**

in unserem Geschäfts-Lokale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Klobenholz"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 9. April 1872.

**Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

---

## Programm

**zur Bewerbung einer Prämie für die Erfindung eines Apparates für Plomben, welche an der Thür eines geladenen Waggons anzulegen sind.**

Die Russischen Eisenbahn Gesellschaften 2. u. 3. Gruppe erklären nach Uebereinkunft folgendes Programm:

1) Die Plombe muss einen Abdruck vermittelst einer Zange oder eines anderen Apparates erhalten, welcher ohne Zweifel bezeichnen muss, zu welcher Thür des Waggons die Plombe gehört, wozu abgedruckt werden soll:
   a) Nacheinander folgende No. No. bis 999 oder No. des Waggons.
   b) Firma der Absendungsbahn.
   c) Station, auf welcher die Waare zur Versendung angenommen.
   d) Datum und Monat der Plombirung.

   NB. Station und Monate können mit Ziffern bezeichnet sein.
2) Jede Plombe darf nicht über 7 Russ. Solotniks wiegen.
3) Ein Apparat oder eine Zange muss eine einfache Construction haben, damit eine Person ohne Anstregung und mit wenig Zeit plombirt.
4) Die Plombe muss am Waggon vermittelst eines Bindfadens oder einer Schnur auf diese Art befestigt sein, dass der Bindfaden nicht ohne Beschädigung der Plombe und die Plombe nicht ohne den Bindfaden zu beschädigen, abzunehmen sei.
5) Es wäre zu wünschen, dass eine Zange oder ein anderer Apparat nicht über 25 Rubel zu stehen komme.
6) Der Termin zur Vorstellung dieses Apparates wird auf den **1. August alt. St. dieses Jahres** bestimmt, nach welchem Termin die vorhandenen Apparate von einer besonderen Comission zur Prüfung unterworfen werden.

Die Erfinder dieses Apparats oder Zange, welcher allen diesen Bedingungen entspricht, erhält die höchste Prämie von SRb. 1000.

Die zweite Prämie SRb. 600. — erhält der Erfinder, dessne Apparat gegen andere vorgestellte Apparate mehr den Bedingungen dieses Programms entspricht.

Dritte Prämie SRb. 400.

Das Recht zur Anwendung und Gebrauch (Privilegium) der erfundenen Apparate, für welche eine Prämie ausgezahlt wird, geht an die Bahnen, welche an der Prämie Theil nehmen, in volles Eigenthum über.

Das Modell der Plombe und Zange, sowie auch erklärende Zeichnungen sind dem Praesidenten der Eisenbahn-Gesellschaften der zweiten Gruppe Herrn Adaduroff in Moskau, rothe Pforte, Büreau der Riäsan-Koslower Eisenbahn-Gesellschaft zu liefern, von welchem die ausführlichen Nachrichten zu erhalten sind.

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

15 Locomotiven mit Tendern für gemischte Züge,
15 Tender-Locomotiven,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven."

bis zu dem am **Donnerstag den 2. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 10. April 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Erdarbeiten.**

Die Ausführung von Erdarbeiten auf der Strecke zwischen Tostedt und Harburg soll nach folgenden Loosen getrennt im Wege der Submission vergeben werden:

Loos I in Section 52, Station No 0 bis No. 64, umfassend 162 494 Kubikmeter (36 500 Schrthn.)
Loos II in Section 52, Station No. 64 bis No. 139, umfassend 107 334 Kubikmeter (24 110 Schrthn.)
Loos III in Section 53, Station No. 43 bis No. 98, umfassend 129 265 Kubikmeter (29 036 Schrthn.)
Loos IV in Section 53, Station No. 98 bis No. 152, umfassend 68 278 Kubikmeter (15 337 Schrthn.)
Loos V in Section 53, Station No. 152 bis No. 200, umfassend 45 187 Kubikmeter (10 150 Schrthn.).

Die maassgebenden Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen können im Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Neitzke zu Harburg, Wallstrasse No. 13, eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien von dort bezogen werden.

Die Offerten, welche auf einzelne oder mehrere Loose abgegeben werden können, sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Offerte auf Erdarbeiten" **bis zum 27. April d. J.** an den obengenannten Abtheilungs-Baumeister einzusenden.

Die Submittenten bleiben 6 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 11. April 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

---

## Braunschweigische Eisenbahnen.

Zur Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu Königslutter im Wege des Meistgebots haben wir Termin auf

**Montag den 6. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr**

in unserm Directionsgebäude angesetzt.

Die Pachtbedingungen können während der Geschäftsstunden in unserer Registratur eingesehen werden.

Braunschweig, den 11. April 1872.

**Die Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Aronheim.

## Bekanntmachung.

Bei der unterzeichneten General-Direction ist die mit einem jährlichen Gehalte bis zu 1600 fl. verbundene Stelle eines Hülfsbeamten für das Hochbauwesen mit einem in allen Zweigen des Hochbauwesens theoretisch gebildeten und practisch erfahrenen Architecten zu besetzen.

Diejenigen Herren Architecten, welche zur Uebernahme dieser Stelle befähigt und bereit sind, wollen ihre Bewerbung unter Anschluss der Zeugnisse über ihre theoretische und practische Ausbildung und bisherige Beschäftigung spätestens bis zum 25. dieses Monats bei Unterfertigter schriftlich anbringen.

Carlsruhe, den 10. April 1872.

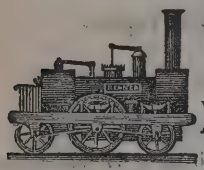
**Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.**
Zimmer.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---



Gebrauchte, wohlerhaltene vollständig fahrbare

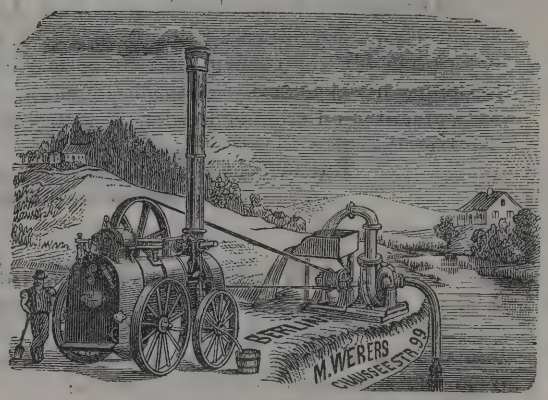
## Eisenbahnschienen

von verschiedenen Profilen und Längen, zur Anlage von Neben- und Arbeitsgeleisen, sowie zu Bauzwecken geeignet, empfehlen
**Gebrüder Trier, Darmstadt.**

---

## Locomobilen, Centrifugalpumpen etc.

**M. Webers** Berlin, Chausseestrasse 99.



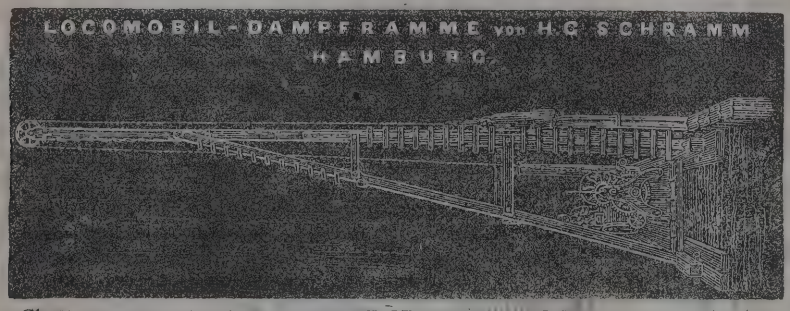

**M. Webers** Berlin, Chausseestrasse 99.

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---




**Schramm's Locomobil-Dampf-Ramme** benöthigt keine Schienengleise, ist sehr leicht beweglich, dauerhaft, kräftig und billig. Von ganz besonderem Vortheil in beengten Baugruben. Die Locomobile kann allein sofort zu jedem anderen Zwecke verwandt werden. Passende Pumpen und Winden, so wie Dampfmaschinen jeder Art liefert mit 12 Monate Garantie

## H. G. Schramm, Hamburg.

Nähere Auskunft und Preise werden franco auf gefl. Anfragen ertheilt.

---

## Eisenbahn-Baumaterial.

Eine gebrauchte, vollständig betriebfähige **Locomotive** von 90 Centimeter Spurweite, nebst dazu passenden **Erdtransportwagen**, neue und gebrauchte **Rollbahnschienen** von verschiedenen Profilen, sowie gebrauchte Eisenbahnschienen zur Anlage von Interimsgeleisen, wie auch zu Bauzwecken geeignet, empfiehlt

**Jacob Scheid**, Darmstadt.

---

Grösstes Lager von allen möglichen

## Zeichnen-Materialien

bei **Wilh. Meyer & Co.**
**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

---

## *L. H. Riha*

Praesidial-Secretär, Chef des Central-, des commerciellen & des Reclamations-Bureaus der Kgl. Ungar. Staatsbahnen a. D. eröffnet mit 1. Mai 1872 in Pest, Belagasse No. 5 sein

## Reclamations-Bureau

zur Austragung aller Anstände aus dem Eisenbahn- & Dampfschiff-Transport.

---

Beste gekühlte

## Wasserstandsgläser,

sowie besonders haltbare

## Locomotivgläser,

genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

Im Verlage der Stuhr'schen Buch- und Kunsthandlung (S. Gerstmann) zu Berlin unter den Linden No. 8 erschien soeben:

**Zur Eisenbahnreform.** Preis 10 Gr.

Inhalt: I. Fahrverkehr oder Frachtverkehr.
II. Das Staatsexamen.

Diese Schrift giebt eine ausführliche Schilderung des gegenwärtigen Eisenbahn-Gütertransports, beleuchtet die Frage der Ueberlassung des Frachtverkehrs an Privatunternehmer, und stellt zum Schluss als Mittel zur Erzielung der möglich besten Leistungen der Bahnverwaltungen das obligatorische Staatsexamen der Beamten hin.

---

## J. Whatman's

englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von

**Carl Schleicher & Schüll,**
in Düren, Rhein-Preussen.

Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.

---

Für das Brückenbaubüreau der Königlichen Ostbahn in Bromberg werden mehrere tüchtige **Maschinentechniker** gesucht. Offerten sind unter Beifügung der Zeugnisse und Angabe der Gehaltsansprüche an den Eisenbahnmaschinenmeister Ramm in Bromberg Bahnhof zu richten.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 46.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

1872

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 19. April 1872. (Schluss der Nummer: 18. April, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: Etat für die Reichs-Eisenbahnen, Luxemburger Eisenbahnen; Harburg-Stade, Stade-Cuxhaven und Hafenproject; Berlin-Hamburger Bahn, Lübeck-Eutin und Lübecker Bahnen; Vorarbeiten für Bremen-Marburg; Concession von Rotenburg-Swinemünde; Tarifermässigung für die Wiener Weltausstellung; Clausthal-Langelsheim-Goslar; Helmstedt-Braunschweig; Moselthalbahn; Rheinbrücke bei Ruhrort und die übrigen Projecte der Köln-Mindener Bahn; Crefeld-Gladbach-Viersen-Neuss; Berlin-Frankfurter Bahn; General-Versammlung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft; Niederschlesische Zweigbahn; Ostdeutsch-Moskauer Eisenbahn-Verband. Die Grosse Internationale Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft. Sächsische Staatsbahn-Bauten. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Der Börsenmarkt; das Bahnnetz und dessen ausländische Anschlüsse; neue Bahnen; Ausstellungsverkehr; Ungarische Bahnverhältnisse und Verhandlungen; Bahnbau- und Wagenleihgesellschaft; Viehtransport, Spesenavisirung, Betriebsreglement; Reclamations-Verhandlungen; Kaiser Ferd. Nord-, Oesterr. Nordwest-, Kaiserin Elisabeth- und Albrecht-Bahn. Homburger Eisenbahn, Geschäftsbericht pro 1871. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle- u. Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 14. April. (Etat für die Reichs-Eisenbahnen; Luxemburger Eisenbahnen; Harburg-Stade, Stade-Cuxhaven und Hafenproject; Berlin-Hamburger Bahn, Lübeck-Eutin und Lübecker Bahnen; Vorarbeiten für Bremen-Marburg; Concession von Rotenburg-Swinemünde; Tarifermässigung für die Wiener Weltausstellung; Clausthal-Langelsheim-Goslar; Helmstedt-Braunschweig; Moselthalbahn; Rheinbrücke bei Ruhrort u. die übrigen Projecte der Köln-Mindener Bahn; Crefeld-Gladbach-Viersen-Neuss; Berlin-Frankfurter Bahn; Generalversammlung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft; Niederschlesische Zweigbahn; Ostdeutsch-Moskauer Eisenbahn-Verband.)

Dem Bundesrath ist jetzt der Etat für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für 1873 zugegangen. Derselbe ist im Allgemeinen eine Reproduction des Etats für das laufende Jahr, indem die dem letzteren zu Grunde liegenden Annahmen auch für 1873 beibehalten sind, soweit nicht inzwischen gewonnene Erfahrungen für eine anderweite Bemessung der Etatssumme sprechen. Die Einnahmen sind demnach wie für das laufende Jahr auf 9 000 000 Thlr. normirt, die fortdauernden Ausgaben dagegen auf 5 439 700 Thlr. gegen 6 045 450 Thlr. im Vorjahre. Die Minderausgabe von 605 750 Thlr. wird zum Theil dadurch motivirt, dass in Folge der Anschaffung eigener Transportmittel die für das laufende Jahr auf 1 000 000 Thlr. sich belaufende Miethsentschädigung für geliehene Transportmittel auf 250 000 Thlr. herabgesetzt werden konnte. An einmaligen Ausgaben führt der Etat 350 531 Thlr. auf. Darunter befindet sich die Summe von 80 504 Thlr. als ein Neuntel des Antheils, welcher von der vom Deutschen Reiche übernommenen Subvention der Gottbardbahn (20 000 000 Frcs.) auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen fällt. Die den Kostenanschlägen beigegebenen, sehr umfangreichen Erläuterungen sind von grossem Interesse und beziehen sich auf die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen.

In Betreff der Luxemburger Eisenbahnen hat Fürst Bismarck jetzt eine Depesche an die Signatur-Mächte des Londoner Vertrages vom 11. Mai 1867 gerichtet, in welcher er anzeigt, dass Deutschland den Betrieb der Luxemburger Eisenbahnen übernehmen, die Neutralität des Grossherzogthums aber streng achten werde.

Nach dem Uebergang der Elsass-Lothringischen Bahnen an das Deutsche Reich befand sich die Bahn Colmar-Münster noch in Privatbesitz. Dieselbe ist jetzt durch Kaufvertrag an das Reich übergegangen. Die der Stadt Münster zu zahlende Kaufsumme beträgt 2 700 000 Frcs.

Die Bildung der Cuxhavener Dampfschiff-, Eisenbahn- und Hafengesellschaft ist soweit vorgeschritten, dass unser Handelsminister sicherem Vernehmen nach geneigt ist, die Strecke Harburg-Stade der Gesellschaft zu übergeben. Zu gleicher Zeit aber hat er, damit die Cuxhaven-Stader Bahn sobald als möglich ins Leben trete, die Kgl. Eisenbahndirection zu Hannover angewiesen, mit den erforderlichen Arbeiten in möglichst kurzer Zeit vorzugehen. Es sei hierzu noch erwähnt, dass dieser Tage die städischen Collegien von Stade eine Petition an das Handelsministerium gerichtet haben, bei Concessionirung der Lüneburg-Geestemünder Bahn die Bedingung zu stellen, dass eine Verbindung der beiden Eisenbahnlinien Harburg-Stade bezw. Cuxhaven- und Lüneburg-Geestemünde zu Altkloster bei Buxtehude oder an einem anderen geeigneten Punkte zwischen Horneburg und Buxtehude hergestellt werde. Anscheinend collidirt diese Anregung nicht mit den Interessen der Berlin-Hamburger Bahn.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft beabsichtigt übrigens auch die dem Frankfurter Bankhause Erlanger concessionirte Linie Lübeck-Eutin anzukaufen, falls — wie das schon jetzt mit Sicherheit vorauszusehen — die Lübecker Bürgerschaft den in Verhandlung stehenden Uebergang der Lübecker Bahnen an die Berlin-Hamburger Gesellschaft ratificirt. Nach der Stipulation beträgt der Kaufpreis der Lübecker Bahnactien 118%.* In Bezug auf die Bahn Wittenberge-Geestemünde sei noch bemerkt, dass man hofft, die Strecke Wittenberge-Dömitz schon im Herbst dem Verkehr übergeben zu können.

Für die Bremen-Marburger Bahn ist jetzt verbürgten Nachrichten zufolge die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten ertheilt worden. Dieselben werden in der Richtung von Werl auf Geseke, Alme, Madfeld, Brilon und Bredelar gemacht werden.

Der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn ist die Concession zum Bau der Linie Rotenburg-Swinemünde ertheilt worden. Die Verwaltung geht bereits damit vor, in Stettin Bureaux zu errichten.

Von Seiten des Handelsministeriums ist schon jetzt für die Staats-Eisenbahnen angeordnet worden, dass zur Erleichterung des Besuchs der Wiener Weltausstellung während der Dauer derselben eine Preisermässigung für die erste, zweite und dritte Wagenklasse bis zu 50% einzutreten habe. Es werden zu diesem Zwecke directe Billets mit 4wöchiger Gültigkeit und mit der Berechtigung der Unterbrechung der Reise auf den Couponstationen ausgegeben werden.

Die in unserem Herrenhause stattgehabte Discussion betreffs des Projects Langelsheim-Clausthal hat zur Folge gehabt, dass das

* Ob die Verhandlungen bereits bis zu einer solchen Stipulation resp. zum Abschluss gekommen sind, darüber möchte noch eine officielle Bestätigung abzuwarten sein. Die Red.

Handelsministerium wegen des Baues dieser Bahn mit der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung in Unterhandlung getreten ist. In einer am 10. d. stattgehabten Sitzung des Aufsichtsraths ist demzufolge die Direction ermächtigt worden, die Preussischen Bedingungen zu acceptiren und nicht nur Langelsheim-Clausthal, sondern auch Langelsheim-Goslar zu bauen. Für Preussen ist dies, wie aus meinem s. Z. mitgetheilten Referat über die darauf bezügliche Herrenhaussitzung hervorgeht, eine Ersparniss.

Die Strecke Helmstedt-Braunschweig, welche zu dem Netz der Braunschweigischen Bahn gehört, bezw. von derselben gebaut wird, soll am 1. Juni in Betrieb gesetzt werden können.

Die Frage der Moselthalbahn und deren Verbindung mit der Lahnbahn bei Lahnstein geht ihrer Lösung entgegen. Auf der Strecke von Coblenz bis Trier ist man mit den letzten Vorarbeiten zum Bau beschäftigt, nachdem Seitens des Ministeriums die Linie festgestellt ist. Die Bahnhofsanlage wird, da die Bahn bei Guls mittels Brücke über die Mosel geführt werden soll, auf dem rechten Moselufer, der Südseite von Coblenz zur Ausführung gebracht werden.

Die Schwierigkeiten, welche der Köln-Mindener Bahn betreffs des Baues einer Rheinbrücke bei Ruhrort entgegenstanden — ich erwähnte dessen neulich — sollen jetzt gehoben sein, so dass alle Projecte dieser Bahn die Genehmigung erhalten haben bezw. erhalten werden.

Die Bergisch-Märkische Bahn wird den Bau ihrer Projecte Crefeld-Gladbach und Viersen-Neuss im nächsten Monat in Angriff nehmen. Da besondere Terrainschwierigkeiten nicht vorhanden, gedenkt man in Jahresfrist mit den beiden Bahnen fertig zu sein. Das Baucapital ist auf 1 500 000 Thlr., also eine Viertel Million pro Meile, veranschlagt.

Die beiden Eisenbahnverwaltungen, welche es übernommen haben die directe Berlin-Frankfurter Bahn zu bauen, vorausgesetzt natürlich, dass der Staat dieses Project nicht auf eigne Hand ausführt, haben sich jetzt entschlossen, die Bahn nicht schon bei Potsdam von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn abzweigen zu lassen, sondern erst bei Brandenburg und ohne Berührung von Zerbst auf Barby-Calbe-Bernburg etc. zu bauen. Die Linie wird dadurch noch um $1^1/_{80}$ Meile abgekürzt und erhält etwas günstigere Steigungsverhältnisse.

Vorgestern hat hier eine ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn stattgehabt. Nach voraufgegangener kurzer Discussion wurde Beschluss gefasst über den Bau einer Eisenbahn von Lichterfelde nach Potsdam und über den Bau einer Eisenbahn von der Linie Jüterbog-Roederau nach Dresden. Der Beschluss lautet auf die Ermächtigung der Verwaltungs-Vorstände, diesen beiden Projecten näher zu treten, resp. die Concession zur Ausführung dieser Linien eventuell nachzusuchen. Von 474 Stimmen sind 436 für und 38 gegen den Antrag abgegeben worden. Es geht daraus hervor, dass der Direction noch nicht angezeigt ist, dass ihr die Concession zum Bau nach Dresden nicht ertheilt werden wird.

Zur Mittheilung gelangten ferner die in Aussicht stehenden Projecte einer Bahn von Wittenberg nach Wurzen und von dort weiter nach Glauchau, sowie einer Bahn von Glöwen über Brandenburg nach Jüterbog oder Wittenberg, derentwegen die Verwaltungs-Vorstände in entsprechende Verhandlungen getreten sind und den Actionären seiner Zeit weitere Mittheilung machen werden. **

Ueber eine vorgestern in Glogau unter dem Vorsitze des Appellations-Gerichts-Chef-Präsidenten, Grafen v. Rittberg, stattgehabte Sitzung des Verwaltungsrathes der Niederschlesischen Zweigbahn wird hierher gemeldet, dass nach Vorschlag der Direction beschlossen wurde, die den Actionären pro 1871 zu gewährende Dividende auf 5 % festzusetzen. Die Dividende im Vorjahre betrug 6 %, während die 71er Betriebs-Einnahmen sich um 12 000 Thlr. höher beziffern als die des Vorjahres.

Unter der Bezeichnung „Ostdeutsch-Moskauer Eisenbahn-Verband" ist ein directer Güterverkehr zwischen den Stationen Danzig, Elbing, Königsberg, Pillau, Görlitz, Liebau, Breslau, Berlin, Frankfurt a. O., Stettin einerseits, und der Station Moskau via Witebsk-Smolensk und via St. Petersburg andererseits seit dem Beginn dieses Monats in Kraft getreten.

---

Nicht die Grosse Internationale Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft hat, wie uns die Direction der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft zu Berlin gegenüber einer Notiz in Nr. 237 unserer Zeitung (Berliner Correspondenz) mittheilt, die Concession zur Erbauung der am Schluss der Berliner Briefe angegebenen Linien, zur Verbindung Berlins mit Ortschaften der Umgegend, und zur Herstellung der die einzelnen Linien verbindenden, um die innere Stadt laufenden Gürtelbahn erhalten, sondern die Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft. Diese Gesellschaft ist am 8. November v. J. constituirt worden, hat am 11. März c. ihre erste ordentliche General-Versammlung abgehalten und den Bau-Contract mit den Unternehmern genehmigt.

---

** Für ersteres Project hatte, wie ich in meiner in Nr. 31. abgedruckten Correspondenz meldete, eine Stimme in der „Neuen Börsenztg." plaidirt. Der betreffende Passus beleuchtet die Vortheile, welche der Bau Wittenberg-Wurzen für die Berlin-Anhaltische Bahn hat.

Die Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft hat somit auch die Projecte bezüglich der Linien Brunnenstrasse (Berlin) und Gesundbrunnen und Lottumstrasse-Pankow ausgearbeitet, den fiscalischen und communalen Behörden, zur Genehmigung vorgelegt und wird diese Bahnen sofort nach erfolgter Bestätigung zur Ausführung bringen. Wir hoffen demnächst einen längeren Aufsatz über das Unternehmen mittheilen zu können.

* Sächsische Staatsbahn-Bauten. Nachdem die in Nr. 13 S. 211 des Jahrg. 1870 dieser Zeitung näher beschriebene Bahnlinie Chemnitz-Borna| ($7_{,15}$ Ml. = $53_{,6}$ Kil.) mit den Zweigbahnen Wittgensdorf-Limbach ($0_{,86}$ Ml.=$6_{,45}$ Kil.), Rochlitz-Narsdorf-Geithain ($1_{,27}$ Ml. = $9_{,50}$ Kil.) und Penig-Narsdorf ($1_{,87}$ Ml. = $10_{,30}$ Kil.) am 8. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist,* befinden sich zur Zeit noch folgende Bahnlinien auf Staatskosten im Bau resp. werden solche im laufenden Jahre in Bauangriff genommen:

1. Von Camenz nach der Preussischen Grenze in der Richtung auf Senftenberg (Expropriations-Verordnung vom 15. Nov. 1871) $1_{,44}$ Meilen = $10_{,86}$ Kilom. Der Unterbau wird für zwei Gleise hergestellt, und ist das Baucapital im Ganzen auf circa 350 000 Thaler, pro Meile auf ca. 243 000 Thaler veranschlagt.

Der Bahnbau beginnt im Frühjahre 1872 und soll in dem laufenden Jahre vollendet werden. Die Grundeinlösung ist allenthalben erfolgt.

Die Bahn bildet die Fortsetzung der am 1. November 1871 in Betrieb gesetzten Radeberg-Camenzer Staatseisenbahn und wird von der Preussischen Grenze über Senftenberg zum Anschlusse an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn bei Lübbenau von der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft weiter geführt.

Besondere Industriezweige und Bodenproducte werden durch die Bahn nicht aufgeschlossen.

Den Bau der eine Bausection bildenden Bahn leitet Oberingenieur Schmidt.

2. Plauen-Oelsnitz (Expropriations-Verordn. v. 14. Juni 1871) $2_{,57}$ Meilen = $19_{,28}$ Kilom. lang, wird ebenfalls im Unterbau für zwei Gleise ausgeführt.

Das Baucapital beträgt im Ganzen circa 1 600 000 Thaler, das ist circa 622 000 Thaler pro Meile.

Der Bau begann im letzten Viertel des Jahres 1871 und soll im Jahre 1872 vollendet werden. Zum Theil ist der Grunderwerb erfolgt.

Die Bahn bezweckt die Abkürzung der Bahnverbindung von Leipzig nach Eger um circa $1_{,6}$ Meilen.

Den Bau dieser Bahn, deren Stationen noch nicht bestimmt sind, leitet Oberingenieur Bake. Die Bahn bildet 2 Bausectionen.

3 a). Warnsdorf-Sohland (Expropriations-Verordnung vom 8. November 1869) $4_{,8}$ Meilen = $36_{,00}$ Kilom.

Der Unterbau dieser Bahn wird für ein Gleis hergestellt. Das Baucapital beträgt circa 2 500 000 Thaler im Ganzen, das ist circa 500 000 Thaler pro Meile.

Der Bau soll im Jahre 1872 beginnen und im Jahre 1873 vollendet werden.

Diese Bahn bildet den Anfang der Südlausitzer Verbindungsbahn nach Pirna und Dresden.

Die Stationen der 3 Bausectionen bildenden Bahn sind noch nicht bestimmt.

Den Bau leitet Oberingenieur Schmidt.

3 b). Die Zweigbahn von Ebersbach nach Löbau (Expropriations-Verordnung vom 8. November 1869) ist $1_{,25}$ Meilen = $9_{,4}$ Kil. lang, wird im Unterbau für ein Gleis ausgeführt, und beträgt das Baucapital im Ganzen circa 750 000 Thaler, d. i. circa 600 000 Thaler pro Meile.

Der Bau hat im letzten Viertel des Jahres 1871 begonnen und soll im Jahre 1872 vollendet werden. Der Grunderwerb ist erfolgt.

Die Bahn vermittelt die Verbindung der Böhmischen Nordbahn über Rumburg mit der Schlesischen Staatseisenbahnlinie bei Löbau.

Den Bau der Bahn, welche eine Bausection bildet, leitet Ober-Ingenieur Schmidt.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 13. April 1872. (Der Börsenmarkt. Das Bahnnetz und dessen ausländische Anschlüsse. Neue Bahnen. Ausstellungsverkehr. Ungarische Bahnverhältnisse u. Verhandlungen. Bahnbau- und Wagenleihgesellschaft. Viehtransport, Spesenavisirung, Betriebsreglement und Drucksorten. Reclamations-Verhandlungen. Kaiser Ferd. Nord-, Oesterr. Nordwest-, Kaiserin Elisabethbahn und Albrecht-Bahn.)

Die rückgängige Börsenbewegung hielt auch in der abgelaufenen Woche an. Die Bahnactien wurden von dem jähen Sturze der hinaufgeschwindelten Bankwerthe zwar berührt, aber nicht mitgerissen, Darin manifestirt sich doch ungeachtet der ungünstigen Course die Vorliebe der soliden Anlage für Bahn-Titres. Dazu tritt die Festigkeit der Prioritäten, welche bis auf Elisab.-Westb. pr. 91, Südb. 94. und Ungar. Ostb. 85 mit der Abgabe von 1 fl. sich zu früheren Preisen ungewöhnlich fest erhielten und die Befürchtungen bezüglich der ausländischen Verkaufsordres beseitigten. Die Uebernahme von drei Mil-

---

* Siehe die Bekanntmachungen resp. Fahrplan in No. 40, Seite 387, No. 41 Seite 398 und No. 43 Seite 425. Die Red.

lionen Prioritäten der Graz-Köflacher Eisenbahngesellschaft zum Course von 97 durch die Franco-Oesterreichische Bank ist zufolge Einwilligung der Generalversammlung der Actionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn nun perfect geworden. Uebrigens haben auch nur die Actien der Elisab.-Westb. pr. 245, L.-Czernowitzer pr. 165 und Theissbahn je 4 fl. und die der übrigen Bahnen nicht mehr als 1 fl. abgegeben. Inwiefern der in den nächsten Monaten erhöhte Geldbedarf für Bahnbauten auf die Coursentwicklung influiren werde, lässt sich heute nicht beurtheilen. Bedauerlich bleibt es immerhin, dass die, wie es den Anschein hat, im Niedergange begriffene Schwindelepoche dem Eisenbahnwesen gar nicht zu Gute gekommen ist.

Dasselbe hat sich demungeachtet in einem hohen Grade entwickelt. Unsere Wiener Blätter, die mit lobenswerthem Eifer dessen Fortschritte registriren und die Mühe zeitraubender Zusammenstellungen nicht scheuen, theilen über das Oesterreich-Ungarische Eisenbahnnetz Folgendes mit: Die Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie betrug mit Ende 1871 im Ganzen 1555,$_{06}$ Oesterr. Meilen. Hiervon entfielen auf die diesseitige Reichshälfte 974,$_{03}$ und auf die Länder Ungarischer Krone 581,$_{03}$ Meil. Es bestanden 35 Eisenbahnunternehmungen, von welchen drei, nämlich die Oesterreichische Staatseisenbahn sammt der von derselben betriebenen Brünn-Rossitzer Bahn 207,$_{50}$ Meilen lang, dann die Südbahn 288 Meilen lang und endlich die Kaschau-Oderberger Bahn 38 Meilen lang, beiden Reichshälften gemeinsame Eisenbahnen sind. Im Jahre 1871 wurden in beiden Theilen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im Ganzen 291,$_{78}$ Meilen Locomotiveisenbahnen mit 237 Stationen und Haltepunkten, dann mit 20 gemeinsamen Anschlussstationen für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte bei 38 Theilstrecken, welche das Eigenthum von 21 verschiedenen Anstalten sind. Von diesen neuen Bahnstrecken entfallen auf die Oesterreichische Reichshälfte 26 Theilstrecken von 19 Bahnanstalten in der Länge von 169,$_{48}$ Meilen mit 155 neuen Stationen und 12 Anschlüssen an Stationen älterer Unternehmungen mit gemeinsamen Dienste; ferner auf die Länder der Ungarischen Krone 14 Strecken von 8 Bahnanstalten in der Länge von 122,$_{30}$ Meilen mit 82 neuen Stationen und 8 gemeinsamen Anschlussstationen.

Eine auf Grund möglichst authentischer Daten zusammengestellte, in der letzten Nummer der halbamtlichen Wochenschrift „Austria" veröffentlichte Tabelle über die in Oesterreich bereits eröffneten, im Bau befindlichen oder doch wenigstens concessionirten Zweigbahnen zu Bergwerken oder industriellen Etablissements lässt entnehmen, in welch erfreulicher Weise diese Saugadern des Eisenbahnverkehrs insbesondere in den letzten zwei Jahren sich vermehrt haben. Es standen nämlich Ende 1871 im Ganzen 214 solcher Bahnen im Betriebe, 65 sind im Bau begriffen und 95 weitere concessionirt. Diese, namentlich in den beiden letzten Jahren eingetretene, ungemein rasche Entwicklung wurde insbesondere durch die während dieser Zeit in Böhmen vorgenommenen zahlreichen Aufschlussbauten an Kohlenlagern und die dadurch bedingte Nothwendigkeit, dieselben mit den Eisenbahnen in Verbindung zu setzen, sowie auch durch die Concurrenz der neuen Eisenbahngesellschaften unter einander hervorgerufen, welche jede Bahn nöthigt, zum Zwecke der Sicherung eines entsprechenden Frachtquantums eine directe Verbindung zu möglichst vielen Bergwerken und industriellen Etablissements und insbesondere zu den allerorts entstehenden Zuckerfabriken herzustellen. Der Zuwachs bei den Oesterreichischen Bahnen betrug in ersten zwei Monaten des laufenden Jahres 18,$_{30}$ Meilen, bei den Ungarischen Bahnen 1,$_{06}$ Meilen, im Ganzen bei sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 19,$_{36}$ Meilen; die Gesammtlänge derselben beläuft sich daher mit Anfang des vorigen Monats auf 1574,$_{42}$ Meilen, in welcher Ziffer die auf Oesterreichischem Boden von fremden Bahnanstalten betriebenen Linien nicht inbegriffen sind. Die betreffenden Strecken sind: Gross-Schönau-Warnsdorf, Bodenbach-Sächsische Grenze, Zittau-Reichenberg, Eger-Voitersreuth, Kufstein-Bayerische Grenze, Oswiecim-Neuberun, Eger-Asch, Salzburg-Landesgrenze, Dzieditz-Preussische Grenze (Rechte Oder-Uferbahn), Eger-Mitterteich (Bayerische Ostbahn) und haben eine Gesammtlänge von 12,$_{93}$ Meilen, daher die wirkliche Länge der Oesterreichischen Bahnen 1005,$_{26}$ Meilen und die Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 1587,$_{35}$ Meilen oder 12063,$_{784}$ Kilometer beträgt.

Eine nicht minder werthvolle Zusammenstellung ist die der Presse über die diesen Bahnen erst die internationale Bedeutung verleihenden Anschlüsse an's Ausland. Gegenwärtig können wir nämlich bereits 21 Anschlüsse verzeichnen.

Im Norden: I. Vier Sächsische Anschlüsse. 1. Bei Eger, wo sich die Franz-Josefs- und Buschtêhrader Bahnen an die Linie Voitersreuth-Leipzig anschliessen. 2. Bei Bodenbach schliessen sich die Böhmische Nordbahn, die Oesterreichische Staatsbahn und Dux-Bodenbacher an die Dresdner Bahn. 3. Bei Schönau verbindet sich die Böhmische Nordbahn mit der Gross-Schönau-Zittauer Bahn. 4. Bei Reichenberg schliesst sich die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn an die Reichenberg-Zittau-Löbauer Linie an.

II. Preussische Anschlüsse sind fünf: 1. In Königshain findet der Anschluss der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit der Linie Liebau-Landshut statt. 2. Bei Oderberg schliesst sich die Ferdinands-Nordbahn an die Preussische Wilhelmsbahn. 3. Bei Dzieditz dieselbe Bahn an die Oberschlesischen Bahnen. 4. Ferner bei Oswiecim und 5. bei Mislowitz.

III. Mit Russland sind nur zwei directe Verbindungen hergestellt: 1. bei Szczakowa, wo sich die Ferdinands-Nordbahn an die Warschau-Wiener Bahn und 2. bei Podwoloczyska, wo sich die Galizische Karl-Ludwigbahn an die Kiew-Odessaer Bahn anschliesst.

Im Osten: Hier ist nur Ein Anschluss an die Moldau zu verzeichnen, d. i. bei Suczawa, wo sich die Lemberg-Czernowitzer Bahn an die Jassyer Linie anschliesst.

Im Süden: Zwei Italienische Anschlüsse: 1. bei Cormons, wo sich das Oesterreichische Südbahnnetz an das Italienische anschliesst, und 2. bei Ala.

Im Westen: Sieben Bayerische Anschlüsse: Die Franz-Josefbahn und Böhmische Nordwestbahn schliessen sich bei Eger 1. an die Linie Asch-Hof-Neumarkt; 2. an die Linie Eger-Waldsassen-Schwandorf an; 3. bei Furth die Böhmische Westbahn an die Linie Furth-Schwandorf-Nürnberg; 4. bei Braunau verbindet sich die Elisabeth-Westbahn mit der Simbach-Münchener Linie; 5. bei Passau mit der Passau-Regensburger Linie; 6. bei Salzburg mit der Bayerischen Ostbahn; 7. bei Kufstein schliesst sich die Südbahn an die Rosenheim-Münchener Linie an.

Aus dieser Darstellung erhellt, dass die meisten Anschlüsse mit Bayerischen Bahnen hergestellt wurden, ferner dass Ungarn noch gar keinen fremden Bahnanschluss hat. Letzteres wird voraussichtlich noch einige Jahre lang keinen fremden Anschluss haben, weil die für die Ungarischen Bahnen festgesetzten Anschlusspunkte: Novi, Brod (Türkische Bahnen), Semlin, Baziasch (Serbische Bahnen), Orsova, Vulcanpass, Rothenthurmpass, Bodzan- und Ojtorpass (Rumänische Bahnen), nur projectirt aber noch nicht concessionirt sind.

Weiter sind für Oesterreichische Bahnen bereits mehrere neue Anschlusspunkte festgesetzt, und zwar: bei Buchs, St. Margarethen (Schweiz), Bregenz, Eisenstein, Kuschwarda (Bayern), Georgenstadt, Weipert, Niclasberg, Rumburg (Sachsen), Troppau, Leobschütz, Seidenberg (an Preussen), Brody (Russland), Die meisten dieser Punkte sind bereits studirt worden, der Anschluss der betreffenden Linien wird zum grossen Theile schon im Laufe dieses Jahres hergestellt werden.

Während im Vorjahre trotz des grossen Zuwachses nur ein Anschluss, nämlich bei Podwoloczyska, bewerkstelligt wurde, werden heuer bei einem minderen Zuwachse der Oesterreichischen Bahnen nicht weniger als vier Linien über die Oesterreichischen Grenzen geführt werden.

Eine dritte gleichfalls im Laufe der Woche erschienene Zusammenstellung über die in diesem Jahre noch zu eröffnenden Bahnlinien sei, um nicht zu ermüden, für den nächsten Wochenbericht reservirt.

Von den sechs Eisenbahnvorlagen, welche der Handelsminister vor Schluss der Session im Abgeordnetenhause einbrachte, liegt nun auch die fünfte, nämlich die Eisenbahnvorlage, betreffend die Linie Innsbruck nach Bludenz (die Arlbergbahn) vor und ist im Drucke erschienen, somit ist nur noch die Vorlage betreffs der Predilbahn im Rückstande. Bezüglich der Linie Innsbruck-Bludenz bestimmt die Vorlage, dass die Regierung diese über Landeck und durch den Arlberg zu führende Linie auf Staatskosten herstelle. Der Regierung wird zur Deckung der ersten Kosten für den Alpentunnel durch den Arlberg für das Jahr 1872 ein Credit von drei Millionen Gulden bewilligt, welcher Betrag durch Aufnahme einer schwebenden Schuld aufgebracht werden kann. Diese Summe wird voraussichtlich für die vorbereitenden Arbeiten und die Inangriffnahme der Tunnelbohrung, soweit diese innerhalb der gegenwärtigen Budgetperiode möglich ist, ausreichen. Die Herstellung der ganzen Bahn, Innsbruck-Bludenz, wird bei ungefähr 18 Meilen Bahnlänge den effectiven Kostenbetrag von nahezu 42 Millionen Gulden in Anspruch nehmen. Die Ausführung dieser Linie wird grossen Schwierigkeiten begegnen, denn während die zwischen Innsbruck und Landeck gelegene Bahnstrecke durchaus den Charakter einer Thalbahn aufweist, deren Trace durch das ohne erhebliche Hindernisse ansteigende Thal des Innflusses von selbst gegeben ist, muss auf der Strecke Landeck-Bludenz der grosse Gebirgsrücken des Arlberges überschritten werden. — Gleichzeitig wurde eine Tracirungs-Abtheilung der General-Inspection für die Oesterreichischen Eisenbahnen nach Oberösterreich entsendet, um in Betreff der Pyhrn-Linie die nothwendigen Terrainstudien u. s. f. vorzunehmen. Gleichzeitig wurde einer der höheren Beamten der General-Inspection beauftragt, die projectirte Trace persönlich zu besichtigen. Der Handelsminister hat mit diesen Massnahmen die von ihm in der Debatte über die Salzburg-Tiroler Bahn gegebene Zusage erfüllt. — Dieselbe General-Inspection wurde vom Handelsministerium beauftragt, die technisch-militärische Revision des Projectes der ersten Oesterreichischen Schifffahrts-Canal-Aktien-Gesellschaft für eine schmalspurige Locomotiv-Eisenbahn von Wien, wo am Canalhafen eine Station situirt werden soll, längs des Wiener-Neustädter Canals über Biedermannsdorf und Guntramsdorf nach Ebenfurt vorzunehmen. Die Schifffahrts-Gesellschaft beabsichtigt ausserdem, die Bahn vom Wiener Canalhafen auf eigenem Areale bis zur Centralmarkthalle fortzuführen. — Das Oesterreichische Ministerium hat den Gebrüdern Klein, als Concessionären der Eisenbahnlinie Hohenstadt-Zöptau, der Firma Gebrüder Klein, Eduard Oberleithner, Karl Oberleitner, Alois Scholz, Ignaz Seidl, Karl Siegl sen., Franz Leischer und der Firma Hille und Dietrich, als Concessionären der Eisenbahnlinie von Stern-

berg nach Mittelwalde, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn für die vorerwähnten beiden, mit den Concessions-Urkunden vom 6. December 1869 und 11. September 1870 concessionirten Eisenbahnlinien unter der Firma „K. k. priv. Mährische Grenzbahn" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt. Die Constituirung dieser Gesellschaft findet bereits am 16. ds. Mts. statt.

Der Nieder-Oesterreichischen Statthalterei liegt, wie wir bereits erwähnt haben, ein Gesuch um die Vorconcession zur Errichtung eines Netzes von Tunnelbahnen in Wien vor. Vor der Hand wird beabsichtigt, die Strecken Praterstern-Hietzing (mit den Stationen: Donaucanal-Elisabethbrücke-Mariahilf-Westbahn-Penzing) und Südbahnhof bis Döbling (mit den Stationen: Elisabethbrücke—Schottenthor) zu bauen. Ferner wären diese Herren geneigt, auch Zweig-Tunnelbahnen nach Bedarf und Möglichkeit zu errichten. Sie weisen deshalb auf London hin, welche Stadt vor 20 bis 30 Jahren noch in ähnlicher verzweifelter Lage in Verkehrs- und Wohnungsverhaltnissen war, wie Wien. Da warf sich das Capital mit Macht auf den Bahnbau. Linie auf Linie entstand. Ober- und unterirdisch rasselt das Dampfross hin und her und der Wohnungsnoth ist vollständig abgeholfen. Eine grosse Anzahl von Beamten, Kaufleuten und Gewerbtreibenden wohnt 15 bis 20 Englische Meilen von der City entfert und sie erreichen mit Hilfe der zahlreichen Communicationsmittel ihren Geschäftsort oder umgekehrt ihren Wohnort früher, als Beamte und Kaufleute u. s. w. bei uns aus der Stadt in eine der Vorstädte oder in einen Vorort kommen. Durch diese Einrichtungen in London sei dort das Gesundheit, häuslichen Sinn und Sparsamkeit fördernde Cottage-System in Flor gekommen, während bei uns das Leben in den Zinskasernen nur Uebel mit sich bringt. Die Motive sind klar und wahr und wäre die Einrichtung von Tunnel-Verbindungsbahnen gewiss von Vortheil, wenn sie nur leicht möglich und nicht gar so kostspielig wäre. — Nachdem gegenwärtig auf dem Ausstellungsplatze selbst in Folge der Material-Zufuhr ein lebhafter Eisenbahnverkehr herrscht, der dem Platze fast die Phisiognomie eines Bahnhofes giebt, so ist der Ingenieur der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Herr Hugo Lazar, mit der Leitung des Eisenbahnverkehrs auf und zu dem Ausstellungsplatze betraut worden.

Minder erfreulich sieht es mit der Entwickelung des Bahnwesens in Ungarn aus. Die Ueberschwemmungen des Banat und die Mindereinnahmen wirken deprimirend. Der Anlauf, den die Regierung mit dem „grossen Eisenbahngeschäfte", und mit den 10 Gesetzvorlagen genommen hat, wurde von der Opposition im Landtag der am 16. geschlossen wird, leider gänzlich niedergehalten.

Unter den Vorlagen welche nun in Pest als schätzbares Material behandelt werden, befinden sich vor Allem zwei Bahnprojecte, die ein grösseres als exclusiv Ungarisches Interesse haben. Wir meinen damit jene zwei Linien, welche an ausserungarische Bahnen anschliessen und einen internationalen Charakter haben sollen: die zwei Bahnen Kikinda-Belgrad und Temesvar-Orsova. Beide Projecte sind für Oesterreich von grossem Interesse. Sie sollen grosse internationale Durchzugslinien schaffen und den Verkehr zwischen grossen Länderstrichen des nördlichen und südlichen Europas durch Oesterreich-Ungarn ziehen.

In Bezug auf die Ausführung der Linie Pest-Neusatz ist man übrigens noch immer nicht im Reinen, da die Frage noch nicht erledigt ist, ob die Bahn von Pest aus am linken Donau-Ufer über Kolocsa, Baja und Zombor, oder über Kun-Szt. Miklos, Szalas, Theresianopel und Kula gehen solle. Die Länge der ersteren Linie beträgt 36½ Meilen, die der letzteren blos 34 Meilen. Ein von einer General-Versammlung von Interessenten für das Project Pest-Theresianopel-Kula-Neusatz beschlossenes Memorandum präliminirt die Kosten dieser Linie auf 15500000 fl., während die erstere 20075000 fl. erfordern würde, was per Meile eine Differenz von 100000 fl. ausmacht. Die befürwortete Linie wäre somit nur 2½ Meilen kürzer und um 4775000 fl. billiger. Weiter behandelt das Memorandum die günstigen Bevölkerungs- und strategischen Verhältnisse auf der Theresianopeler Strecke. Im Finanzausschuss wurde der Gesetzvorschlag in Betreff der ohne Garantie zu erbauenden Eisenbahn von Oedenburg über Pressburg-Trentschin zur Oderberger Bahn und in Betreff der Flügelbahn nach Lundenburg verhandelt und im Einvernehmen mit dem Eisenbahnausschuss der letzte Paragraph ministeriellen Vorschlages verworfen, wonach dem Consortium, welches für die Eisenbahn von Komorn über Neuhäusel, Neutra zum Anschluss an die Oderberger Bahn durch Art. 41: 1870 die Concession erhalten hat, die Priorität für die Tarce von Pressburg aus eingeräumt wird. Denn nachdem die Concession der letzteren Bahn an Herrn Strousberg durch Nichteinhaltung der durch obiges Gesetz vorgeschriebenen Bedingungen gesetzlich erloschen ist, kann auch derselben keine Priorität eingeräumt werden. — Betreffs der Linie Arad-Szegedin sollen noch vor der Concessionirung die Unterhandlungen des Consortiums Chotek-Huber, was die Financirung und den Bau anbelangt, zum Ziele geführt haben und dürften bei einem effectiven Kostenbetrage von 88 Millionen Gulden circa 11 Millionen emittirt werden.

Der Ungarische Comunicationsminister hat in Folge von Interpellationen a) von dieser Linie den Bau M. Tur-Mezöberenyes abhängig gemacht, b) die Einbeziehung der Stadt Kolocsa in die Pest-Neusatz'er Linie zugesagt, c) desgleichen bezüglich der Stadt Melencze in der Kikinda-Pancsova'er Linie, endlich d) die Vorlage der Bahn Holdmezö-Vásárhely-Szolnok unter der ad. b) dem nächsten Reichstage in Aussicht gestellt. Von der Verlegenheit der Beantwortung folgender Interpellation bezüglich der Ungarischen Ostbahn befreit den Minister der Landtagsschluss; dieselbe lautet im Auszuge: In welcher Weise will die Regierung Sorge tragen dafür, dass im Sinne des Gesetzes vom 1. October 1872 an die ganze Ostbahn dem Verkehre übergeben werde? Hat die Regierung darein gewilligt, dass Waring, entgegen dem Vertrage, derzeit weder selbst baut, noch den Bau Andern überträgt? Hat der Rechts- und Pflichtsnachfolger Warings den Vertrag über Gutheissung der Regierung übernommen und geschieht jetzt und in welcher Weise dem Vertrage Genüge? Hat die Regierung Kenntniss davon, dass Waring bei dem Rücktritt von dem Unternehmen in einer Denkschrift seinen Nachfolgern eine angebliche Forderung von 7 bis 8 Millionen, welche die Regierung als Schadenersatz zu zahlen hätte, übertrug? Ist diese Forderung berechtigt und ist es wahr, dass die Regierung auf dieselbe schon anderthalb Millionen ausbezahlt habe? Verfügt die Regierung über die geeigneten Mittel, um die Kosten des Ausbaues dieser hochwichtigen Bahn, die sich auf 12 bis 14 Millionen belaufen sollen, zu bestreiten? Inzwischen geht der Bau der Ostbahn doch ungestört vorwärts und kommt die Linie Mediasch-Karlsburg im Mai zur Eröffnung. Auch die Linie Zákány-Dombovár (Drau-Donaubahn) kommt zum Concessionstermin (3. Aug. d. J.) in den Betrieb.

Die constituirende Generalversammlung der Wiener Eisenbahnbau-Gesellschaft fand in den Localitäten der Boden-Credit-Anstalt unter dem Vorsitze des Albert Ritt. v. Klein statt. Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung mit der Mittheilung, dass das gesammte Actiencapital im Betrage von 3 Millionen Gulden, das ist 30000 Actien zu 100 fl. eingezahlt sei, und erklärte somit die Gesellschaft als constituirt. Es wurde hierauf die Wahl des Verwaltungsrathes vorgenommen, bei welcher Franz Edler v. Klein, Albert Ritter v. Klein, R Ditmar, Achilles Thommen, Heinrich Socheller, Philipp Stroebel und Dr. Josef Mitscha gewählt wurden. Der Zweck dieser Gesellschaft ist vornehmlich, die Vornahme von Vorstudien und Projectirungsarbeiten für Eisenbahnen, die Ausführung von Eisenbahnbauten und die Uebernahme der Ausrüstung von Eisenbahnen mit allem Zugehör, als: Fahrbetriebsmitteln, Stationseinrichtungen, Wasserleitungen, u. dgl. für fremde Rechnung. Die Gesellschaft ist jedoch auch berechtigt, für eigne oder fremde Rechnung Bauten aller Art auszuführen und zu verwerthen, Baumaterialien aller Art, sowie die zu deren Verarbeitung geeignete Brenn- und sonstigen Hilfsstoffe zu gewinnen, zu verarbeiten und damit zu handeln und zur Förderung der erwähnten Zwecke industrielle Etablissements (Ziegeleien, Kalköfen etc.) zu errichten, Communicationen anzulegen und Transportanstalten zu errichten und zu betreiben.

Es hat sich nun die dritte Waggon-Leihanstalt unter den Titel Allgemeine Transportmittel-Leihgesellschaft gebildet, indem der Minister des Innern im Einvernehmen mit den betheiligten anderen k. k. Ministerien den Herren Victor Ritter v. Ofenheim, Vicomte Arthur de Maistre, Dr. Eduard Sochor, Albert Wahl, Emanuel Ziffer und Heinrich Freiherrn v. Pereira-Arnstein die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft gewährt hat. In richtiger Einsicht der Schädlichkeit einer Concurrenz auf diesem Gebiete, solange nämlich die nothwendigen Erfahrungen nicht gewonnen sind, verlautet schon von Fusionsverhandlungen zwischen diesen drei Unternehmungen.

Die Versuche über die zweckmässigste Transportirung des Hornviehs werden fortgesetzt. Ein Herr Samson aus New-York hat einen Wagen zum Transporte von 11 Stück Hornvieh projectirt, worin das Vieh ebenfalls wie in den Reidschen Wägen getränkt und gefüttert wird. Da diese neue Methode allem Anscheine nach eine sehr zweckmässige ist, so wurde die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom k. k. Handelsministerium ersucht, einen Wagen nach Anleitung des Herrn Samson herzurichten, und damit Probefahrten zu veranstalten. — Die Ungarische General-Inspection hat auch die entsprechende Umgestaltung der Hornviehwagen angeordnet. — Mit dieser Fürsorge steht das Ergebniss der in Wien abgehaltenen „Internationalen Conferenz zur Erzielung eines gemeinsamen Vorgehens gegen die Rinderpest" in Verbindung, worüber der Bericht eines Wiener Blattes hier angeschlossen wird:

„Die internationale Conferenz zur Erzielung eines gemeinsamen Vorgehens gegen die Rinderpest hat ihre Arbeit am gestrigen Tage vollendet, nachdem sie drei Wochen getagt hat. Auf derselben waren die Staaten: Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbrittannien, Italien, Oesterreich, Rumänien, Russland, Schweiz, Serbien und die Türkei vertreten.

„Die Oesterreichische Regierung hatte, indem sie die Anregung zu dieser Conferenz gab, den Zweck im Auge, durch gegenseitigen Meinungsaustausch von Sachverständigen sich über ein gemeinsames Vorgehen zu einigen, welches, indem es einerseits gegen die mit Rinderpest inficirten Bezirke strengere Maassregeln durchführen und so die Weiterverbreitung derselben hintanhalten, andererseits einen freieren internationalen Verkehr mit Rindern ermöglichen soll. Die auf der Conferenz vertretenen Staaten zerfielen in zwei auf einem entgegengesetzten Standpunkte stehende Kategorien. Die eine Kategorie, die westeuropäischen Staaten, Oesterreich-Ungarn mit inbegriffen, suchten gegen die in den östlichen Ländern, namentlich in Russland,

spontan sich entwickelnden und durch den Export, vorzüglich des Steppenviehes, weiterverbreitete Rinderpest eine genügende Schutzmauer zu errichten, während die osteuropäischen Staaten, und namentlich Russland und die Türkei, eben wieder jene Beschränkungen, welche bisher diesen Ländern gegenüber bestanden, und durch die Conferenz noch einen verschärften Ausdruck erhalten sollten, wenn auch nicht gänzlich zu beseitigen, so doch auf das geringste Maass zu reduciren suchten.

„Bei diesem Bestreben haben die Vertreter Russlands ein gewiss bedeutsames Versprechen abgegeben, die Bereitwilligkeit nämlich, dass bei dem Umstande, als sich die auf der Conferenz zur Verhütung und Tilgung der Rinderpest nothwendigen Maassregeln in einem Reiche von so riesiger Dimension, wie Russland, nicht sobald durchführen lassen, die westlichen und südlichen Gouvernements von den östlich gelegenen abgegrenzt und in den ersteren die erforderlichen Maassregeln durchgeführt werden; wogegen sich die Vertreter der übrigen Staaten für den Fall der Erfüllung dieser Zusage dahin aussprachen, dass dann diese Gouvernements die für die übrigen Conventionalstaaten geltenden Erleichterungen im internationalen Verkehr ebenfalls geniessen sollten.

„Die von der Conferenz als nothwendig erkannten Maassregeln zerfallen in Präventiv- und Repressiv-Maassregeln. Zu ersteren gehören die Observations-Stationen, welche an den Wegen, auf welchen der Landtransport sich bewegt, zu errichten sind; ferner die Einlassung von Steppenvieh nur an bestimmten Einbruchstationen. Um dem durch die Contumaz begünstigten Schleichhandel vorzubeugen, wurde strenge Grenzbewachung als empfehlenswerth anerkannt. Weiter wurde die Errichtung von grossen Schlachthäusern an den Einbruchsstationen, von denen aus das Fleisch in conservirtem Zustande ausgeführt werden soll, als in hohem Maasse vortheilhaft erklärt. Wenn in einer auf dem Eisenbahntransporte befindlichen Viehheerde die Rinderpest zum Ausbruche kommt, so müssen alle Thiere des Transportes, sowohl die kranken als gesunden, schleunigst getödtet werden.

„Die Eisenbahnwaggons müssen unter allen Umständen desinficirt werden. Um die bereits ausgebrochene Rinderpest zu tilgen, hat jeder Staat die Regierungen der benachbarten Staaten von jedem Ausbruch der Rinderpest schleunigst Mittheilung zu machen. Jeder Staat veröffentlicht wöchentlich in seinen amtlichen Organen ein Bulletin über den Stand der Rinderpest und die zur Abwehr verordneten Maassnahmen. Jeder Staat führt eine solche Ordnung des Veterinärwesens ein, dass auf Grundlage derselben eine rasche Tilgung der Rinderpest möglich wird. Als wichtigste Repressivmaassregel ist es zu betrachten, dass jeder Staat für die Entschädigung des Werthes der bei herrschender Rinderpest gekeulten Thiere und anderer zerstörter Gegenstände zu sorgen hat. Wenn nur in einzelnen Orten eines Landes die Rinderpest ausgebrochen ist, und daselbst die Tilgungs- und Sperrmaasregeln nach denselben Principien und mit derselben Strenge wie in dem Nachbarlande durchgeführt werden, so ist die Ausfuhr aus den übrigen, nicht verseuchten Bezirken des Landes nicht zu verbieten.

„Was die Tilgung der in einem Lande zum Ausbruch gekommenen Rinderpest betrifft, so gelten folgende Grundsätze: Alle kranken und verdächtigen Rinder sind zu tödten. Wenn in sehr grossen Heerden nur ganz vereinzelte Rinderpesterkrankungen eintreten, so kann eine Parzellirung vorgenommen werden. Die Verwerthung des Fleisches von verdächtigen Rindern, welche bei der Untersuchung als gesund befunden wurden, ist in Seuchenorten unter der Vorsicht zu gestatten, dass hierdurch jede weitere Verbreitung der Seuche verhindert wird."

Die Berathungen über das neue Eisenbahn-Betriebsreglement mit Zugrundelegung des Norddeutschen Bundes-Betriebsreglements, wie solches von den Eisenbahnen im Einvernehmen mit der Transports-Enquête amendirt dem K. K. Handelsministerium mit der Bitte um Einführung vorgelegt wurde, beginnen im K. K. Handelsministerium am 22. April. — Um den so häufigen Verlusten der Spesenavisos und den daraus resultirenden Reclamationen zu begegnen, haben sämmtliche Oesterr.-Ung. Eisenbahnen sich veranlasst gefunden, für die Spesenavisirung eigene, ins Auge fallende Couverts von lederbrauner Farbe und schwarzem Druck anfertigen zu lassen und damit ihre Stationen zu betheilen.

Die Directionen haben die Inanspruchnahme der betreffenden Polizeibehörden zur Begegnung des Missbrauches mit den Bahn-Drucksorten beschlossen. — Aus der letzten Conferenz in Reclamations-Angelegenheiten sind folgende Beschlüsse zu notiren: Die Bahnen sind bei erfolgter Abwage gehalten, für das den natürlichen Calo übersteigende Manco einzustehen, ungeachtet die Beschaffenheit der Enballage oder des Gutes selbst, die Annahme eines factischen Abganges ausschliesst, bei Fehlspeditionen ganzer Wagen hat nur die daran schuldtragende Bahn die Wagenmiethe zu zahlen, dagegen ist auf das Porto, von allen betheiligten Bahnen ohne Rücksicht auf das Verschulden zu verzichten; die Bahnen sind nach Artikel 401 und 402 des Handelsgesetzes nicht verpflichtet, Güter zum Transporte zu übernehmen, deren Adressaten in Stationen domiciliren, welche nicht zum Oesterr. Deutschen Eisenbahnverbande gehören; Meldungen über Ablieferungshindernisse sind nicht analog der Spesenavise den Aufgabsstationen mittelst Consignationen zuzusenden.

Die K. F. Nordbahn lässt die Erweiterungsbauten bei der Station Gänserndorf in diesem Jahre vollenden, was bisher seit Jahren durch die nun behobene Unzulänglichkeit der Bestimmungen der Expropriationsgesetze unmöglich gemacht war. Ausserdem sollen die Stationsanlagen Hradisch, Napagedl, Saitz, Lundenburg, Olmütz, Pohl, Zauchtl, Třze, Cinia, Bielitz, Schönbrunn und Troppau eine Erweiterung erfahren, sowohl durch Anlage neuer Geleise als durch eine Vergrösserung der Bahngebäude. Ferner wird in Ostrau eine neue Wagenreparatur-Werkstätte errichtet und dürften ausserdem noch an mehreren Stationen Wohnhäuser für die Beamten und Bedienstetten erbaut werden. — Nachdem die Arbeiten der Strecke Wiener Bahnhof-Jedlersee der Oesterreichischen Nordwestbahn im Allgemeinen entsprechend weit vorgeschritten sind, soll die Eröffnung vorläufig des Personenverkehrs bis Wien am nächsten 1. Juni schon stattfinden. Die Erprobung der Donau-Brücke ist auf den 15. Mai festgesetzt. — Der Verwaltungsrath verfolgt den Plan, die Bahn über Wien hinaus auf dem rechten Donau-Ufer nach Pressburg fortzuführen. Das diesbezügliche Generalprojeet wurde bereits dem Handelsministerium behufs Ertheilung der Concession vorgelegt und befindet sich dasselbe im Stadium der technischen Prüfung. Ausserdem hat der Verwaltungsrath in einer der letzten Sitzungen auch den Bau einer Flügelbahn vom Nordwestbahnhofe nach Penzing beschlossen und bereits beim Handelsministerium um die Ertheilung der Vorconcession angesucht. Durch diese Flügelbahn soll im Anschlusse an die Penzing-Hetzendorfer Verbindungsbahn eine directe Communication zwischen dem Nordwest- und dem Franz-Josefs-Bahnhofe und dem West-, Süd- und Staatsbahnhofe hergestellt werden.

In der am 9. April abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Elisabeth-Westbahn ist der Verwaltungsrath zur Aufbringung der, zur Vervollständigung der Bahn und Vermehrung der Betriebsmittel erforderlichen Baarfonds im Betrage von 14 000 000 Gulden Oesterr. Währung in der Weise ermächtigt worden, dass:

1) 27 373 Stücke Actien von der Emission des Jahres 1856 hinausgegeben werden, welche an dem Dividendengenusse erst vom Jahre 1872 angefangen participiren und worauf den Besitzern der Actien, sowohl älterer als neuerer Gattung das Bezugsvorrecht in dem Verhältnisse, dass auf je 10 Stücke ihrer Actien Eine neue entfällt, zum Paricourse, d. i. zu 210 fl. Oe. W., zustehen, der hienach noch verbleibende Rest der Actien aber, sowie die, von den Actionären etwa nicht bezogene Anzahl derselben, je nach Bedarf oder Convenienz, zu den bestmöglichen Coursen börsemässig veräussert werden soll, und dass

2) ein fünfpercentiges, in Silber verzinsliches und ebenso rückzahlbares, steuerfreies Anlehen im beiläufigen Betrage von 8 000 000 fl. Oe. W. emittirt werde, dessen Hintangabe im Wege einer vom Verwaltungsrathe einzuleitenden Offertverhandlung stattzufinden hat.

Die Tracirungsarbeiten für eine Bahn zwischen Gmunden und Ebersee zum Anschluss an die Steeg-Ischler Bahn um den Traun-See und über Traunstein haben von Seite der Kaiserin-Elisabeth-Bahn bereits begonnen und dürfte durch diesen Bau schon im nächsten Jahre eine Schienenverbindung zwischen Gmunden und Ischl und eventuell Salzburg hergestellt sein. — Diese Direction hat bereits die Tarife für ihre neue Strecke Hetzendorf-Donaulände dem K. K. Handelsministerium zur Genehmigung vorgelegt.

Die Albrecht Bahn hat die militärisch-technische Begehung der Linie Lemberg-Stryj angesucht, und sowohl mit der Carl-Ludwigs- als der Lemberg-Czernowitzer Bahn die Verhandlungen wegen der Anschlüsse eingeleitet.

—*tz.* **Homburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1871.) Die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1871 weisen sowohl im Personen- wie im Güterverkehre Ziffern auf, welche die der besten Vorjahre weit zurücklassen.

Befördert wurden: 53119 Personen in der I. Klasse, 210820 in der II. Klasse, 446251 in der III. Klasse und 12468 Militairs, zusammmen 722658 Personen (davon 700709 im Binnenverkehre), 28534 Centner Gepäck, 5 Equipagen, 22 Pferde, 1393 Hunde, 15557 Centner Eilgut, 3150 Centner Postgut, 94789 Centner Stückgut, 434442 Centner Frachtgüter in Wagenladungen, 30323 Centner Betriebsdienstgut und 6674 Centner Vieh, zusammen 584935 Centner (davon 513667 Centner im Binnenverkehre). Durchschnittlich hat jeder Reisende $1_{,97}$ Meilen zurückgelegt und jeder Centner $2_{,20}$ Meilen durchfahren. Es beträgt daher die specifische Personen-Frequenz 590725 Personenmeilen und die specfische Güter-Frequenz 531969 Centner-Meilen. Vereinnahmt wurde pro Person und Meile 3 Sgr. 3 Pf. und pro Centner und Meile $4_{,9}$ Pfennige.

Die Einnahmen haben betragen: Für Personen 157120 Thaler, für Gepäck 6996 Thaler, für Equipagen 11 Thaler, für Pferde 24 Thaler, für Hunde 83 Thaler (zusammen im Personen-Verkehre 164233 Thaler), für Eilgüter 1569 Thaler, für Frachtgüter 15254 Thaler, für Viehtransporte 168 Thaler, für Postgut 120 Thaler, an Nebenerträgen 321 Thaler (zusammen im Güterverkehre 17432 Thaler), aus sonstigen Quellen 5800 Thaler, zusammen 187465 Thaler = 77786 Thaler pro Bahnmeile bez. 11 Thaler 20 Sgr. 3 Pf- pro Nutzmeile.

Die Ausgaben betrugen: für die allgemeine Verwaltung 8800

Thaler, für die Bahnverwaltung 30582 Thaler und für die Transportverwaltung 40983 Thaler, zusammen 80365 Thaler = 33346 Thaler pro Bahnmeile bez. 5 Thaler 2 Pf. pro Nutzmeile.

Der verbliebene Ueberschuss von 107100 Thaler, sowie 35 Thaler Uebertrag aus dem Vorjahre erhielten folgende Verwendung: zur Verzinsung und Amortisation der Anlehen 37358 Thaler, zu 12 Procent Dividende der Actien Lit. A 54857 Thaler, zur Tantième des Verwaltungsraths 3487 Thaler, zur Dotation des Reservefonds 8000 Thaler, als Zuschlag zur Pensionskasse 500 Thaler und zur Eisenbahnsteuer 2857 Thaler. Der Rest von 76 Thalern wurde der nächsten Rechnung überwiesen.

Der Vergleich mit den beiden Vorjahren ergiebt folgende Resultate, es beträgt die Zunahme:

| | | gegen das Jahr 1870 | | gegen das Jahr 1869 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | im Ganzen | in Proc. | im Ganzen | in Proc. |
| der beförderten Personen | Anz. | 179646 | 33,08 | 71316 | 10,95 |
| des transportirten Gepäcks | Ctr. | 10888 | 61,70 | 66 | 0,23 |
| der transportirten Güter | Ctr. | 152976 | 35,41 | 117142 | 25,04 |
| der Einnahmen aus dem Personenverkehre | Thlr. | 49425 | 43,05 | 13275 | 8,97 |
| der Einnahmen aus dem Güterverkehre | Thlr. | 3677 | 26,73 | 1918 | 12,86 |
| der Gesammt-Einnahme | Thlr. | 55391 | 41,93 | 16541 | 9,68 |

Die Ausgaben, welche 42,87 Procent der Einnahmen absorbirten, sind gegen das Vorjahr um 14562 Thaler = 22,13 Procent gestiegen.

Die Dividende, welche im Jahre 1870 nur 5 Procent betrug, erreichte die Höhe der im Jahre 1869 mit 12 Procent vertheilten.

Nicht uninteressant ist es, einen flüchtigen Blick auf die während des ersten Jahrzehnts des Betriebes der Homburger Eisenbahn gewonnenen Resultate zurückzuwerfen. Bei einer Beförderung im Jahre 1861 von 491038 Personen, 191283 Centnern Gütern und einer Einnahme von 120293 Thaler stellen sich pro 1871 Verkehrsziffern von 722658 Personen, 584935 Centner Güter und einer Einnahme von 187485 Thalern heraus, wonach also die Zunahme im Personenverkehre 47,17 Procent, der Güterbeförderung 205,79 Procent und der Einnahme 55,84 Procent beträgt. Die Durchschnitts-Dividende berechnete sich auf 7,70 Procent.

Der Bestand der Transportmittel war wie in den Vorjahren: 5 Locomotiven nebst Tender, 34 Personenwagen mit 1196 Sitzplätzen, 3 Gepäck und 21 Güterwagen. Vor 6264 Zügen haben die Locomotiven 15822 Meilen zurückgelegt.

Ebenso beträgt das verwendete Anlage-Capital der 2,41 Meilen langen Bahn wie in den Vorjahren 1600000 Thaler = 663900 Thaler pro Meile Bahnlänge.

Der Reservefond hatte einen Bestand von 20064 Thalern und die 60 Mitglieder zählende Pensionscasse von 10006 Thaler ult. 1871.

Die Bilanz des Unternehmens schloss mit 1736062 Thalern ab. Von den Anleihen waren 89143 Thaler bis ult. 1871 amortisirt.

## Juristisches.

**Hat der Staat als Inhaber resp. Eigenthümer von gewerblichen Etablissements im Sinne des Allg. D. H.-G.-B vor dem Handelsgerichte oder vor seinem ihm zustehenden exemten Gerichte Recht zu nehmen?**

Eine interessante Frage ist kürzlich von dem Reichsoberhandelsgerichte entschieden worden, die nämlich, ob der Staat als Inhaber resp. Eigenthümer von gewerblichen Etablissements im Sinne des Allg. D. Handelsgesetzbuches Recht vor dem Handelsgerichte oder vor seinem ihm zustehenden exemten Gerichte zu nehmen habe. — Die Allgemeine Versicherungsgesellschaft für See-, Fluss- und Landtransport in Dresden hatte nämlich gegen den Sächsischen Eisenbahn-Fiscus geklagt auf Ersatz für durch Verbrennen von Frachtgütern auf der Sächsischen Staatsbahn entstandenen Schaden, und diese Klage bei dem Handelsgericht zu Dresden eingereicht, während der Gerichtsstand des Sächsischen Staatsfiskus das Gerichtsamt im Bezirksgerichte Dresden ist. Das Handelsgericht wies jedoch, eben so wie das Appellationsgericht zu Dresden, die Klage als zur Competenz des Handelsgerichts nicht gehörig, a limine ab, indem beide Instanzen ausführten, dass der Staat, wenn er den Betrieb einer Eisenbahn als öffentlicher Transport-Anstalt, selbst in die Hand nehme, dabei zunächst und hauptsächlich nicht den Zweck im Auge habe, durch deren Betrieb für sich eine regelmässige Erwerbsquelle zu eröffnen und zu erhalten, sondern damit im Wesentlichen lediglich in dem von ihm seiner Bestimmung nach zunächst und zu allermeist zu vertretenden öffentlichen Interesse seiner Staatsangehörigen, zur Beförderung der allgemeinen Wohlfahrt thätig werde, ohne hauptsächliche Rücksicht darauf, ob dieser Betrieb dem Staate unmittelbar, im Gegensatz zu seinen Angehörigen, einen materiellen Gewinn bringe; dass aber, wenn man hiervon ausgehe, von einer Gewerbemässigkeit des Eisenbahnbetriebes durch den Staat in dem Sinne, wie ihn das Handelsgesetzbuch und resp. die Kgl. Sächsische Ausführungsverordnung dazu voraussetzen, nicht die Rede sein könne."

Das Reichsoberhandelsgericht, an welches die Sache auf die zweite Berufung des Klägers gelangte, hat sich dieser Ansicht nicht angeschlossen, vielmehr die Einleitung des Processes vor dem Handelsgerichte angeordnet. Es betonte in den Entscheidungsgründen, „dass das wesentlichste Merkmal des gewerbemässigen Betriebes, um den es sich im Handelsgesetzbuche handelt, und welcher in dem Abschlusse von ganzen Reihen zusammengehöriger Handelsgeschäfte zu erblicken sei, nicht minder bei der Staatseisenbahn wie bei einer Privatbahn vorliege und dass namentlich der Begriff der Gewerbemässigkeit nicht davon abhängig gemacht werden kann, ob der principale Zweck des Staates auf Förderung des öffentlichen Wohles oder aber auf einen pecuniären Gewinn gerichtet ist, da diese Unterscheidung in Ermangelung jeder äusseren Erkennbarkeit der principalen Intention des Staates den Begriff der Gewerbemässigkeit den bedenklichsten Schwankungen aussetzen würde."

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

22. April *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
27. „ Nordhausen-Erfurter Eisenbahn zu Sondershausen.
27. „ Oberhessische Eisenbahngesellschaft zu Giessen.
27. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. Siehe Bekm. S. 336
29. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu Wien.
29. „ Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Flensburg.
29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322.
29. „ Actiengesellschaft Norddeutsche Fabrik für Eisenbahnbetriebsmaterial zu Berlin.
30. „ Baugesellschaft für Eisenbahnunternehmungen, Commandit-Gesellschaft auf Actien, F. Plessner & Co. zu Berlin.
1. Mai Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Arthursberg zu Stettin.
1. „ Vereinigte Südösterreichische, Lombardisch-Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 378.
6. „ Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.
6. Mai Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld.
6. „ *Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 421.
7. „ Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
7. „ Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
7. „ Oberschles. Eisenb.-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
11. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest.
16. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
16. „ *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt.
16. „ Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien.
17. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442.
17. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
17. „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam.
26. „ Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
9. Juni Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.

## Einzahlungen.

**Bayerische Ostbahnen.** Die dritte Einzahlung mit 30% = 60 fl. pr. Interimsschein ist in der Zeit vom 1. bis 7. Juli d. J. bei der Gesellschafts-Hauptcasse in München, oder bei der Kgl. Bank in Nürnberg, M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M., Joseph von Hirsch in München, J. J. Obermayer in Augsburg und S. Bleichröder in Berlin zu leisten. Auch Vollzahlung ist gestattet.

## Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 22. „ | zu Donauwörth Bayer. Staatsb. | 2. u. 3. Loos Donauwörth-Ingolstadt | — |
| 22. „ | zu Zaitzkofen Bayer. Ostbahn | Hochbauten Neufahrn | — |
| 22. „ | zu Carlsruhe Kaiserl. Telegr. Direction | 2000 Telegraphenstangen | — |
| 22. „ | zu Cassel Main-Weserbahn | Locomotiven | 423 |
| 22. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Empfangsgebäude | — |
| 23. „ | zu Lissau. Kosten Oberschles. E. | Lagerplätze | — |
| 23. „ | zu Donauwörth Bayer. Staatsb. | 4. Loos Donauwörth-Ingolstadt | |
| 23. „ | zu Zaitzkofen Bayer. Ostb. | Hochbauten Steinrain | — |
| 24. „ | zu Zaitzkofen Bayer. Ostb. | Hochbauten Eggmühl | — |
| 25. „ | zu Neukirchen b/W. Berg.-Märk. E. | Kies | — |
| 25. „ | zu Greifswald Berlin-Stettiner E. | Materialien-Verkauf | — |
| 25. „ | zu Senftenberg a. Elster } Berlin-Görlitzer Eisenbahn } | Erd- u Steinbau-Arbeiten | 450 |
| 25. „ | zu Fulda Bebra-Hanauer E. | Petroleum | 423 |
| 25. „ | zu Berlin Berlin-Görlitzer E. | 82 Weichen u. 82 Herzstücke | 423 |
| 26. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Bahn.-Restaur. Barop | — |
| 26. „ | zu Breslau Rechte Oder-Uferb. | Plateauwagen | 387 |
| 26. „ | zu Bromberg Preuss. Ostb. | Wagen | 399 |
| 26. „ | zu Cassel Main-Weserb. | Weichen | 459 |
| 27. „ | zu Harburg Venlo-Hamburg | Erdarbeiten | 451 |
| 27. „ | zu Harburg dieselbe | Sielanlage auf Bahnhof Harburg | — |
| 27. „ | zu Breslau Oberschlesische E. | 1700 Tonnen Portland Cement | — |
| 27. „ | zu Berlin Niederschles.-Märk. E. | Klobenholz | 451 |
| 27. „ | zu Ratibor Oberschlesische E. | Bahn-, Weichen- und Herzstückschwellen | — |
| 27. „ | zu Breslau Oberschles. E. | Kleineisenzeug | 431 |
| 28. „ | Rotenburg Venlo-Hamburger E. | Stauwerke incl. Hölzer | — |
| 29. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Eis. Ueberbauten der Ruhrbrücken bei Dahlhausen u. bei Mülheim | — |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 29. April | zu Insterburg | Preuss. Ostbahn | Dachdecker- etc. Arbeiten | — |
| 29. „ | zu Göttingen | Hannov. Staatsbahn | Schieferdächer | — |
| 29. „ | zu Nordhausen | Saal-Unstrutb., Ober-ingenieur der Gl.-Entreprise | Erdarbeiten u. Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen | — |
| 29. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh.-Restaur. Gittelde | 443 |
| 1. Mai | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 400 Weichenzungen aus Gussstahl | — |
| 1. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten | — |
| 1. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Presskohlen | 459 |
| 2. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 459 |
| 2. Mai | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eis. Brücken-Ueberbau | 443 |
| 6. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh. Rest. Königslutter | 451 |
| 6. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Verkauf zweier Locomotiven | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Tischler- etc. Arbeiten am Empfangsgebäude zu Scherfede | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Am 13. dieses Monats findet die Betriebs-Eröffnung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn auf der Strecke Hannover-Hameln und am 1. Mai c. auf der Deister-Zweigbahn (Weetzen-Barsinghausen) statt.

Von diesem Zeitpunkte ab tritt folgender Fahrplan in Kraft:

**A. Von Hannover nach Hameln.**

| | | Morgens | Nachmittags | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abft. | 5,45 | 3,45 | 7,30 |
| Linden | „ | 6,4 | 3,55 | 7,40 |
| Ronnenberg | „ | 6,26 | 4,7 | 7,52 |
| Weetzen | Ank. | 6,36 | 4,14 | 7,58 |
| Weetzen | Abft. | 7,0 | 4,20 | |
| Kloster Wennigsen | „ | 7,23 | 4,43 | |
| Egestorf | „ | 7,46 | 5,6 | |
| Barsinghausen | Ank. | 7,59 | 5,19 | |
| Barsinghausen | Abft. | | 11 Vorm. | 6,50 |
| Egestorf | „ | | 11,23 | 7,13 |
| Kloster Wennigsen | „ | | 11,46 | 7,36 |
| Weetzen | Ank. | | 11,59 | 7,49 |
| Weetzen | Abft. | 6,56 | 4,18 | 8,2 |
| Bennigsen | „ | 7,29 | 4,34 | 8,18 |
| Eldagsen | „ | 7,51 | — | 8,32 |
| Springe | „ | 8,18 | 4,54 | 8,42 |
| Münder | „ | 8,56 | 5,13 | 8,58 |
| Hameln | Ank. | 9,26 | 5,30 | 9,12 |
| | | Morgens | Nachmittags | Abends |

**B. Von Hameln nach Hannover.**

| | | Morgens | Vormittags | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Hameln | Abft. | 5,25 | 11,15 | 6,15 |
| Münder | „ | 5,45 | 11,36 | 6,56 |
| Springe | „ | 6,2 | 11,55 | 7,34 |
| Eldagsen | „ | 6,11 | — | 7,49 |
| Bennigsen | „ | 6,24 | 12,14 | 8,20 |
| Weetzen | Ank. | 6,38 | 12,28 | 8,43 |
| Weetzen | Abft. | 7,0 | | |
| Kloster Wennigsen | „ | 7,23 | | |
| Egestorf | „ | 7,46 | | |
| Barsinghausen | Ank. | 7,59 | | |
| Barsinghausen | Abft. | | 11 Vorm. | 6,50 |
| Egestorf | „ | | 11,23 | 7,13 |
| Kloster Wennigsen | „ | | 11,46 | 7,36 |
| Weetzen | Ank. | | 11,59 | 7,49 |
| Weetzen | Abft. | 6,42 | 12,33 | 9,0 |
| Ronnenberg | „ | 6,50 | 12,41 | 9,15 |
| Linden | „ | 7,2 | 12,53 | 9,36 |
| Hannover | Ank. | 7,10 | 1,0 | 9,50 |
| | | Morgens | Nachmittags | Abends |

Fahrpläne sind an allen Stationen der Bahn, sowie in unserer Drucksachen-Verwaltung, Warmbüchenkamp 14 hier, zum Preise von 1 Sgr. pro Stück schon jetzt zu haben.

Hannover, den 8. April 1872.

**Der Special-Director der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

15 Locomotiven mit Tendern für gemischte Züge,
15 Tender-Locomotiven,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven."

bis zu dem am **Donnerstag den 2. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 10. April 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

186 750 Kilogramm Presskohlen

zur Heizung der Personenwagen I./II. Classe im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

**Mittwoch, den 1. Mai 1872, Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 11. April 1872.

**Der Königl. Ober-Maschinenmeister.**

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von 120 Stück fertigen Weichen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind bei dem Unterzeichneten einzusehen, können auch gegen Einsendung von 10. Gr. von demselben bezogen werden.

Die Offerten sind bis zum Submissionstermine, welcher auf

**Freitag den 26. April 1872 Vormittags 10 Uhr**

im Geschäftslocal des Unterzeichneten angesetzt ist, an denselben einzusenden und mit der Bezeichnung:

„Submission auf Weichen"

zu versehen.

Cassel, den 11. April 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister**
**Büte.**

## Bekanntmachung.

Bei der unterzeichneten General-Direction ist die mit einem jährlichen Gehalte bis zu 1600 fl. verbundene Stelle eines Hülfsbeamten für das Hochbauwesen mit einem in allen Zweigen des Hochbauwesens theoretisch gebildeten und practisch erfahrenen Architecten zu besetzen.

Diejenigen Herren Architecten, welche zur Uebernahme dieser Stelle befähigt und bereit sind, wollen ihre Bewerbung unter Anschluss der Zeugnisse über ihre theoretische und practische Ausbildung und bisherige Beschäftigung spätestens bis zum **25. dieses Monats** bei Unterfertigter schriftlich anbringen.

Carlsruhe, den 10. April 1872.

**Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.**
Zimmer.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Ostpreussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert.

Die Redaction.

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell **Southampton** anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Rhein | 20. April | nach | Newyork | D. Hannover | 14. Mai | nach | Newyork |
| D. Hansa | 24. April | „ | Newyork | D. Hermann | 18. Mai | „ | Newyork |
| D. Main | 27. April | „ | Newyork | D. Köln | 22. Mai | „ | Baltimore |
| D. America | 30. April | „ | Newyork | D. Weser | 25. Mai | „ | Newyork |
| D. Berlin | 1. Mai | „ | Baltimore | D. Bremen | 28. Mai | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 4. Mai | „ | Newyork | D. Rhein | 1. Juni | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 8. Mai | „ | Baltimore | D. Baltimore | 5. Juni | „ | Baltimore |
| D. Donau | 11. Mai | „ | Newyork | D. Main | 8. Juni | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. **Frankfurt** 24. April; und ferner von Mitte September an ein oder zwei Mal monatlich.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**
D. Graf **Bismarck** 7. Mai. D. **König Wilhelm I.** 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Wasserdichte leinene Plane

empfiehlt
**A. Baswitz** in Berlin,
Neue Friedrich-Strasse No. 37.

---

Eine von **Rob. Stephenson** in Newcastle gebaute

**vollständig betriebsfähige Locomotive,**

gekuppelt 5 Fuss Raddurchmesser, 85 Pfd. Ueberdruck, 498 Ctr. Gewicht, 845 Q.-Fuss Heizfläche, nebst einigen 20 betriebsfähigen Lowrys sind wir gesonnen sofort preiswürdig zu verkaufen. Locomotive und Lowrys befinden sich Bahnhof Finsterwalde Halle-Gubener Eisenbahn.

**Schwalenberg & Haberland,**
Eisenbahnbauunternehmer, Finsterwalde.

---

Unzerreissbares Rollenpapier aus Hanf u. Schiffstauen gefertigt, zu Schablonen und Detail-Zeichnungen.

**„Whatmanns"** Zeichnenpapiere in allen Grössen zu den billigsten Preisen bei

**Wilhelm Meyer & Co.**
**Magdeburg,**
Steinstrasse 9 und 10.

---

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben.
**Allein zu beziehen durch**
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

---

**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

**L. H. Riha**

Praesidial-Secretär, Chef des Central-, des commerciellen & des Reclamations-Bureaus der Kgl. Ungar. Staatsbahnen a. D. eröffnet mit 1. Mai 1872 in Pest, Belagasse No. 5 sein

**Reclamations-Bureau**

zur Austragung aller Anstände aus dem Eisenbahn- & Dampfschiff-Transport.

---

**Chemische Glühkohlen**

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 47. Leipzig, am 22. April 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss überzähliger Güter. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger Güter.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. März 1872 als überzählig ermittelten Güter.

A S 1730. 1 Ballot Teppiche (20 Pfd.) lagert im Depot.
AB 758. 1 Korb Flaschen (89½ Pfd.) lagert im Depot.
A H 1. 1 Ballot Säcke (12 Pfd.) lagert im Depot.
A W. 1 Ofentheil (17 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1. 1 Korb leere Krüge (25 Pfd.) lagert im Depot.
A F 1/2. 2 Colli Bettstellen (45 Pfd.) lagern im Depot.
A V 11. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert im Depot.
A P. 1 Ofenuntersetzer (18 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Fass Steine (355 Pfd.) lagert im Depot.
A G 6888. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 913. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1818. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
A H. 1 Holzgestell (60 Pfd.) lagert im Depot.
A 354/5. 2 Körbe mit je einem grossen irdenen Topf (550 Pfd.) lagern im Depot.
A T 3. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.
A 1. 1 Sack Betten (23 Pfd.) lagert im Depot.
A J 532/3. 2 Colli Besen (10 Pfd.) lagern im Depot.
A H 2449. 1 Pack, 2 Stühle (20 Pfd.) lagert im Depot.
A 17757. 1 Collo leere Blechkasten (10 Pfd.) lagert im Depot.
AK 8234. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
A A 106. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert im Depot.
A P 7792. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
AK 83. 1 Kiste Eisengusswaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
AB 892. 1 Ballot baumw. Waaren (170 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Pack 2 Rohrstühle (18 Pfd.) lagert im Depot.
A B 3783. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.
A S 867. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.
A K 4. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
A 131. 1 Kiste Extract (52 Pfd.) lagert im Depot.
A N C 1159. 1 Ballot Papier (105 Pfd.) lagert im Depot.
A W 60. 1 Kiste Feilen (153 Pfd.) lagert im Depot.
A D 268. 1 Korb Wein (135 Pfd.) lagert im Depot.
A H 3145. 1 Ballot gedrucktes Leinen und baumwollene Stoffe (106 Pfd.) lagert im Depot.
A B 57. 1 Fass Oel (334 Pfd.) lagert im Depot.
A R 2959. ¼ Ohm Branntwein (54 Pfd.) lagert im Depot.
A K. 1 Tonne Häringe (260 Pfd.) lagert im Depot.
A L 395. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert im Depot.
A S 444. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert im Depot.
A 9684. HP 2 1 leere Tonne (15 Pfd.) lagert im Depot.
A F 36. 1 Korb Zucker (24 Pfd.) lagert im Depot.
A P 6385. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
AH 2412. 2 Colli 1 Küchenschrank (130 Pfd.) lagern im Depot.
AB 4. 1 Kübel Butter (28 Pfd.) lagert im Depot.
A B S. 1 Feuertopf (25 Pfd.) lagert im Depot.
A A 745. 1 leeres Oelfass (14 Pfd.) lagert im Depot.
AM 1994. 1 Kiste leere Flaschen (115 Pfd.) lagert im Depot.
T 1 Gewicht (50 Pfd.) lagert im Depot.
AB 921. 1 Pack Papier (118 Pfd.) lagert im Depot.
A H. 1 Fass Häringe (340 Pfd.) lagert im Depot.
AB 922. 1 Ballot Papier (144 Pfd.) lagert im Depot.
A B 3499. 1 Korb Tabak (115 Pfd.) lagert in Mülheim a./R.
A 40. 1 Korb Blechwaaren (127 Pfd.) lagert in Mülheim a./R.
A. 4 Colli Gusstheile (64 Pfd.) lagern in Mülheim a./R.
AD & S 478. 1 Ballot (101 Pfd.) lagert in Meschede.
Ae 6270. 1 Ballot baumw. Garn (92 Pfd.) lagert in Homberg.
A B 310. 1 Pack Papier (54 Pfd.) lagert in Homberg.
A J 129. 1 Kiste Bürstenwaaren (44 Pfd.) lagert in Solingen.
A S 3. ¼ Ohm Wein lagert in Solingen.
AK 1767. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A P 7446. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Barmen.
A K C 4901. 1 Fass Käse (200 Pfd.) lagert in Barmen.
A D S 171. 1 Ballot (122 Pfd.) lagert in Barmen.
A E 7655 1 Fass lagert in Steele.
AK 42. 1 Kübel Butter lagert in Steele.
A W 234/5. 2 Röhren (10 Pfd.) lagern in Letmathe.
A M 4. 1 Korb Feilen (131 Pfd.) lagert in Remscheid.
A G 8153. ¼ Ohm Wein (55 Pfd.) lagert in Iserlohn.
A C B. 1 Collo Eisenwaaren (30 Pfd.) lagert in Aachen M.
A W & C 4243/4. 2 Colli Sophagestelle lagern in Aachen M.
A W 366. 1 Kiste (127 Pfd.) lagert in Deutz.
AB 2901. 1 Pack 3 leere Körbe (30 Pfd.) lagert in Deutz.
AR 29/30. 2 Körbe Eisenwaaren (312 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
A S 36. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A V 1. 1 Pack Säcke (70 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A 1. 1 Kiste Militär-Effecten (54 Pfd.) lagert in Mülheim a./Ruhr.
A B 19. 3 Pack Bäume lagern in Mülheim a./Ruhr.
A 493. 1 Ballot (48 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
A 4414. 1 Kiste Gewürze (37 Pfd.) lagert in Unna.
A R 909. 1 Korb Leim (50 Pfd.) lagert in Unna.
A W 411. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
A R 914. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
A W N U 1/4. 4 Ballot Lumpen (434 Pfd.) lagern in Neuss.
A 81½. 1 Fass Branntwein (146 Pfd.) lagert in Dortmund.
A B 1045. 1 Fass Sprit lagert in Barmen-Rittershausen.
A M. 5 Pack Holzschuhe lagern in Barmen-Rittersh.
A R 3/9. 2 leere Körbe lagern in Witten.
A A 1837. 1 Korb Wein (53 Pfd.) lagert in Soest.
A K 1412/3. 2 Ballot Kunstwolle (720 Pfd.) lagern in Soest.
A L 1501. 1 Fass Blaustein (400 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B S 4483. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 2 Colli Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagern im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.
B 120. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
B B 432. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert im Depot.
B B 433. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
B D 1347. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 4830. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
B B 991. 1 Ballot baumwollene Waaren (127 Pfd.) lagert im Depot.
B M E. 1 Tau, 1 Strick lagern im Depot.
B 4229. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert im Depot.
B S 69. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert im Depot.
B S. 2 Pack Säcke (91 Pfd.) lagern im Depot.
B C 16. 1 Kiste leere Kisten (104 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
B 2. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B K 47. 1 Kiste Eisenwaaren (250 Pfd.) lagert im Depot.
B J 9. 5 Colli Packleinen (230 Pfd.) lagern im Depot.
B M 388. 1 Korb Nägel (62 Pfd.) lagert im Depot.
B M 20. 1 Korb Cylinder (37 Pfd.) lagert im Depot.
B H 1107. 1 Fass Wein (96 Pfd.) lagert im Depot.
B 4. 1 Maschinentheil (318 Pfd.) lagert im Depot.
B 11. 1 Ballot Watte (12 Pfd.) lagert im Depot.
B. 4 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
B 1. 1 Sack Lumpen (42 Pfd.) lagert im Depot.
B V C 273. 1 Kiste Eisenwaaren (146 Pfd.) lagert im Depot.
B B 5. 1 Ballot Flocken (25 Pfd.) lagert im Depot.
B N 9809. 1 Ballot Wollenwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B E 1072. 1 Ballot baumw. Waaren (39 Pfd.) lagert im Depot.
B M E. 2 Ketten lagern im Depot.
B N 40. 1 Sack Klauenmehl (155 Pfd.) lagert im Depot.
B 7. 1 Kiste Kleider (148 Pfd.) lagert im Depot.
B C 3339. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 15. 1 Korb Eisenwaaren (84 Pfd.) lagert im Depot.
B. 4 Colli Ofentheile (77 Pfd.) lagern im Depot.
B 324. 1 Korb Eisenwaaren (143 Pfd.) lagert im Depot.
B R 10. 1 Fass Petroleum (327 Pfd.) lagert im Depot.
B 40. 1 Ambos (39 Pfd.) lagert im Depot.
B W 100. 1 Schiebkarre (50 Pfd.) lagert im Depot.
B 131. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
B M 112. 1 Ballot Garn (107 Pfd.) lagert im Depot.
B 113. 1 Rolle Packleinen (40 Pfd.) lagert im Depot.

B 540. 1 Ballot Tuch (53 Pfd.) lagert im Depot.
B 37. 1 Korb Cognac (50 Pfd.) lagert im Depot.
B G 2594. 1 Kiste Gypsarbeit (209 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Kammrad (14 Pfd.) lagert im Depot.
B E 506. 1 Korb Eisenwaaren (178 Pfd.) lagert im Depot.
B C 1031. 1 Korb Tabak (56 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
B A 92. 1 Kiste Leder (77 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B S 8137. 1 Kiste Blechwaaren (234 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B. 1 Rolle Blech (37 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
B S 4427. 1 Fass Messingdraht (260 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B 10. 3 Rg. Draht (180 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
B K M F. 1 Sack Kartoffelmehl (200 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B 215. 1 Kistchen Säcke (14 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B 21. 6 Tafeln Blech (120 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
B E S 3. 1 Decimalwage (400 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B 53. 1 Pack Kohlenlöffel (45 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B 1287. 1 Kiste Feuerzeug (135 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B S 288. 1 Fass Draht (885 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B H 5761. 1 Kiste Galanteriewaaren (68 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B H 128/9. 2 Ballot Leder (161 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
B 1308. 1 Kiste Cigarren (167 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B L 450/54. 5 Sack Mehl (1000 Pfd.) lagern in Meschede.
B N 6056. 1 Stange Eisen lagert in Steele.
B 47. 1 Fass Petroleum lagert in Steele.
B R 208. 1 Ballot Hopfen (150 Pfd.) lagert in Steele.
B 887. 1 Ballot Caffee lagert in Steele.
B # 4. 1 Kiste Glanzroth (25 Pfd.) lagert in Werden.
B H 21. 1 Korb Eisenwaaren (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
B H 0. 1 Pack Schiefertafeln (20 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
B H 1644. 1 Kiste Kurzwaaren (75 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
B 4544. 1 Bürde Eisen (272 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
B O 31/32. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B & F 390. 1 Fass Zucker (1500 Pfd.) lagert in Iserlohn.
B 269. 1 Ballot (56 Pfd.) lagert in Aachen M.
B 3. 1 Pack Körbe (9 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B 1441. 1 Korb (42 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B 1502. 1 Ballot Tuch (52 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B C 6057. 1 Fass Oel (270 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B M E. 12, 22. 2 Ketten lagern in Iserlohn.
B 10. 1 leerer Verschlag lagert in Arnsberg.
B P 1426. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
B 16539. 1 Kiste lagert in Haspe.
B. 1 Kohlenbecken lagert in Soest.
B 103. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Neuss.
B T M 301. 1 Kiste (165 Pfd.) lagert in Neuss.
B 87. 1 Ballot Lumpen (280 Pfd.) lagert in Neuss.
B E 1. 1 Ballot Lumpen (215 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B S 1503. 1 Ballot Lumpen (59 Pfd.) lagert in Oberhausen.
B C 237. 1 Kiste Glaswaaren (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B 7071. 1 Kiste Twist (144 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
195/200. 6 Fass Nieten (6270 Pfd.) lagert in Witten.
B 10. 1 Korb Kleider (38 Pfd.) lagert in Soest.
C K. 1 Pack Matten (40 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Kiste alte Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb Caffeemühlen (15 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C M E. 5 Colli Bretter (100 Pfd.) lagern im Depot.
C R L 20/21. 2 Pack Papier (150 Pfd.) lagern im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C F B 647. 1 Pack Sensen (34 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Thran (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen lagern im Depot.
C G 4905, P S 160. 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1. 1 Pack Packpapier (70 Pfd.) lagert im Depot.
C N 198. 1 Ballot Leinen (37 Pfd.) lagert im Depot.
C[L] 9991. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
C R 7340. 1 Ballot Papier (48 Pfd.) lagert im Depot.
C C 1157. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
C D P 3128. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert im Depot.
C H 703. 1 Kiste Kurzwaaren (113 Pfd.) lagert im Depot.
C W 5619. 1 leere Seifentonne (27 Pfd.) lagert im Depot.
C 1251. 1 Korb Drahtstifte (56 Pfd.) lagert im Depot.
C M 981. 4 Pack Eisendraht (300 Pfd.) lagern im Depot.
C H F M 432/3, 458. 3 leere Fässer (121 Pfd.) lagern im Depot.
C T 193. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
C T 206. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert im Depot.
C H 7277. 1 Pack Körbe (13 Pfd.) lagert im Depot.
C C 887. 1 Kiste Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
C L B 63. 1 Korb Eisenwaaren (85 Pfd.) lagert im Depot.
C W 240. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
C W C 9710 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert im Depot.
C A 701. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1853. 1 Kiste Eisenwaaren (370 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1303. 1 Korb Drahtnägel (218 Pfd.) lagert im Depot.
C W 283. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
C A 37. 1 Collo Tischbretter (85 Pfd.) lagert im Depot.
C L. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert im Depot.
C A 3049. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
C S 95. 1 Fass Eisenwaaren (285 Pfd.) lagert im Depot.
C H 40. 1/2 Ohm Essig (159 Pfd.) lagert im Depot.
C H K 15. 2 Colli Bettstellen (66 Pfd.) lagern im Depot.
C B 5. 2 Colli 4 Bettstellentheile (68 Pfd.) lagern im Depot.
C A 4842. 1 Korb Schneidemesser (56 Pfd.) lagern im Depot.
C T 756. 1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert im Depot.
C T S 55. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
C R 10. 1 leere Tonne (33 Pfd.) lagert im Depot.
C S B 341. 1 Fass Wachs (424 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6906. 1 Fass Eisenwaaren (536 Pfd.) lagert im Depot.
C B 514. 1 Fass (130 Pfd.) lagert im Depot.
C W 307. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
C K 7930. 1 Korb Flaschen (72 Pfd.) lagert im Depot.
C R 907. 1 Kiste Lack (101 Pfd.) lagert im Depot.
C B 177. 1 Ohm Oel (362 Pfd.) lagert im Depot.
C W 308. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
C R 2676. 1 Kiste Döschen (139 Pfd.) lagert im Depot.
C J H 7/8. 2 Pack Strohpapier (100 Pfd.) lagern im Depot.
C H 101. 1 Fass Butter (31 Pfd.) verkauft.
C C 10/11. 2 Körbe leere Flaschen lagern in Mülheim a. Rhein.
C F B 1087. 1 Korb Eisenwaaren (86 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C F E 1259. 1 Korb Bohrer (55 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C B 2940. 1 Korb Tabak (69 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C F B 3868. 1 Korb Eisenwaaren (53 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C V 2135. 1 Fässchen 1 Topf (100 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C Z 6995. 1 Kiste Wollwaaren (58 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C Z. 1 Korb Krüge (17 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C F 221. 1 Kiste Schlösser (108 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
C D 5506/10. 5 Säcke Saamen (400 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
C L B. 1 Pack Säcke (35 Pfd.) lagert in Essen.
C T 5. 1 Pack Fournire (201 Pfd.) lagert in Essen.
C P 1. 1 Ballot Putzwolle (150 Pfd.) lagert in Dortmund [E.-E.].
C 324. 1 Pack 3 Pack Holzschuhe (9 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C R 2160. 1/2 Oxhoft leer (93 Pfd.) lagert in Barmen.
C D 541. 1 Fass Wein (180 Pfd.) lagert in Barmen.
C 4. 4 Ofenfüsse und 1 Bund Eisen lagern in Steele.
C 223. 1 Fass lagert in Steele.
C K 315. 1 Bund Gussstahl lagert in Steele.
C W 54. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
C M 86. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
C H 541. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
C & F 5146. 1 Fass Sprit (800 Pfd.) lagert in Iserlohn.
C K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
C K 180. 1 Sack Graupen (50 Pfd.) lagert in Bochum.
C P 2644. 1 Ballot Watte (64 Pfd.) lagert in Bochum.
C H 6616. 1 Pack Korbwaaren (8 Pfd.) lagert in Siegen.
C H P 1486. 1 Kiste Porzellan-Knöpfe (70 Pfd.) lagert in Siegen.
C F 8. 1 Korb Eisenwaaren (82 Pfd). lagert in Ohligswald.
C F C 1055. 1 Korb Feilen (103 Pfd.) lagert in Neuss. [E.-E.)
C B 514. 1 Fass (125 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C K. 1 Kochplatte (136 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C P 20. 1 Ballen Manufacturwaaren (90 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C T 2466. 1 Kiste (120 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C T 397. 1 Bürde Stahl (192 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C P 8991. 1 Korb (23 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C V 40. 1 Ballot Manufacturwaaren (90 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C B. 3 Säcke Reis (600 Pfd.) lagern in Obercassel.
C M E 385, 533. 2 Ketten lagern in Iserlohn.
C D S 5088. 1 Fass Seife (28 Pfd.) lagert in Iserlohn.
C W 374. 1 Kiste Kleider lagert in Hagen.
C E H. 1 Schleifstein lagert in Arnsberg.
C A 837. 1 Korb lagert in Arnsberg.
C K 3298. 1 Pack Schaufeln lagert in Haspe.
C W K 806. 1 leeres Oelfass (70 Pfd.) lagert in Soëst.
C F B 3964. 1 Decimalwage lagert in Steinbeck.
C F B 497. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
C F B 3307. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C L & C 4658. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Ofenroster (4 Pfd.) lagert im Depot.
D 11. 1 Ballot Wolle (290 Pfd.) lagert im Depot.
D 1. 1 Rolle Blei (117 Pfd.) lagert im Dopot.
D N 7478. 1 Ballot Garn (275 Pfd.) lagert im Depot.
D F 3980. 1 Ballot Garn (200 Pfd.) lagert im Depot.
D A 1628. 1 Kiste baumw. Waaren. (65 Pfd.) lagert im Depot.
D K 1448. 1 Kiste Cigarren (89 Pfd.) lagert im Depot.
D 6727/8. 2 Ballot Lumpen (965 Pfd.) lagern im Depot.
D M 2421. 1 Pack Papier (92 Pfd.) lagert im Depot.
D B 666. 1 Ballot Garn (77 Pfd.) lagert im Depot.
D 16. 1 Korb Zucker (5 Pfd.) lagert im Depot.
D C L 2097. 1 Korb Flaschen (62 Pfd.) lagert im Depot.

D 9053. 1 Kiste Zucker (44 Pfd.) lagert im Depot.
D 980. 1 Ballot Wollwaaren (35 Pfd.) lagert im Depot.
D 8144. 1 Fass Schmalz (95 Pfd.) verkauft.
D 228. 1 Fass Wein (90 Pfd.) verkauft.
D R 1421. 1 Korb Eisenwaaren (32 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
D P 102. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
D W H L 3777/8. 2 Fass Petroleum (700 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
D L. 8 Bund Seegras lagern in Steele.
D C 6. 1 leere Kiste lagert in Iserlohn.
D. 11 Stab Flacheisen lagern in M.-Gladbach.
D. 18 Stab Rundeisen lagern in M.-Gladbach.
D. 1 Stab □Eisen lagert in M.-Gladbach.
D V 1619. 1 leeres Fass lagert in Haspe.
D U 3810. 1 Kiste Kratzen (312 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
D S & C B 20. 1 Ballot lagert in Barmen in Rheinpr.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E Z 1. 1 Holzkoffer Kleidungsstücke (40 Pfd.) lagert im Depot.
E D 265/6. 2 Kisten Harz (322 Pfd.) lagern im Depot.
E B 770. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert im Depot.
E J 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.
E 10. 1 Ballot Heede (70 Pfd.) lagert im Depot.
E 3116. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
E 2. 2 Pack Papier (40 Pfd.) lagern im Depot.
E 9/11. 3 Bund Eisen (230 Pfd.) lagern im Depot.
E & G 3078. 1 Ballot Hanfseil (72 Pfd.) lagert im Depot.
E C 6. 1 Korb Nudeln (57 Pfd.) lagert im Depot.
E H 129. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Collo Ofentheil (13 Pfd.) lagert im Depot.
E T 5226. 1 Kiste Spielwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
E M 859/60. 2 leere Kisten (88 Pfd.) lagern im Depot.
E H 130. 1 leere Kiste (53 Pfd.) lagert im Depot.
E S 50. 1 Bällchen Tuch (53 Pfd.) lagert im Depot.
E 2/3. 2 Körbe Tabak (199 Pfd.) lagern im Depot.
E 6. 1 Korb grosse Eisenwaaren (75 Pfd.) lagert im Depot.
E B 2. 1 Korb Blechflaschen (11 Pfd.) lagert im Depot.
E S 3161. 1 Ballot leinene Waaren (110 Pfd.) lagert im Depot.
E G 6741. 1 Kiste Blechwaaren (114 Pfd.) lagert im Depot.
E L 1490. 1 grosse leere Kiste (110 Pfd.) lagert im Depot.
E M 115, 227. 2 leere Fässer (28 Pfd.) lagern im Depot.
E 2578. 1 Kübel Butter (128 Pfd.) verkauft.
E 932. 1 Fass Wurst (100 Pfd.) verkauft.
E G 8781/2. 2 Ballot Papier (50 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
E 1200. 1 Kistchen Seife (30 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
E 50. 1 Korb Eisenwaaren (33 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
E H 6699/700. 2 Kisten (542 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
E S 3951. 27 Pack Papier (1800 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
E L 537. 1 Korb eiserne Gehänge (90 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
E S 146. 1 Korb Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
E W 10/11. 2 Körbe Flaschen (22 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
ЭF 19710. 1 Sack Graupen (17 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
E H 880. 1 Korb (15 Pfd.) lagert in Essen.
E S 3. 1 Ballot Flocken lagert in Solingen.
E K. 1 eiserner Rahmen (34 Pfd.) lagert in Dülken.
E M 5. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Barmen.
E. 1 Ballot Putzwolle lagert in Steele.
E M 341. 1 Ballot Caffee (143 Pfd ) lagert in Steele.
E B & C 372. 1 Sack lagert in Steele.
E 383. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E & C 4. 1 Pack Papier (72 Pfd.) lagert in Iserlohn.
E H 124. 1 Ballot (30 Pfd ) lagert in Bochum.
E & G 100. 1 Modell (13 Pfd.) lagert in Siegen.
E 7337/40. 4 Ballot Caffee lagern in Vohwinkel.
E 4. 1 Ballot (155 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E B 2788. 1 Ballot Seilerwaaren (29 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E S C 6088. 1 Ballot Manufacturwaaren (34 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E T H 7122. 1 Fass (700 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
E 1. 1 Fass (120 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
E S 1043. 1 Kiste (320 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
E S 332. 1 Pack Papier (37 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr
E D & S 76. 1 Korb Eisenwaaren (82 Pfd.) lagert in Deutz.
E M 4. 1 Sack Kartoffeln (52 Pfd.) lagert in Unna.
E 1586. 1 Kiste Eisenwaaren (220 Pfd.) lagert in Neuss.
E. 1 leere Kiste (18 Pfd.) lagert in Neuss.
E W 10. 1 Korb Eisenwaaren (135 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
E H 1533. 1 Kiste (147 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
E C 195/6. 2 Fass Oel (471 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
E D 679. 1 Kiste Pech (228 Pfd.) lagert in Soëst.
E F C 173. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F S. 1 Ballot Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F N 2216/19. 4 Ballot Nessel (1098 Pfd.) lagern im Depot.
F B 1522. 1 Verschlag Marmorplatte (45 Pfd.) lagert im Depot.
F B 605. 1 Harass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
F B. 1 Kiste Kleider (20 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Kübel Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F G 2661. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F 390. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F S 517. 1 Ofentheil (25 Pfd.) lagert im Depot.
F T 5021. 1 Korb Lacritzen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert im Depot.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert im Depot.
F P 197. 1 Rolle Eimer (35 Pfd.) lagert im Depot.
F. 3 Ofenroster (11 Pfd.) lagern im Depot.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
F H R 995/6. 2 leere Fässer (120 und 51 Pfd.) lagern im Depot.
F S 18. 1 Pack Papier (47 Pfd.) lagert im Depot.
F P 2176. 1 Fässchen Schuhwaaren (64 Pfd ) lagert im Depot.
F 316. 1 Fass Soda (700 Pfd.) lagert im Depot.
F W R 3851. 1 Fass Kreide (400 Pfd.) lagert im Depot.
F C 2875. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
F C 3182. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert im Depot.
F 6830. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
F F 5. 1 Ballot Packleinen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F F 652. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert im Depot.
F 1. 1 Pack, 4 weisse Handkörbe (15 Pfd ) lagert im Depot.
F H 49. 1 Ballot Grassamen (25 Pfd.) lagert im Depot
F H 4022. 1 Kiste Portemonnaies (83 Pfd ) lagert im Depot.
F H 4024. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert im Depot.
F. 1 Collo Ofentheile (16 Pfd.) lagert im Depot.
F H 4692. 1 Kiste Kurzwaaren (23 Pfd.) lagert im Depot.
F W G 1561. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
F & C 6. 1 Pack Pergamentpapier (60 Pfd.) lagert im Depot.
F K L 10. 1 Kiste Effecten (68 Pfd.) lagert im Depot.
F B F 6. 1 Collo Packleinen (32 Pfd ) lagert im Depot.
F W 6046. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert im Depot.
F H M 87. 1 leeres Fass (47 Pfd ) lagert im Depot.
F W 11. 1 Stab Eisen (26 Pfd.) lagert im Depot.
F K 24/5. 2 Colli Maschinentheile (230 Pfd.) lagern im Depot.
F B 1. 1 Korb Tabak (90 Pfd.) lagert im Depot.
F A 270. 1 leere Kiste (54 Pfd.) lagert im Depot.
F H 36. 1 Pack Springfedern (62 Pfd ) lagert im Depot.
F N 1052. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
F H 714. 1 Kiste Drahtgewebe (159 Pfd ) lagert im Depot.
F P 120. 1 Kiste Blechbeschläge (230 Pfd.) lagert im Depot.
F H 11. 1 Kiste Emballage (85 Pfd.) lagert im Depot.
F C 1552. 1 Pack Papier (81 Pfd.) lagert im Depot.
F B F 5668. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
F 51. 1 Ballot Garn (22 Pfd.) lagert im Depot.
F N 400/1. 2 Pack Holzwaaren (43 Pfd.) lagern im Depot.
F 124. 1 Fass Tinte (85 Pfd.) lagert im Depot.
F H 1570. 1 Kiste Eisenwaaren (88 Pfd ) lagert im Depot.
F 14. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) lagert im Depot.
F H 4531. 1 Verschlag Glasscherben (500 Pfd ) lagert im Depot.
F L 1491. 1 leere Kiste (110 Pfd.) lagert im Depot.
F B 483. 1 Sack ger. Obst (160 Pfd ) lagert im Depot.
F & A G 8411. 1 Sack Erbsen (200 Pfd ) lagert im Depot.
F 134. 1 Sack Pflaumen (102 Pfd.) lagert im Depot.
F M 39. 1 Ballot Papier (368 Pfd.) lagert im Depot.
F G. 1 Fässchen Cappus (73 Pfd.) lagert im Depot.
F G 00 G 9. 1 Fass Petroleum (305 Pfd.), verkauft.
F A W 10939. 1 Ballot Tuch (861 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F L 54. 1 Kiste Wein (89 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F H. 1 Block Rohzink (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F K 450. 1 Ballot Materialwaaren (18 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F G 1043. 1 Sack Bindfaden (104 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F R 3457. 1 Kiste Cigarren (25 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F S 205. 1 Bund Stahl (93 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F 91. 1 Kiste Feuerzeug (93 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F. 10 Colli Stühle (77 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
F D 2712. 1 Korb Krüge (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F S S 7. 1 Kiste Maschinenmesser (18 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F H 1/2. 2 leere Kisten (90 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
F B. 3 Säcke Waizen (580 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
F B 1789. 1 Kiste (388 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F E S 1141. 1 Bund Stahl (52 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F S. 1 Ring Draht (96 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F S 149. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
F 1070. 1 Ballot Tuchwaaren (40 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
F 2301. 1 Ballot Manufacturwaaren (86 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F H 296. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F L 34. 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F L 892. 1 Korb (14 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F S 7095. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
F H 5. 1 Ballot Borsten (50 Pfd.) lagert in Aachen M.
F J 516. 1 Kiste Glaswaaren (160 Pfd.) lagert in Aachen M.
F 3. 1 Collo Ofentheile (17 Pfd.) lagert in Siegen.
F J C 198. 1 Fass Schmiere (1500 Pfd.) lagert in Iserlohn.
F H 2. 1 Korb (23 Pfd.) lagert in Iserlohn.

F V C 407. 1 Kiste Feuerzeug (53 Pfd ) lagert in Neh.-Hüsten.
F H 106. 1 Bund Eisenblech (109 Pfd.) lagert in Remscheid.
F W C. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
F A 189. 1/4 Ohmfass leer (30 Pfd.) lagert in Dortmund.
F V C 804. 1 Pack 4 leere Körbe (29 Pfd.) lagert in Werden.
F S 206. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Steele.
F 14. 1 Kiste Kleider (100 Pfd.) lagert in Steele.
F H 352. 1 Ballot Twist (1100 Pfd.) lagert in Barmen.
F L 371. 1 Kiste (39 Pfd.) lagert in Barmen.
F A W 104. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Solingen.
F 399. 1 Ballot Leinen (152 Pfd.) lagert in Essen.
F R 93. 1 Korb eiserne Nägel (88 Pfd.) lagert in Deutz.
W 85154. 1 Korb Liqueur (96 Pfd.) lagert in Barmen.
F W R 2606 1 Pack Papier (144 Pfd.) lagert in Oberhausen.
F T 1693. 1 Kiste Messingwaaren (30 Pfd.) lagert in Neuss.
F C 1695. 1 Kiste (180 Pfd.) lagert in Neuss.
F 552. 1 Ballot (27 Pfd.) lagert in Neuss.
F & C 468. 1 Korb Feilen lagert in Haspe.
F R 4. 1 Pack Sensen lagert in Haspe.
F H 24. 1 leere Kiste lagert in Haspe.
F R 1679. 1 leere Kiste lagert in Haspe.
F 1 Ballot Blei lagert in Arnsberg.
F H 5896. 1 Kiste Emballage (44 Pfd.) lagert in Unna.
F 4372/3. 1 Kiste (22 Pfd.) lagert in Hamm.
F D. 1 Pack Holzschuhe (26 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
F B 71. 1 Korb Tabak (63 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
F W & C 18. 1 Ballot lagert in Barmen-Rittershausen.
F P 304. 1 Pack Eimer lagert in Schwelm.
F S 200. 1 Ballot Garn (88 Pfd.) lagert in Schwelm.
F H 1. 1 Kiste (74 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
F A 257. 1 Fass Wein (180 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F B 555. 1 Fass Oel (750 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F S 1. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F S S 6012. 1 Kiste (140 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F H 4762. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F H 213. 1 Fass (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F H 214. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F B 177. 1 Fass Gemüse (110 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G H 108. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert im Depot.
G R 215. 2 Pflugschaare (10 Pfd.) lagern im Depot.
G 2238. 1 Kiste Sarggarnituren (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
G 9393. 1 Korb Korbwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
G 1144. 1 Kiste Blechdosen (42 Pfd.) lagert im Depot.
G M. 2 Pack Säcke (80 Pfd.) lagern im Depot.
G H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
G F 1421. / L W 16. } 1 Ballot baumwollener Abfall (250 Pfd.) lagert im Depot.
**G T 116. / G 15.** } **1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.**
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G 2 1 gusseisener Ofendeckel (5 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G S 182. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
G L 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert im Depot.
G N 979. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Stab Eisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
G S 2293. 1 Fass Blechwaaren (210 Pfd.) lagert im Depot.
G 377. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
G W 2928. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
G A. 2 Colli Röhren / G A. 1 Korb Gasröhren } (60 Pfd.) lagern im Depot.
Gb St. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert im Depot.
G K 126. 1 Topfdeckel (9 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2877. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert im Depot.
G C 304 1/2. 1 Kiste Stifte (10 Pfd.) lagert im Depot.
G L 20/21. 2 Korb Eisenwaaren (290 Pfd.) lagern im Depot.
G H 1794. 1 Pack Papier (59 Pfd.) lagert im Depot.
G S 361. 1 Pack Papier (96 Pfd.) lagert im Depot.
G H 4. 1 Kiste Porzellan (270 Pfd.) lagert im Depot.
G H 555. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert im Depot.
G J 67. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert im Depot.
G K 6941. 1 Korb Mineralwasser (82 Pfd.) lagert im Depot.
G S 1. 1 Ballot Leinen (22 Pfd.) lagert im Depot.
G H 761. 1 Collo Hobelmaschine (13 Pfd.) lagert im Depot.
3689/70. / G L 319. / 7653/5. } 7 Ballot Bieber (748 Pfd.) lagern im Depot.
G H 6. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) lagert im Depot.
G V 10703. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.) lagert im Depot.
G Z 3457. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
G J P 763. 1 Fass Farbwaaren (83 Pfd ) lagert im Depot.
G F 78. 1 Pack Bäume (66 Pfd ) lagert im Depot.
G S 1009. 1 Fass Wein (180 Pfd.) lagert im Depot.
G K 10175. 1 Korb Flaschen (115 Pfd.) lagert im Depot.
G K 253. 1 Anker Wein (90 Pfd.) lagert im Depot.
G S 20734. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
G S 657. 1 Korb Wein (58 Pfd.) lagert im Depot.
G R 1238. 1 Kiste Firniss (54 Pfd.) lagert im Depot.
G M 3456. 1 Bällchen Wollwaare (12 Pfd.) lagert im Depot.
G E 4549. 1 Ballot Tuch (54 Pfd.) lagert im Depot.
G P 2. 1 Korb Butter (60 Pfd.) verkauft.
G B 967. 1 Kiste Körbe (60 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G S 3152. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G A B 478. 1 Korb (66 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G W 3174. 1 Kiste Papiertaschen (55 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G B 401. 1 Kiste Wein (85 Pfd ) lagert in Mülheim a. Rh.
G 80. 1 Bund eiserne Stangen (53 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G F 1150. 1 Kiste Glaswaaren (63 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G C 1142. 1 Kiste Schuhe (20 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G E 40. 1 Korb Zangen (120 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G K 427. 1 Kiste Eisenwaaren (28 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
G L 7/8. 2 Körbe Eisenwaaren (300 Pfd.) lagern in Mülheim a. Ruhr.
G. 1 Platte Eisenblech (57 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G D 8935. 1 Fass Stärke (680 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G L 498. 1 Ballot Leinen (97 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G S 45. 1 Sack Saamen (203 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G J 977. 1/4 Ohm Wein (90 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G R 5028. 1 Ohm Wein (700 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
G K. 10 Gewichte (100 Pfd.) lagern in Deutz.
G K 320. 1 Kiste Eisenwaaren (43 Pfd.) lagert in Aachen M.
G P 596. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.) lagert in Aachen M.
G T 630. 1 leere Kiste lagert in Neviges.
G D H 16825. 1 Ballot Caffee lagert in Bochum.
G B 510. 1 Fass Oel lagert in Iserlohn.
G W 956. 1/2 Ohm Wein lagert in Iserlohn.
G K 3388. 1 Ballot (42 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G 143. 1 Fass Petroleum (315 Pfd.) lagert in Remscheid.
G R 6655. 1 Rolle Papier (3 Pfd.) lagert in Remscheid.
G St 831. 1 Kiste (54 Pfd.) lagert in Remscheid.
G S 9154. 1 Ballot lagert in Steele.
G K 299. 1 Kiste lagert in Steele.
G M 791. 1 Kübel Butter (82 Pfd.) lagert in Barmen.
G v B 57. 1 Ballot (600 Pfd.) lagert in Barmen.
G W 3418. 1 Kiste (80 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G K 183. 1 Kiste Hopfen (180 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G B 1756. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G 43. 1 Brd. Stahl (105 Pfd.) lagert in Herdecke.
G E 1018. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G A G. 1 Kiste / 1 Verschlag } Maschinenth. (148 Pfd.) lagern in Meschede.
G U 1503. 1 Pack Papier (13 Pfd.) lagert in Essen.
G G 63 1 Sack Hafer (63 Pfd.) lagert in Langendreer.
G W 14. 1 Korb Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert in Neuss.
G L 102. / A 13. } 1 Sack Caffee lagert in Haspe.
G A 1974. 1 Kiste leere Kisten (137 Pfd.) lagert in Unna.
G S 3840. 1/2 Ohm Anis lagert in Elberfeld D.
G T 259. 8 Brd. Stahl (530 Pfd.) lagern in Hamm.
G T 1184. 7 Brd. Stahl (200 Pfd.) lagern in Witten.
G G 1130. 1 Kiste Seife (28 Pfd.) lagert in Schwelm.
H 2. 1 Sack Säcke (8 Pfd.) lagert im Depot.
H J M 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
H R 60. 1 Ballot Wolle (700 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H C 5238. 1 Kiste Kurzwaaren (92 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Kette lagert im Depot.
HR. 1 Ofenfuss (34 Pfd.) lagert im Depot.
H 1769. 1 Korb Blechflaschen (8 Pfd.) lagert im Depot.
H H / C O } 37. 1 Ballot Baumwolle (490 Pfd.) lagert im Depot.
H G. 1 Privatdecke (30 Pfd.) lagert im Depot.
HB. 80 Schüppenblätter (160 Pfd.) lagern im Depot.
HP 223. 1 Korb Lack (110 Pfd.) lagert im Depot.
H 5. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
H W B 645 1 leeres 1/4 Ohmfass lagert im Depot.
H. 1 Ofenaufsatz lagert im Depot.
H 56. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
HR 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern im Depot.
H B 1891. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
H E 2320. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert im Depot.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern im Depot.
H R 301. 1 Rolle Leder (128 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ofenroster (1 Pfd.) lagert im Depot.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern im Depot.
H 414. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Kiste Kurzwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.
H J 1/4. 4 Colli Budengestelle (50 Pfd.) lagern im Depot.
H. 4 gusseiserne Räder (120 Pfd.) lagern im Depot.
H S 883. 1 leerer Korb (21 Pfd.) lagert im Depot.
H K 718. 1 Ballot Wollwaaren (300 Pfd.) lagert im Depot.

H P F 408. 1 Ballot Teppich (75 Pfd.) lagert im Depot.
H F 2698. 1 Kiste Cichorien (50 Pfd.) lagert im Depot.
H L S 660. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
H B C. 15 Ballot Leder (1770 Pfd.) lagern im Depot.
H S 1/2. 2 leinene Privatdecken (60 Pfd.) lagern im Depot.
H 8. 1 Ballot Manufacturwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
H 459. 1 Kiste Pissoirs (138 Pfd.) lagert im Depot.
H P 125. 1 Fass Schuhwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
HE. 1 leere Kiste (112 Pfd.) lagert im Depot.
H S 2. 1 leeres 1/8 Tönnchen (5 Pfd.) lagert im Depot.
H 48. 1/2 Tonne Häringe (150 Pfd.) lagert im Depot.
H C 1/2. 2 Pack lein. Decken (33 Pfd.) lagern im Depot.
H 2371. 1 Kiste Eisenwaaren (52 Pfd.) lagert im Depot
JSJ 4255. 1 Korb Eisenwaaren (159 Pfd.) lagert im Depot.
H G L / G T 25640. 1 Ballot Leinen (100 Pfd.) lagert im Depot.
H B 13. 1 Kiste Effecten (30 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ballot Lumpen (260 Pfd.) lagert im Depot.
HR 955. 1 Bund Rundeisen (228 Pfd.) lagert im Depot.
H S 436. 1 Kiste Musikalien (95 Pfd.) lagert im Depot.
H 14. 1 Ballot Leinen (50 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1779. 1 Kiste Handschuhe (58 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1148. 1 Kiste Tuch (70 Pfd.) lagert im Depot.
H 110. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
H 760. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert im Depot.
H 20. 1 Pack Tafeln (17 Pfd.) lagert im Depot.
H R 100. / A R 13. } 1 leeres Oelfass (164 Pfd.) lagert im Depot.
H C 1829. / C E 7662. } 1 leeres Ohmfass (52 Pfd.) lagert im Depot.
H 1/2. 1 leere Kiste 1 Collo Fassdauben (40 Pfd.) lagern im Depot.
H B 762. 1 leerer Korb (3 Pfd.) lagert im Depot.
H 18. 1 Kiste Eisenwaaren (220 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Sack Nüsse (83 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Stück eisernes Rohr 3 1/2' lang (110 Pfd.) lagert im Depot.
H W S W 4373. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert im Depot.
H W C 706. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 127. 1 leere Kiste (61 Pfd.) lagert im Depot.
H W C 1199. 1 leere Kiste (95 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 1341. 1 leere Kiste (88 Pfd.) lagert im Depot.
HB 729. 1 Fass Wein (176 Pfd.) lagert im Depot.
HB 730. 1 Fass Wein (179 Pfd.) lagert im Depot.
HD 11. 1 Sack Grütze (26 Pfd.) lagert im Depot.
H P 1990. 1 Fass Petroleum (377 Pfd.) lagert im Depot..
H S 170. 1 Ballot Garn (185 Pfd.) lagert im Depot.
Hk 1783. 1 Ballot Tuch (75 Pfd.) lagert im Depot.
H 1842. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Ballot Holzschuhe (55 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Ballot Säcke (90 Pfd.) lagert im Depot.
H 3. 1 leeres Oelfass (21 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 1347. 1 leere Kiste (70 Pfd.) lagert im Depot.
H J 1736. 1 Fass Eisenbeize (390 Pfd.) lagert im Depot.
H K 5. 1 Ballot Lumpen (95 Pfd ) lagert im Depot.
H 2492. 1 Fass Bleiweiss (1130 Pfd.) lagert im Depot.
H 9050. 1 Kiste Colonialwaaren (48 Pfd.) lagert im Depot.
H 9838. 1 Kiste Wein (118 Pfd.), verkauft.
H S 135. 1 Fass Wein (50 Pfd.), verkauft.
H 1. 1 Haut (42 Pfd.), verkauft.
H 8620. 1 Fass Kleinfleisch (446 Pfd.), verkauft.
JSJ 10 Tönnchen Seife (273 Pfd.), verkauft.
H K H / S. 7073. 1 Kiste Porzellan (64 Pfd.) lagert in Mülheim a R.
H N 1. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H A G 585. 630. 722. 741. } 4 leere Kisten (177 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
H 1. 1 Pack 5 Körbe (33 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H B 2435. 1 Kübel Butter (59 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
HL 3725. 1 Kiste Gusswaaren (268 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H B 576. 1 Kiste (69 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
HB H 23. 1 Kiste Bandwaaren (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
JSJ 2732. 1 Ballot Säcke (48 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H 41. 1 Kistchen Glaswaaren (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H C 8545. 1 Kiste Porzellan (77 Pfd.) lagert in Mülheim a Rh.
H 351/4. 4 Sack Erbsen & Kräuter (210 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
H 13260. 1 Kiste Seife (425 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H 1446/7. 2 Kisten Feuerzeug (356 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
H 2749. 1 Korb Candis (26 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H 6. 1 Korb leere Flaschen (125 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
JSJ 40. 1 Kiste Schuhe (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H. 3 Ofenplatten (118 Pfd.) lagern in Uerdingen.
H. 2 Stück Füsse zu einem runden Tische (19 Pfd.) lagern in Mülheim an der Ruhr.
H C 2141. 1 Kiste Cigarren (155 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
H D S 1316. 1 Ballot (182 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
HK. 2 Stab Flacheisen lagern in Mülheim a. Ruhr.
H. 1 Korb Gusstheile (54 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H 5. 1 Ballot Packleinen (140 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H D 3448. 1 Korb (27 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
HK 5. 1 Ballot Betten (94 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H W 252. 1 Ballot (50 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H Z. 1 Ballot Säcke (94 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H S / S 95. 1 Rolle Packleinen (50 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H C 9. / W 33. } 1 Ballot alte Watte (115 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H L 1833. 1 Ballot Tapeten (100 Pfd.) lagert in Duisburg.
H A. 1 Collo Meubles (30 Pfd.) lagert in Duisburg.
H S 1. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Siegen.
HE G 867. 1 Korb Wein (100 Pfd.) lagert in Neviges.
H & G 11670/4. 5 Pack Hämmer (450 Pfd.) lagern in Bochum.
H C 3926. / 3920. } 2 Körbe Hohlglas (310 Pfd.) lagern in Iserlohn.
H M G 3165. 1 Kiste (68 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H K / M C 62. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H R 1/2. 2 Ballot Caffee (224 Pfd.) lagern in Remscheid.
HT 100. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
H E 37. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
H W 5. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
H T M 13. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
HB. 2 gusseiserne Ofenthüren (10 Pfd.) lagern in Dortmund.
H 18. 1 Pflugeisen (13 Pfd.) lagert in Dortmund.
H K 9518. 1 leere Kiste (15 Pfd ) lagert in Dortmund.
HR 6. 1 Kiste (110 Pfd.) lagert in Steele.
H 822. 1 Fass Oel lagert in Steele.
H K 25 1 leerer Korb lagert in Steele.
H K 4. 1 Schinken lagert in Steele.
H S. 213. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert in Barmen.
H C 9360. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Barmen.
H 9898. 1 leere Kiste (27 Pfd ) lagert in Barmen.
HH 105. 1 Ballot Leinen (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 420/1. 2 Flaschen Salmiac (265 Pfd.) lagern in Meschede.
H 2. 1 Sack Kartoffeln (210 Pfd.) lagert in Essen.
H Z 13. 1 Pack Papier (12 Pfd.) lagert in Essen.
H S 2225. 1 Kiste (320 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
HK 20243. 1 Ballot Caffee (140 Pfd.) lagert in Dortmund.
H V 4049. 1 Bürde 3 Stangen (45 Pfd.) lagert in Langendreer.
H C 5946. 1 Kiste (172 Pfd.) lagert in Oberhausen.
H F 2. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Oberhausen.
H E 1057. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Neuss.
H 462. 1 Fass Bier lagert in Haspe.
H R 680. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
HB 715. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Haspe.
H 1. 1 Korb Flaschen lagert in Arnsberg.
H K 1298. 1 Korb gr. Eisenwaaren lagert in Arnsberg.
H S C 2734. 1 leere Kiste lagert in Arnsberg.
HE S 645. 1 Kiste (100 Pfd.) lagert in Arnsberg.
H 10. 1 Ring Draht (95 Pfd.) lagert in Langenberg.
H 5522. 1 Kiste Porzellan lagert in Hagen.
HB. 1 Korb Riegel lagert in Hagen.
JSJ 2805. 1 Kiste Steine lagert in Hagen.
H St 3360. 1 Sack Mehl (180 Pfd.) lagert in Hagen.
H N 5520. 1 Nähmaschine lagert in Unna.
HE 279. 1 Fass Soda (610 Pfd.) lagert in Lindern.
HR 16. 1 Korb leere Kübel (20 Pfd.) lagern in Hamm.
H W 10. 1 Kiste lagert in Witten.
H 10. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Schwelm.
H S 2564. 1 Kiste Wollwaaren (162 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
H 391. 1 Fass Melis (672 Pfd.) lagert in Soest.
H 773. 1 Fass lagert in Steinbeck.
H 6. 1 Fass Gusswaaren (350 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H 3738. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H W R 795. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H 161. 8 Rollen Packleinen (440 Pfd.) lagern in Steinbeck.
H 190. 1 Kübel Käse (95 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H C 1. 1 Kiste (144 Pfd.) lagert in Aachen F.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J B 207. 1 Ballot wollene Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J L. 1 eiserner Tof (83 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 927. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 564. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7956. 1 Pack 25 Fensterlatten (102 Pfd.) lagern im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Ballot Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.

J B 1 Pack Draht lagert im Dépot.
J R 657. 1 Kiste Spazierstöcke (40 Pfd.) lagert im Depot.
J C V 6960. 1 Pack 2 Körbe (25 Pfd.) lagert im Depot.
J B 4. 1 Kiste Chemikalien (55 Pfd.) lagert im Depot.
J K 1914. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
J L 945. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
J R 8364. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert im Depot.
J M L. 1 leeres Fass lagert im Depot.
J G D 8521. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
J L 269. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert im Depot.
J W 2228. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert im Depot.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (346 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 Sack Deckelkörbe (78 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7993. 1 Kiste Feuerzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
J B 1/6. 6 Pack Holzwaaren (85 Pfd.) lagern im Depot,
J F 10. 2 Pack Bretter (97 Pfd.) lagern im Depot.
J R 178. 1 Kiste Garderobe (30 Pfd.) lagert im Depot.
J F C 4046. 1 Kiste Kurzwaaren (99 Pfd.) lagert im Depot.
J C W 2936. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert im Depot.
J H 100. 1 Kiste Kleider (64 Pfd.) lagert im Depot.
J W C B 5492. 1 Kiste Seife (35 Pfd.) lagert im Depot.
J W 5000. 1 Kiste Messer (48 Pfd.) lagert im Depot.
J. 1 Buffer mit Ring (50 Pfd.) lagert im Depot.
J 366. 1 Pack Säcke (70 Pfd.) lagert im Depot.
J C B 863. 1 Ballot Garn (55 Pfd.) lagert im Depot.
J S 9. 1 Fass Petroleum (372 Pfd.) lagert im Depot.
J S 420. 1 Pack Nägel (27 Pfd.) lagert im Depot.
J H 7193. 1 Pack Papier (160 Pfd.) lagert im Depot.
J N 13579. 1 Sack Bohnen (157 Pfd.) lagert im Depot.
J L H 1962. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 leere Blechbüchse (1 Pfd.) lagert im Depot.
J H 4464. 1 Anker Wein (90 Pfd.) lagert im Depot.
J K 6 leere Körbe (17 Pfd.) lagern im Depot.
JR 773. 1 Fass Häringe (155 Pfd.) lagert im Depot.
J D 1046. 1 Fass Eisen (39 Pfd.) lagert im Depot.
J. 1 Rolle Sackleinen (21 Pfd.) lagert im Depot.
P G. 1 Ballot Besen (19 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7863. 1 Korb Drahtstifte (78 Pfd.) lagert im Depot.
JM 8 1 Pack Körbe (22 Pfd.) lagert im Depot.
J G 5618. 1 Ohm Essig (324 Pfd.) lagert im Depot.
J P G 602. 12 eiserne Schaufeln (22 Pfd.) lagern im Depot.
J D 4. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
J 284. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert Mülheim a. Rh.
J S 2. 1 Sack Leinen (100 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
J C W 5615. 1 Korb Flaschen (106 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
J W B 4945. 1 Kiste Seife (54 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
J P D 5712. 1 Fass Drahtstifte (571 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
J W 8226. 1 Kiste Feigen (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
J D 18. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J D 17. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J L 1. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J L H 2837. 1 Kiste Feuerzeug } (90 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
„ 2900. 1 „ „ }
J S 11. 1 Sack Leim (54 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J S 313. 1 Ballot Wollwaaren (375 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J W S 94. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J B 1678. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Deutz.
J S 95. 1 Kiste (385 Pfd.) lagert in Duisburg.
J R B 180. 1 Kiste (47 Pfd.) lagert in Aachen M.
J W E B 176. 1 Kiste (121 Pfd.) lagert in Aachen M.
J W S 831. 1 Kiste Zündhölzer (20 Pfd.) lagert in Siegen.
J W 8797. 1 Kiste lagert in Neviges.
J J 239. 1 Kiste lagert in Neviges.
JR 3757. 1 Sack Bohnen (170 Pfd.) lagert in Bochum.
J W B 2656. 1 Kiste Seife (315 Pfd.) lagert in Bochum.
J D 458. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Iserlohn.
J G 3124. 1 Fass (56 Pfd.) lagert in Ruhrort.
J P A. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Remscheid.
J D W 596. 1 Fass Petroleum (323 Pfd.) lagert in Dortmund.
J W 9109. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Dortmund.
JM R 1623. 1 Kiste (175 Pfd.) lagert in Steele.
J W 1552. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steele.
J R 11. 1 Fass Branntwein lagert in Steele.
J A C. 1 Fass Branntwein (160 Pfd.) lagert in Barmen
J G D 338. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J J 6887. 1 Kiste Schuhwaaren (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J K 1218. 1 Ballot Reis (204 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J. 3 Hinteröfen lagern in Solingen.
J D 4540. 1 Pack Draht lagert in Solingen.
J L J 139. 1 Ballot lagert in Solingen.
J S 5. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert in Essen.
J B 7. 1 Ballot Stricke (20 Pfd.) lagert in Essen.
J S 1502. 1 Fass Wein (340 Pfd.) lagert in Neuss.
J H 3216. 1/8 Ohm, leer (12 Pfd.) lagert in Neuss.
J N 2837. 1 Kiste Flüssigkeiten lagert in Haspe.
JB H 255. 1 Bällchen lagert in Arnsberg.
JH 158. 1 Ballot Leinen lagert in Arnsberg.
J H W 758. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Hagen.
J V 1467. 1 Kiste (374 Pfd.) lagert in Hamm.
J W C B 3176. 1 Kiste Seife (29 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J 39. 92. } 2 leere Kisten (65 Pfd.) lagern in Elberfeld D.
J H 17. 1 Pack Säcke (60 Pfd ) lagert in Elberfeld D.
J C C 2362. 1 Fass lagert in Steinbeck.
J B 1327. 1 leere Kiste (18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J A 127. 1 Korb (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K & D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K S 1. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K & G 290. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K B. 3 leere Kisten lagern im Depot.
K 6. 1 Feuertopf (8 Pfd.) lagert im Depot.
K C 214. 1 Ballot Wollwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
K M 7844. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
K S 674. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
K D 2422 1 Kiste Bürsten (75 Pfd.) lagert im Depot.
K 584. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 16. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 2134. 1 Korb Bürstenwaaren (68 Pfd.) lagert im Depot.
K 8567. 9858. 2 Fässer Oel (615 Pfd.) lagern im Depot.
K C 10. 1 Modell (60 Pfd.) lagert im Depot.
K & K 29252. 1 Sack Sago (26 Pfd.) lagert im Depot.
K 1. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert im Depot.
K 110. 1 Flasche Säure (83 Pfd.) lagert im Depot.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 28. 1 Sack leere Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
K B 2101. 1 Kiste Cigarren (40 Pfd.) lagert im Depot.
K C 14. 1 Kiste Landkarten (15 Pfd.) lagert im Depot.
K K 29. 1 Sack Reis (150 Pfd.) lagert im Depot.
K R 505. 1 Pack Düten (8 Pfd.) lagert im Depot.
K 539. 1 Ballot Tuch (64 Pfd.) lagert im Depot.
K C 2067. 1 Kiste Lampendochte (207 Pfd.) lagert im Depot.
K. 6 gusseiserne Räder (13 Pfd.) lagern im Depot.
K H 950. 1 Ballot Garn (217 Pfd.) lagert im Depot.
K. 2 Pack Papier (148 Pfd.) lagern im Depot.
K 397. 1 Korb Rauchfleisch (50 Pfd.) verkauft.
K 64. 1 Fässchen Kraut (242 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K S 2602. 1 Kistchen Manufacturwaaren (100 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
K P 198. 1 Kiste hölzerne Gewichts-Einsätze (198 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
K C 9. 1 Verschlag Rundsägen (114 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K D 2712. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K C 8/9. 2 Kisten Eisenwaaren (140 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
K B 51. 1 Ballot (133 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
K M. 1 Korb Flaschen (46 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
K 6. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Siegen.
K J. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Neviges.
K G S K 9234. 1 Kiste Cigarren lagert in Neviges.
K & C 376. 1 Fass Petroleum lagert in Bochum.
K. 1 Ofentheil (125 Pfd.) lagert in Bochum.
K 1/2. 2 Fässer Branntwein (700 Pfd.) lagern in Iserlohn.
K S 960. 1 Bund Stahldraht lagert in Iserlohn.
K 68. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 70. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 72. 1 Pack 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 159. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K & H 6. 1 Korb Drahtstifte (290 Pfd.) lagert in Remscheid.
K & C 4493. 1 Fass (116 Pfd.) lagert in Letmathe.
K 451. 1 Kiste lagert in Steele.
K G S 192. 1 Kiste lagert in Steele.
K. 5 Kesseltöpfe lagern in Solingen.
K S 404. 407. 2 Pack Draht lagern in Solingen.
K 146. 1 Ballot Leinen lagert in Solingen.
K. 5 Eisenplatten (200 Pfd.) lagern in Meschede.
K Sch. 1 Sack Obst (36 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
K P 1560. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Essen.
K N 324. 1 Fass Eisenwaaren (205 Pfd.) lagert in Neuss.
K 1421. 1 Kiste lagert in Haspe.
K & C 4903. 1 Kiste (375 Pfd.) lagert in Hagen.
K F. 4 Pack 12 leere Körbe lagern in Hagen.
K. 4 Pflugeisen (53 Pfd.) lagern in Unna.
K C 1608. 1 Kiste Eisenwaaren (136 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
K V 654. 1 Pack leere Körbe (27 Pfd.) lagert in Schwelm.
K 9. 1 Pack Betten lagert in Elberfeld D.
K M 484. 1 Korb Mineralwasser (88 Pfd.) lagert in Soest.

K S 56. 8 Rollen Packleinen (451 Pfd.) lagern in Steinbeck.
K 3. 2 Pack Papier (30 Pfd.) lagern in Steinbeck.
L L 60. 1 Ballot Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Pack eiserne Gardinenstangen (2½ Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 2 Pack Bretter (59 Pfd.) lagern im Depot.
L B 974. 1 Pack Papier (65 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357.
H H 2701.
H 48. } 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L N 6694. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert im Depot.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert im Depot.
L. 3 Colli Ofentheile (46 Pfd.) lagern im Depot.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert im Depot.
L 902. 1 Fass Oel (300 Pfd.) lagert im Depot.
L 1/3. 3 Pack leere Säcke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L 936. 1 Ballot Wolle (300 Pfd.) lagert im Depot.
L K 3888. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
L H J 114. 1 Pack Papier (93 Pfd.) lagert im Depot.
L 103. 2 Ballot Leinen (60 Pfd.) lagern im Depot.
L 4022/27. 6 Fässer Oel (2642 Pfd.) lagern im Depot.
L M. 10 leere Körbe (246 Pfd.) lagern im Depot.
L P 6144, 6149/50. 3 Ballen Korke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L. 2 eiserne Rollen (20 Pfd.) lagern im Depot.
L B 6148. 1 Ballot Spunde (65 Pfd.) lagert im Depot.
L 60. 1 Pack Sensen (10 Pfd.) lagert im Depot.
L E 437. 1 Stab Eisen (220 Pfd.) lagert im Depot.
L W. 3 Colli Ofentheile lagern im Depot.
L T 1992. 1 Ballen Leim (50 Pfd.) lagert im Depot.
L F 3283. 1 Kiste Victualien (80 Pfd.) verkauft.
L W 381. 1 Pack Papier (34 Pfd.) lagert im Depot.
L V 20. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
L 1/5. 5 leere Körbe (35 Pfd.) lagern im Depot.
L R. 1 Rolle Stockfische (88 Pfd.) lagert im Depot.
L D 30. 1 Kiste Kurzwaaren (105 Pfd.) lagert im Depot.
K & V 2854. 1 leere Korbflasche (18 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1889. 1 Kiste Eisenwaaren (102. Pfd.) lagert im Depot.
L & V 614. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.) lagert im Depot.
L & V 615. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.) lagert im Depot.
L 18. 1 Korb Eisenwaaren (66 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Block Farbholz (80½ Pfd.) verkauft.
L W 61. 1 Kübel Butter (71 Pfd.) verkauft.
L B 99/106. 8 Fässer Kraut (1828 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
L W 6649. 1 leere Kiste (59 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L 1/4. 4 Pack Pappdeckel (200 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
L P 132. 1 Fass Branntwein (234 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L G 118. 1 Korb Feilen (76 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L 2241. 1 Fass Wein (86 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L 61. 1 Fass Branntwein (87 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L 30. 1 Kiste Säure (85 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
L D 427. 1 Ballot Zuckerwaaren (13 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L C 354. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Barmen.
L 2781. 1 Ballot (63 Pfd.) lagert in Barmen.
L 18. 5 Tafeln Eisenblech (165 Pfd.) lagern in Barmen.
L W 2004. 1 Fass lagert in Steele.
L & E 753. 1 Kiste (205 Pfd.) lagert in Ruhrort.
L W 22807. 1 Sack Erbsen (180 Pfd.) lagert in Bochum.
L B P 428. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Deutz.
L 4. 6 Pack Stühle lagern in M.-Gladbach.
L 1. 1 Fass Schmalz (346 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
L H 2172. 1 Ballot Manufacturwaaren (34 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
L D 488. 1 Fass Zuckerwaaren (600 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
L K 20. 2 leere Fässer (20 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
L T 5 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
L J H 114. 1 Pack Papier (94 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
L W 6620. 1 Ballot lagert in Arnsberg.
L B 13. 10 Bund Bandeisen lagern in Haspe.
L 53. 1 Kiste (245 Pfd.) lagert in Neuss.
L C 636. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Neuss.
L E S 876. ¼ Ohm, leer, (20 Pfd.) lagert in Neuss.
L R
C D 45. 1 Fass Petroleum lagert in Barmen-Rittershausen.
L R 45. 1 Pack Kordel (33 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
L S 200. 1 Kiste (130 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L T 67. 1 Fass Gusswaaren (120 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L D 2364. 1 Kiste Wichse (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M B 3. 1 Ballot Kleider (17 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 messingene Unterlagsplatte (10 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M E 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
M H 5. 1 hölzerner Untersatz (5 Pfd.)lagert im Depot.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
M G S 550. 1 Kiste Eisenwaaren (80 Pfd.) lagert im Depot.
M 5. 1 leere Blechflasche (2½ Pfd.) lagert im Depot,
M 970. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
M 2266. 1 Kiste Handschuhe (21 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 runde eis. Platte (30 Pfd.) lagert im Depot.
M W 2919. 1 Kiste Feuerzeug (130 Pfd.) lagert im Depot.
M W 6029. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 2. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 11. 2 eis. Eimer (10 Pfd.) lagern im Depot.
M A H 558/59. 2 Aschenkarren (248 Pfd.) lagern im Depot.
M P 534. 1 Ballot Leinen (56 Pfd.) lagert im Depot.
M F 167. 1 Kiste Eisenwaaren (86 Pfd.) lagert im Depot.
M & K 15/18. 4 Pack neue Körbe (32 Pfd.) lagern im Depot.
M L 1475. 1 Kiste Kurzwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
M E B 5959. 1 Kiste Maschinentheile (208 Pfd.) lagert im Depot.
M R V 4507. 1 Kiste Kurzwaaren (115 Pfd.) lagert im Depot.
$M_G^S$ 987. 1 Kiste Eisenwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
M 13. 1 Korb Flaschen (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 538. 1 Ballot Tuch (60 Pfd.) lagert im Depot.
M C 721. 1 Kiste Porzellan (220 Pfd.) lagert im Depot.
M C 39. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
M S J 1459. 1 Ballot Barchent (39 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
M K W 8450. 1 Fass Bittersalz (378 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
M R 1/4. 4 Ballot Lumpen (1161 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
M D 193. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
M 4818. 1 Korb Scheiden (115 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
M K 738. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert in Essen.
M 101. 1 Stück Gewicht (10 Pfd.) lagert in Meschede.
M B C 843. 1 Säckchen lagert in Steele.
M 97/99. 3 Ballot Caffee (330 Pfd.) lagern in Letmathe.
M 428. 1 Ballot (43 Pfd.) lagert in Aachen T.
M F 1743. 1 Ballot (82 Pfd.) lagert in Ruhrort.
M F B. 4 Ballot Summac (1200 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M & W 315. 1 Sack getr. Obst (80 Pfd.) lagert in Bochum.
M H 255. 2 Ballot lagern in Steinbeck.
M 18. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Neviges.
M 2243. 1 Ballot Leinen (50 Pfd.) lagert in Deutz.
M J 18. 1 Kalkdecke lagert in Deutz.
MA 10215/6. 2 Kisten (100 Pfd.) lagern in M-Gladbach.
M. 1 Sack Gries (171 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
M 14. 1 Ballot Bettzeug (87 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
M W 1644. 1 Ballot (125 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
M 128. 1 Koffer alte Kleider (10 Pfd.) lagert in Hoerde.
M W 205. 1 Korb Eisenwaaren (104 Pfd.) lagert in Unna.
M N 4518, 19, 20. 3 Kisten (48 Pfd.) lagern in Elberfeld D.
N C 58. 1 Pack Säcke (25 Pfd.) lagert im Depot.
N L 292. 1 Kiste Effecten (25 Pfd.) lagert im Depot.
NO 895. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
N 2057. 1 Ballot Tuch (57 Pfd.) lagert im Depot.
N 11. 1 Collo Packleder (69 Pfd.) lagert im Depot.
N 14. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert im Depot.
N W 1795. 1 Pack Schaufeln (110 Pfd.) lagert im Depot.
N 21. 1 Sack Bettzeug (30 Pfd.) lagert in Neuss.
N 2. 1 Fass Theer (150 Pfd.) lagert im Depot.
N W S 1610. 1 Kiste Feuerzeug (218 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
N & J 404. 1 Kiste Chocolade (331 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
N. 4 Bürden Stahl lagern in Solingen.
N J 1817. 1 Kiste Chocolade (61 Pfd.) lagert in Barmen.
N L 10. 1 Kiste (33 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
N D H 403. 1 Kiste (166 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
N B III. 1 Kiste Oelkuchen.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O L 4. 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert im Depot.
O H 1573. 1 Kiste Lampen (60 Pfd.) lagert im Depot.
O B 291. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert im Depot.
O 44988. 1 Sack Hanfsaamen (150 Pfd.) lagert im Depot.
O & C 27. 1 Sack Glas (60 Pfd.) lagert im Depot.
O C 7436. 1 Pack 12 Schaufeln (25 Pfd.) lagert im Depot.
O & K 1519. 1 Korb Eisenwaaren (43 Pfd.) lagert im Depot.
O. 4 Kammräder (54 Pfd.) lagern im Depot.
O O 2054. 1 Korb Blechwaaren (51 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
$\mathcal{O}$ 921. 1 Korb Gewürze (31 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
O R 7635. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
O. 1 Sack Mehl (122 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
O 4/5. 2 Ballot leere Säcke (108 Pfd.) lagern in Dortmund [E.-E.]
O. 2 Tafeln Zinkblech (22 Pfd.) lagern in Iserlohn.
O O. 30 Tafeln Eisenblech lagern in Neviges.
O S 2, 19. 2 Fässer Terpentinöl lagern in Hagen.
O H 674. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
PM E 627. 1 Ballot Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W 1. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
P 117. 1 Ballot Kuhhaare (230 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1014. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
P 4. 1 Pack, 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert im Depot.

K 5. 1 Ballot Caffee (124 Pfd.) lagert im Depot.
P 5377. 1 Kiste Corinthen (20 Pfd.) lagert im Depot.
P H 2253. 1 leeres Fass (95 Pfd.) lagert im Depot.
P M 55. 1 Korb Käse (93 Pfd.) verkauft.
P F 9421. 1 Fass Messingabfall (117 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
P S 256. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
P H 11345. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
P H C 12. 1 leeres Fass
13. 1 Korb Ballons } lagern in Mülheim a. R.
P J H 343. 1 Ballot lagert in Solingen.
P B 149. 1 Fass lagert in Steele.
P W R 340. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
P O. 1 Anker Branntwein (67 Pfd.) lagert in Iserlohn.
P W C 3571. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Siegen.
P 3444. 1 Ballot Garn (100 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
P H. 1 Korb Eisenwaaren (120 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
P B 10. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
P O 10383. 1 leeres Fass (100 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
P W 1154. 1 Korb Wein (97 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
P S 701. 1 Fass (73 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
P H 4134/5. 2 Ringe Draht lagern in Haspe.
P B 25. 1 leeres Fass (45 Pfd.) lagert in Schwelm.
P 100. 6 Rollen Packleinen (322 Pfd.) lagern in Steinbeck
P H 2429. 1 Korb (80 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P L M 39. 1 Kiste (210 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P S 2975. 1 Kiste (270 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert im Depot.
Q 4852. 1 Kiste Cichorien (58 Pfd.) lagert im Depot.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R & S 4554. 1 Verschlag Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Pappdeckel (400 Pfd.) lagern im Depot.
R 1. 1 Platte Guss (7 Pfd.) lagert im Depot.
R 7 leere Häringsfässer (157 Pfd.) lagern im Depot.
R 3. 1 leere Tonne (4 Pfd.) lagert im Depot.
R C 3864. 1 Pack Säcke (9 Pfd.) lagert im Depot.
R P 455. 1 Kiste Pfeffer (30 Pfd.) lagert im Depot.
R H B 3963. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.
R M 1990. 1 Kiste Wollenwaaren (125 Pfd.) lagert im Depot.
R G 2214. 1 Korb leere Flaschen (30 Pfd.) lagert im Depot.
R. 4 gusseis. Rahmen (24 Pfd.) lagern im Depot.
R 5. 1 Pack Packpapier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R. 3 Pack Zinkrohr (63 Pfd.) lagern im Depot.
R N S 732/3. 2 Korb eiserne Schlösser (340 Pfd.) lagern im Depot.
R S 3329. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert im Depot.
R. 1 Fass Fischwaaren (9½ Pfd.) lagert im Depot.
R C 587. 1 Fass Farbewaaren (57 Pfd.) lagert im Depot.
R D 3921. 1 Kiste Leim (236 Pfd.) lagert im Depot.
R G C. 1 Sack Gerste (111 Pfd.) lagert im Depot.
R J 2304. 1 Kiste Cartonage (75 Pfd.) lagert im Depot.
R C 10½. 1 eiserner Ofen (51 Pfd.) lagert im Depot.
R S. 1 Ballot Leinen (146 Pfd.) lagert im Depot.
R C 1797. 1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert im Depot.
R 8207. 1 Kiste Wurst (38 Pfd.), verkauft.
R H 883. 1 Kiste mit 1 Topf lagert in Mülheim a. Rhein.
R M 749. 1 Korb Eisenwaaren (56 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
R G 784. 1 Fass Glaswaaren (244 Pfd.)
787. 1 Kiste Flaschen (85 Pfd.) } lagern in Mülheim a. R.
R A 92. 1 Kiste Sattlerwaaren (77 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
R 152. 1 leere Kiste (90 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
R N 508. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
R V. 11 Bund Eisen (1100 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
R S. 2 Ballot Leinen (45 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
R G 639/41. 3 Flaschen Lack (107 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
R 5. 2 Rollen Körbe (48 Pfd.) lagern in Barmen.
R S 881. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Steele.
R C 8182. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Steele.
R 688. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Remscheid.
R H 924. 1 Kiste (195 Pfd.) lagert in Ruhrort.
R S 38. 1 Pack Sägen (45 Pfd.) lagert in Iserlohn.
R 321. 1 Korb Melis (345 Pfd.) lagert in Siegen.
R 1. 1 schwarzer Koffer (37 Pfd.) lagert in Duisburg.
R M C 379. 1 Kiste (171 Pfd.) lagert in Duisburg.
R H 2269. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Deutz.
R & C 3382. 1 Pack Papier (77 Pfd.) lagert in Deutz.
R F. 1 Pack Säcke (100 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
R P 261. 1 Fass Kraut (227 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
R K 230. 1 Pack Stifte (30 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
R H 12. 1 Mantelofen (350 Pfd.) lagert in Obercassel.
R T 295. ½ Ohm leer (60 Pfd.) lagert in Neuss.
R S 46. 1 leere Tonne (40 Pfd.) lagert in Hoerde.
R S 1943. 1 Kiste (156 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
R N 684. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R S 691½. 1 Korb Eisenwaaren (140 Pfd.) lagert in Aachen-T.
S 265/267. 3 Ballot Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S 323. 1 Korb Cylinder (16 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 27 gusseiserne Rohre (270 Pfd.) lagern im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen (60 Pfd.) lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern im Depot.
S. 25 Tafeln Eisenblech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 Collo Maschinentheil (32 Pfd.) lagert im Depot.
S W 925/6. 2 Körbe Flaschen (170 Pfd.) lagern im Depot.
S B 2466A. 1 Quecksilberflasche (12 Pfd.) lagert im Depot.
S 93. 1 Pflugeisen (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 1089. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 eiserner Aschkasten (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 5066/7. 2 leere Kisten (35 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert im Depot.
S 1/2. 2 Colli Ofentheile lagern im Depot.
S 7. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert im Depot.
S 3604. 1 Fass Oel (280 Pfd.) lagert im Depot.
S 2/3. 2 Pack Tafeln (30 Pfd.) lagern im Depot.
S. 4 Säulenöfen (278 Pfd.) lagern im Depot.
S R 4808. 1 Kiste Fidibusse (105 Pfd.) lagert im Depot.
S 9859. 1 Collo Drahtgewebe (75 Pfd.) lagert im Depot.
S 7459. 1 Kiste (3 Fl.) Hydrak (131 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.) lagert im Depot.
S H 11. 1 Kesseldom (130 Pfd.) lagert im Depot.
S T 24. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
S 20. 1 Ballot Abfall (97 Pfd.) lagert im Depot.
S 257. 1 Fass Wein (89 Pfd.) lagert im Depot.
S W 287. 1 Kiste Schreibmaterial (30 Pfd.) lagert im Depot.
S 2221. 1 Ballot Wollenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.
S 1652. 1 Pack Packleinen (50 Pfd.) lagert im Depot.
S 200. 1 Ballot Lumpen (205 Pfd.) lagert im Depot.
S & G 211. 1 Korb Eisenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
S 82. 1 Fass Syrup (232½ Pfd.) lagert im Depot.
S H 3517. 1 Kiste Bandwaaren (54 Pfd.) lagert im Depot.
S 5. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert im Depot.
S 257. 1 Kiste (48 Pfd.) lagert im Depot.
S C 367. 1 Sack altes Papier (17 Pfd.) lagert im Depot.
S W 3513. 1 Gasrohr (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 914. 1 Fass Fett (433 Pfd.) lagert im Depot.
S S 1215. 1 Kiste Cigarren (138 Pfd.) lagert im Depot.
S W 6572. 1 Korbflasche Säure (150 Pfd.) lagert im Depot.
S D 3524. 1 Kiste Kurzwaaren (61 Pfd.) lagert im Depot.
S W 2025. 1 Ballot (139 Pfd.) lagert im Depot.
S 20. 10 Stück Eisenbleche (230 Pfd.), verkauft.
S H 6508. 1 Kiste Käse (65 Pfd.) verkauft.
S B 222/4. 3 Ballot Wollenwaaren (492 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
S S 4659. 1 Kiste Seife lagert in Mülheim a. R.
S G 21061/3. 3 Kisten Zuckerwaaren (149 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
S H C 1. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S W 7152. 1 Korb leere Krüge (35 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S 30. 1 Kiste Stahlwaaren lagert in Mülheim a. R.
S 40/1. 2 leere Fässer (107 Pfd.) lagern in Meschede.
S 1/3. 3 Stück Holz (20 Pfd.) lagern in Meschede.
S & C 581. 1 Kiste Schuhwaaren (90 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S K 1217/8. 2 Colli eiserne Bettstellen (72 Pfd.) lagern in Altenhundem.
S K 1259. 1 Kiste Eisengusswaaren (100 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S 5. 1 Korb Butter u. Gemüse (40 Pfd.) lagert in Barmen.
S B 42. 1 Ballot Leder (60 Pfd.) lagert in Barmen.
S E 500. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert in Barmen.
S N 1. 1 Fass (300 Pfd.) lagert in Barmen.
S K 1023. 1 Fass Wein (86 Pfd.) lagert in Steele.
S S 6798. 1 Fass (338 Pfd.) lagert in Steele.
S K 16261. 1 Ballot lagert in Steele.
S F 1. 1 Ballot lagert in Steele.
S. 3 ⅛ Tonnen Seife (85 Pfd.) lagern in Werl.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S P 346. 1 leeres Fass (226 Pfd.) lagert in Iserlohn.
St. & C 769. 1 Sack Saamen (202 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 1376½. 1 Korb Farbwaaren (72 Pfd.) lagert in Bochum.
S & W 3949. 1 Kiste (215 Pfd.) lagert in Deutz
S. 1 Platte Ofentheil (16 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
S 108. 1 Ballot Hanf (100 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
S G 1413. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
S R 5854. 1 Kiste Cigarren (215 Pfd.) lagert in Arnsberg.
S 246. 1 Stück Spünde lagert in Haspe.
S W 2082. 1 Kiste Cigarren (320 Pfd.) lagert in Neuss.
S 18. 1 Pack Eimer lagert in Neuss.
S 10. 1 Sack Garn (50 Pfd.) lagert in Lindern.
S. 1 Ofenröhre (5 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
S & Z. 22 1 Kiste (190 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 3540. 1 Ballot Manufacturwaaren (45 Pfd.) lagert in Steinbeck.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T 523. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
3T6 3T8. 3 Fässer Asphalt (570 Pfd.) lagern im Depot.
T M 1/2. 2 Colli Ofentheile (241 Pfd.) lagern im Depot.
T D 788. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert im Depot.
T R 1379/9. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert im Depot.
T G 9030. 1 Kiste Feuerzeug (29 Pfd.) lagert im Depot.

T. 2 leere Körbe lagern im Depot.
T 1 T 2 156. 2 Kisten Spielwaaren (330 Pfd.) lagern im Depot.
T L 4. 1 Sack Bettzeug (10 Pfd.) lagert im Depot.
T 52. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert im Depot.
T 122. 1 Fass Tinte (54 Pfd.) lagert im Depot.
T S 611. 1 leeres Fass (36 Pfd.) lagert im Depot.
T M 13. 1 Sack Erbsen (203 Pfd.) lagert im Depot.
T S 1001. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
T 194. 1 Korb Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
T 113. 1 Ballot Tuch (35 Pfd.) lagert im Depot.
T. 4 Pack Säcke (244 Pfd.) lagern im Depot.
T O S 6690/1. 2 Kisten (600 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
T 744, 13/5. 4 leere Fässer (710 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
T H 372. 1 Kiste Zuckerwaaren (60 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
T 30, 303/4, 4021. 4 leere Fässer lagern in Steele.
T 587. 1 Fass (74 Pfd.) lagert in Remscheid.

B 17. 1 Sack Mehl lagert in Iserlohn.

T. 1 Tafel Zinkblech lagert in Bochum.
T 12, 17, 20. 3 leere Fässer (50 Pfd.) lagern in Deutz.
T N 827. 1 Kiste Eisenwaaren (59 Pfd.) lagert in Deutz.
T N 240. 1 Bällchen Eisenwaaren (25 Pfd.) lagert in Deutz.
T L 5. 1 Fass Zucker (600 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
T. 1 Schleifstein (106½ Pfd.) lagert in Annen.
T 1575. 1 Fass Oel (84 Pfd.) lagert in Hagen.
T 4564. 1 Sack Bohnen lagert in Haspe.
T K 2652. 1 Kiste Cylinder lagert in Haspe.
T K 356. 1 Fass Branntwein lagert in Haspe.
T F 144. 1 Bürde Stahl (110 Pfd.) lagert in Neuss.
T M 8008. 1 leere ¼ Ohm (20 Pfd.) lagert in Neuss.

T 2 geschliffene Platten lagern in Soest.

T B 4141. 1 Ballot Korken (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
„ B 8382. 1 Ballot Korken (120 Pfd.) lagert in Steinbeck.
„ 4138/40. 3 Ballot Korken (60 Pfd.) lagern in Steinbeck.
2T57 285. 1 Fass Oel (1100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
T 139. 1 Korb Flaschen (65 Pfd.) lagert in Aachen T.
U 1/2. 2 Pack Schreibpapier (107 Pfd.) lagern im Depot.
U 69. 1 Fass Seife (128 Pfd.) lagert im Depot.
U 5. 2 Pack Kleider (108 Pfd.) lagern in Dortmund.
V C 467. 1 Korb Glaswaaren (58 Pfd.) lagert im Depot.
V D L. 1 Kiste Flaschen (16 Pfd.) lagert im Depot.
V C 7044. 1 Rolle Kupferdraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
V R 9. 1 Collo Fassdauben (15 Pfd.) lagert im Depot.
V B 1304. 1 Kiste Blechwaaren (79 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
V R 6015. 1 Korb Liqueur lagert in Mülheim a. R.
V 67. 1 Korb Blechflaschen (15 Pfd.) lagert in Essen.
V B 1442. 1 Kiste (109 Pfd.) lagert in Meschede.
V. 77 Stück Blechdeckel lagern in Solingen.
V R 167. 1 Kiste (160 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V R 4659. 1 Korb leere Flaschen (44 Pfd.) lagert in Unna.
V P 13. 1 Sack Mehl (50 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
V R 1. 1 Kiste Eisenwaaren (27 Pfd.) lagert in Witten.
V D H 42. 1 Korb Eisenwaaren (53 Pfd.) lagert in Aachen T.
W J 5525. 1 Kiste Porcellan (26 Pfd.) lagert im Depot.
W K 80. 1 Pferdedecke (2 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W S 4. 1 lein. Privatdecke (50 Pfd.) lagert im Depot.
W 261. 1 Pack Schreibpapier (35 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (10 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
W X 154. 1 leere ½Ohm (27 Pfd.) lagert im Depot.
W K 87. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
W E 148. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
W. 2 leere Seifentonnen (50 Pfd.) lagern im Depot.
W K 875. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) lagert im Depot.
W K 6787. 1 Kiste Rohr (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 334. 1 Ballot Wollgarn (48 Pfd.) lagert im Depot.
W 14 3 leere Fässer lagern im Depot.
W B 6878. 1 Kiste Pfropfen (18 Pfd.) lagert im Depot.
W C 4. 2 leere Säcke (5 Pfd.) lagern im Depot.
W B 60. 4 Pack Schaufeln (240 Pfd.) lagern im Depot.
W C 1958. 1 Kiste leere Flaschen 110 Pfd.) lagert im Depot.
W K C 897. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1756. 1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
W D 3216. 1 Ballot Baumwolle (100 Pfd.) lagert im Depot.
WB 42. 1 Pack Schaufeln (24 Pfd.) lagert im Depot.
W. 7 Pack Papier (60 Pfd.) lagern im Depot.
W B 929. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
WF 104. 1 leerer Kübel (15 Pfd.) lagert im Depot.
W 11/12. 7 Rollen Packleinen (240 Pfd.) lagern im Depot.
W K. 1 Pack 9 leere Körbe lagert im Depot.
W V 542. 1 leeres Fass (15½ Pfd.) lagert im Depot.
W W S 176. 1 Korb Schlösser (27 Pfd.) lagert im Depot.
W B. 1 eis. Kopfhalter (28 Pfd.) lagert im Depot.
W R 4843. 1 Pack Bretter (100 Pfd.) lagert im Depot.
W V 240. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert im Depot.
W S 590. 1 Sack Linsen (19 Pfd.) lagert im Depot.
W S S C. 1 Ballot Reis (212 Pfd.) lagert im Depot.
W O S 818. 1 Kiste Litzen (47 Pfd.) lagert im Depot.
WK 5189. 1 Fass Häringe (398 Pfd.) lagert im Depot.
W H 52. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert im Depot.
W O S 818. 1 Kiste Dochte (49 Pfd.) lagert im Depot.
W R 573. 1 Korb Bratpfannen (70 Pfd.) lagert im Depot.
W M 941. 1 Fass Wein (170 Pfd.) lagert im Depot.
W C 2905. 1 Fass Oel (136 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
W 1660. 1 Ballot baumw. Waaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
W F 180. 1 Kiste Cigarren (94 Pfd.) lagert im Depot.
W R C 414. 1 Fass Essigsprit (535 Pfd.) lagert im Depot.
W R 1197. 1 Korb Glasscherben (40 Pfd.) lagert im Depot.
W C 2069. 1 Kiste Steinwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
W F M 62. 1 leeres Fass (43 Pfd.) lagert im Depot.
W V 734. 1 Kiste (5 Pfd.) lagert im Depot.
W 643. 1 Ballot Garn (168 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1273. 1 Anker Wein (84 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 1596. 1 Kiste (248 Pfd.) lagert im Depot.
W H S 283. 1 leeres Oelfass (74 Pfd.) lagert im Depot.
W S C. 1 leeres Oelfass (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 57. 1 Fass Butter (97 Pfd.). Verkauft.
W 157. 1 Kiste Wurst (127 Pfd.). Verkauft.
W 139/140. 2 Kübel Butter (66 Pfd.). Verkauft.
W A 4648. 1 Korbflasche Petroleum (65 Pfd.). Verkauft.
W H 4512. 1 Verschlag Glas (190 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W H 25. 1 Fässchen Wein (92 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W S 1016. 1 Fässchen Wein (82 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W P 2233. 1 Fass Wein (87 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W L 945. 1 Korb eis. Griffe (90 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W S 344. 1 Korb Feilen (67 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W G 4345. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
W 443 1 Fass Zucker (325 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W S 2190. 1 Korb Schaufeln (42 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W R 380. 1 Kiste Porcellanknöpfe (112 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
W 2. 1 Korb Draht lagert in Mülheim a. Rhein.
W R 414/5. 8 Colli Wiegen (15 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
W H 127. 1 Windrohr lagert in Mülheim a. Rhein.
W L 6352. 1 Kiste (66 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
W M 2177. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W F M 62. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W W. 1 Kiste (5 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W V 640. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W S 9687. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 3. 1 Fass Kraut (250 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
W & C 336 1/2. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Deutz.
W R. 1 Platte Eisen (3 Pfd.) lagert in Remscheid.
W 326. 1 Kübel Butter (64 Pfd.) lagert in Bochum.
WK & C 11931. 1 Kiste Nudeln lagert in Bochum.
W G 2. 1 Fass Branntwein (133 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W 280. 2 Pack Heede (300 Pfd.) lagern in Iserlohn.
W 12246. 1 Ballot Reis (163 Pfd.) lagert in Iserlohn.
WR. 1 Rolle Packleinen (25 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W R 2. 1 Kiste (125 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W 62. 1 Pack Körbe (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W 994. 1 Kiste Ofentheile (175 Pfd.) lagert in Dortmund.
WK. 4 gusseis. Ofenthüren (5 Pfd.) lagern in Dortmund.
W. 1 Feuertopf mit Rost (21 Pfd.) lagert in Dortmund.
W & C 3325. 1 Kiste Glas lagert in Gerresheim.
W 4548 1 Fass Butter (70 Pfd.) lagert in Essen.
W R 1198. 1 Sack (100 Pfd.) lagert in Essen.
W W 108. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Essen.
W W 15140. 1 Kiste Cigarren (43 Pfd.) lagert in Oberhausen.
WE 79. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Neuss.
W B 8187. 1 Ballot (72 Pfd.) lagert in Neuss.
W P 123. 1 Korb Sensen lagert in Haspe.
W B 16. 1 Korb leere Flaschen lagert in Hagen.
W E 178, 313. 2 Ketten lagern in Unna.
W N 191. 1 Ballot (21 Pfd.) lagert in Hamm.
WJ 1403. 1 Kiste Damenmäntel (28 Pfd.) lagert in Witten.
W C 1031. 1 leere Kiste (11 Pfd.) lagert in Schwelm.
W B 528. 1 Korb Mineralwasser (80 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W L 18/19. 2 Fässer (2200 Pfd.) lagern in Steinbeck.
W 2. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W J. 1 leeres ⅛Ohmfass (12 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W B 412. 1 Kiste (10 Pfd.) lagert in Steinbeck.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X. 2 Gussrahmen u. 1 einkantiger Roster (10 Pfd.) lagern im Depot.
X. 1 Strohsack, blau (60 Pfd.) lagert im Depot.
X. 3 Sack Erbsen (600 Pfd.) lagern in Ruhrort.
Z G A 20. 1 Kistchen Zucker (46 Pfd.) lagert im Depot.
Z 16. 1 Waschcommode (52 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
Z N B 33. 1 Ballot Twist lagert in Barmen.
Z & N 11300. / S / S 358. } 1 Kiste Pfeffer (36 Pfd.) lagert in Langendreer.

Z 212. 1 Kiste Eisenwaaren (149 Pfd.) lagert in Unna.

638. 1 Ballot Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.

127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.

27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.

1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.

1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.

4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.

54. 1 Fass Wein (174 Pfd.) lagert im Depot.

N S

25. 1 Fass Schweinehaare (100 Pfd.) lagert im Depot.

23. 1 Fass Corinthen (234 Pfd.) lagert im Depot.

5. 1 Kiste Schusterwerkzeuge (20 Pfd.) lagert im Depot.

8141. 1 Kiste Lichter (30 Pfd.) lagert im Depot.

424. 1 Kiste Cigarren (21 Pfd.) lagert im Depot.

„ 209. 1 Kiste Zucker (21 Pfd.) lagert im Depot.
„ 1294. 1 Kiste Zucker (35 Pfd.) lagert im Depot.

2081. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.

5813. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert im Depot.

24.
819. } 1 Ballot Reis (220 Pfd.) lagert im Depot.

G M

1176. 1 leere Tonne (9 Pfd.) lagert im Depot.

40281/4. 4 Fässer Branntwein (734 Pfd.) lagern im Depot.

362. 1 Ballot Teppiche (68 Pfd.) lagert im Depot.

7985. 1 Kiste Zündhölzer (69 Pfd.) lagert im Depot.

239. 1 Kiste Eisenwaaren (154 Pfd.) lagert im Depot.

96. 1 Ballot Speck (99 Pfd.) lagert im Depot.

„ 1091. 1 Ballot Speck (70 Pfd.) lagert im Depot.
„ 95. 1 Kiste Wurst (25 Pfd.) lagert im Depot.
„ 97. 1 Säckchen Corinthen (24 Pfd.) lagert im Depot.

98. 1 Säckchen Nüsse (25 Pfd.) lagert im Depot.

„ 1092. 1 Korb Wurst (8 Pfd.) lagert im Depot.
„ 1090. 1 Kiste Zucker (45 Pfd.) lagert im Depot.
„ 99. 1 Sack Gries (207 Pfd.) lagert im Depot.

2249. 1 Pack Catechou (111 Pfd.) lagert im Depot.

9613. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.) lagert im Depot.

610. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.

38147. 1 Korb Wein (68 Pfd.) lagert im Depot.

303. 1 Ballot Tuch (71 Pfd.) lagert im Depot.

1 Fass Butter (62 Pfd.) lagert im Depot. Verkauft.

2969. 1 Kiste Wurst (25 Pfd.) lagert im Depot. Verkauft.

2081. 1 Kiste Aepfel (200 Pfd.) lagert im Depot. Verkauft.

347. 1 Korb Emballage (17 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

1515. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

2508. 1 Kiste Pflaumen (25 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

1698. 1 Kiste Eisenwaaren (120 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

768. 1 Ballot Wollwaaren (108 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

5964. 1 Fass Draht lagert in Mülheim a. Rhein.

100. 1 Kiste Stärke (134 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.

44. 1 Kiste Cigarren (220 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

3274. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert in Bochum.

341. 1 Ballot (260 Pfd.) lagert in Iserlohn.

426. 1 Kiste Feuerzeug (47 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.

D 5304. 1 Kiste Feuerzeug (35 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.

3465. 1 Fass (650 Pfd.) lagert in Letmathe.

1935. 1 leeres Fass lagert in Steele.

1 Sack Sand (200 Pfd.) lagert in Barmen.

12103. 1 Ballot (35 Pfd.) lagert in Barmen.

B C

485. 1 Kiste (865 Pfd.) lagert in Oberhausen.

932. 1 Kiste (95 Pfd.) lagert in Neuss.

2507. 1 Kiste Bonbons lagert in Haspe.

4403. 1 Kiste lagert in Arnsberg.

51. 1 Korb leere Körbe (13 Pfd.) lagert in Söest.

1816. 1 Ballot Twist (1130 Pfd.) lagert in Hamm.

838. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.

1304. 1 Ballot Wollwaaren (1162 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.

C B

131. 1 Kiste (400 Pfd.) lagert in Steinbeck.

12. 1 Kistchen (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.

588. 1 Sack Farbewaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.

# 376. 1 Kiste Weissblech (60 Pfd.) lagert im Depot.

132. 1 Kiste Rothwein (102 Pfd.) lagert im Depot.

1769. 1 Ballen Kräuter (5 Pfd.) lagert im Depot.

1409. 1 leere Kiste (62 Pfd.) lagert im Depot.

1506. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.

1164. 1 Säckchen Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.

7. 1 Päckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert im Depot.

4363. 1 Kiste Waizen (30 Pfd.) lagert im Depot.

1795. 1 Ballot Leinen (140 Pfd.) lagert im Depot.

7. 1 Säckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert im Depot.

3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert im Depot.

1690. 1 Stab Eisen (220 Pfd.) lagert im Depot.

II. 1 Stange Eisen (11 Pfd.) lagert im Depot.

7064. 1 Serrone Tabak (80 Pfd.) lagert im Depot.

120. 1 Kiste leere Kisten (10 Pfd.) lagert im Depot.

II. 2 Bürden Eisen (106 Pfd.) lagern im Depot.
X 11. 1 Stück Packleinen (67 Pfd.) lagert im Depot.

5813. 1 leere Kiste (94 Pfd.) lagert im Depot.

343. 1 Ballot Tuch (139 Pfd.) lagert im Depot.

3 gusseiserne Platten
2 gusseiserne Platten } (32 Pfd.) lagern im Depot.

24 gusseiserne Lager (180 Pfd.) lagern im Depot.

1 Gussstück (49 Pfd.) lagert im Depot.

// roth. 2 Bürden Eisen (231 Pfd.) lagern im Depot.

2947. 1 Fass Chlorkalk (582 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

4251. 1 Korb Flaschen (53 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

2507. 1 Kiste Leinen (70 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

22. 1 Kiste Flaschen (43 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

I. 54 Stab Eisen lagern in Remscheid.

4. 1 Ohm Wein (300 Pfd.) lagert in Duisburg.

260. 1 Ballot Tuch (354 Pfd.) lagert in Aachen M..

2. 1 leere Blechflasche (12 Pfd.) lagert in Dortmund.

3401. 1 Sack Kartoffelmehl (330 Pfd ) lagert in Letmathe.

4115/4116. 2 Ringe Bleirohr (150 Pfd.) lagern in Letmathe.

I roth. 2 Gussstücke (310 Pfd.) lagern in Barmen.

II. 1 Bürde Eisen lagert in Solingen.

1359. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Essen.

1 Sack Gries (202 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.

2. 1 Korb Schrauben (180 Pfd.) lagert in Steinbeck.

17651. 1 Fass Kreide (300 Pfd.) lagert in Steinbeck.

A. Oschatz, Berka 2601. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert im Depot.
Th. Kruchen, Kruchenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
A. Oschatz, Berka 3375. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert im Depot.
Gr. Haus. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) lagert im Depot.
Falkner, Rosslo. 1 Pack Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
Ortrand. 1 Viehgitter (25 Pfd.) lagert im Depot.
Andriessen, Duisburg. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagert im Depot.
J. Ridder 522. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert im Depot.
K Nevies. 1 Ofenuntertheil lagert im Depot.
W. Dortmund 2. 1 Ballot Säcke (16 Pfd.) lagert im Depot.
Kampmann 74. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
Lohmann, Witten. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert im Depot.
C. Schmidt 1011. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
J. Walber. 4 leere Kisten (27 Pfd.) lagern im Depot.
J R van Dick. 2 Ballot Säcke (88 Pfd.) lagern im Depot.
Piepenstück. 4 leere Bierfässer (58 Pfd.) lagern im Depot.
Witten 6. 1 Pack Eisenwaaren (63 Pfd.) lagert im Depot.
T. W. Scharpenack 20. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert im Depot.
W. Hallensleben. 4 Ballot Tuch (28 Pfd.) lagern im Depot.
Meininghaus 9653. 1 Fass Bier (107 Pfd.) lagert im Depot.
W. Z. Wilaoux, Newyork. 1 Fass Fett (345 Pfd.) lagert im Depot.
M. Hurgerbuck 1922. 1 Ballot Säcke (90 Pfd.) lagert im Depot.
A. Schmitz 847. 1 leeres $^1/_8$ Ohmfass (19 Pfd.) lagert im Depot.
H. Boemke 2367. 1 leeres $^1/_8$ Ohmfass (20 Pfd.) lagert im Depot.
W. F. Hente 562. 1 Kistchen Kurzwaaren (8 Pfd.) lagert im Depot.
Rhein-Wasser-Glas-Fabrication. 1 Kiste Fett (34 Pfd.) lagert im Depot.
D Klein. 2 Schraubstöcke (48 Pfd.) lagern im Depot.
Adresse. 1 Pack Säcke (65 Pfd.) lagert im Depot.
Beyer. 2 Kisten Pottloh (20 Pfd.) lagern im Depot.
Adresse. 1 Pack Säcke (41 Pfd.) lagert im Depot.
Frentzen 1248, 264. 2 Fass Bier (341 Pfd.) lagern im Depot.
Scharpenack 20. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
Borgfeld. 2 Pack Säcke (172 Pfd.) lagern im Depot.
Aschersleben. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) lagert im Depot.
Niss Neuss 20,101. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert im Depot.
Hch. Kicher. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) lagert im Depot.
T. Thum. 1 Fass Butter (62 Pfd.) verkauft.
Pesth 1866. 1 Sack Hafer (75 Pfd.) verkauft.
Witten. 2 Blöcke Messing (58 Pfd.) lagern in Mülheim a. Ruhr.
Hermes, Neuss I, II. 2 Pack Säcke (100 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
S. A. Ditges, Rheydt. 1 Ballot Manufacturwaaren (26 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J. Ruek. 1 Rolle Leder lagert in Steele.
Wilms 32. 1 Decke lagert in Steele.
Dampfmühle Unna 2919. 1 Sack Kartoffeln (200 Pfd.) lagert in Meschede.
H Fuchs, Witten 1/3. 3 leere Kisten (55 Pfd.) lagern in Oberhausen.
P C Kalthoff. 1 leeres Fass lagert in Haspe.
F Brinkmann 1443. $^1/_2$ Ohm Bier lagert in Hagen.
Beins & Co., Scheffield. 1 Kiste Sägefeilen lagert in Hagen.
Wilms 21. 1 Kalkdecke lagert in Soëst.
Dampfmühle. 1 Sack leere Säcke (25 Pfd.) lagert in Witten.
Gbr. Meininghaus. 7728. 1 leeres $^1/_2$Ohm lagert in Hoerde.
Strassburg 101. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
No. 1321. 1 Ballot Leinen (118 Pfd.) lagert im Depot.
No. 803. 1 Pack Papier (210 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2. / No. 13. } 2 Bund Eisen (128 Pfd.) lagern im Depot.
No. 3845 24. / No. 3875 31. / No. 3845. } 3 Eisenplatten (402 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2734 / 80. } 1 Fass 1 Blechflasche (45 Pfd.) lagert im Depot.
No. 299. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6462. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
No. 7345. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4295. 1 eiserne Achse (370 Pfd.) lagert im Depot.
No. 452. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2390. 1 Fass Rum (50 Pfd.) lagert im Depot.
No. 960. 1 Korb leere Flaschen (10 Pfd.) lagert im Depot.
No. 419. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
No. 5423. 1 Korb Eisenwaaren (93 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2410. 1 Korb Krüge (42 Pfd.) lagert im Depot.
No. 10/12. 2 gusseiserne Maschinenplatten (135 Pfd.) lagern im Depot.
No. 924. 1 Ballot Reis (203 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6. 1 Ring Messingdraht (5 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1. 1 Pack Säcke (56 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2. 1 Sack Bettzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
No. 55 / 350. } 1 Fass Petroleum (353 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2646. 3 eiserne Rohre (65 Pfd.) lagern im Depot.
No. 107, 109. 2 Rollen Packleinen (90 Pfd.) lagern im Depot.
No. 184. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) verkauft.
No. 6. 1 Bund Garn (44 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 6. 1 Rolle Papier (32 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
No. 5404. 1 Fass Wein (147 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
No. 9712. 1 Fass Kraut (190 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
No. 9715. 1 Fass Kraut (192 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
No. 9. 1 Kiste Kleider (46 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
No. 6639. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 360. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 768. / No 11385. } 2 leere Fässer (22 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
No. 209 / 2,14. } 1 Ballot Schafwolle (316 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
No. 5238. $^1/_2$ Ohm Wein lagert in Duisburg.
No. 4721. 1 Kiste Tinte (35 Pfd.) lagert in Neviges.
No. 23 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert in Barmen.
No. 823. 1 Fass Petroleum (316 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
No. 62. 1 Fass Petroleum (316 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
No. 534. 10 Rollen Packleinen (530 Pfd.) lagern in Steinbeck.
1 Ballot Wollwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Wollwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
57 Stück Binsenmatten (65 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Muttern (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Nieten (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Nieten (44 Pfd.) lagert im Depot.
2 Pack Papier (24 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Thürschieber (78 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack (17 Paar) Kinderholzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Schrauben (155 Pfd.) lagert im Depot.
2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
1 Eisenplatte und 2 Ofendeckel (10 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kistchen Mennige (50 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Blechwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (58 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
1 gusseiserne Ofenplatte (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Eisenplatte (130 Pfd.) lagert im Depot.
1 hölzerne Sophaverzierung (5 Pfd.) lagert im Depot.
1 Wagenschloss lagert im Depot.
4 Riemen lagern im Depot.
1 Blechkästchen lagert im Depot.
3 Holzringe lagern im Depot
1 Pack Kuchenpfannen (90 Pfd.) lagert im Depot.
1 Gewichtstein (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kuppelstange lagert im Depot.
2 eiserne Radringe (100 Pfd.) lagern im Depot.
2 Pack Gusswaaren (21 Pfd.) lagern im Depot.
6 Feilen (47 Pfd.) lagern im Depot.
1 eiserner Balken (145 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo v. Schrank (4 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz (400 Pfd.) lagern im Depot.
1 Platte Eisenblech (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Stahl (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Maschinentheil (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Eisen (1200 PfP.) lagert im Depot.
11 Unterlagsplatten (62 Pfd.) lagern im Depot.
1 langes Winkeleisen (115 Pfd.) lagert im Depot.
4 neue Laschen (50 Pfd.) lagern im Depot.
6 leere Körbe / 4 leere Eimer } lagern im Depot.
1 Kiste Kleider (43 Pfd ) lagert im Depot.
1 Stab Stahl (6 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Rundeisen (4 Pfd.) lagert im Depot.
4 leere Körbe lagern im Depot.

1 Eisenplatte (55 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Eisen (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (80 Pfd.) lagert im Depot.
6 Pack Kinderholzschuhe lagern im Depot.
1 Stück Gusseisen (67 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Packleinen (42 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack hölzerne Bettstellen (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Cigarren (18 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rohr, 2′ lang, (11 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Rosterstäbe (1600 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere 1/4 Ohmfässer lagern im Depot.
12 Dachfenster (384 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert im Depot.
25 Rosterstäbe (975 Pfd.) lagern im Depot.
4 Rosterbalken (772 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Holzmodelle (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Untersatz mit Aschkasten (19 Pfd.) lagert im Depot.
4 Fahnenstangen lagern im Depot.
5 Pack Holzschuhe lagern im Depot.
1 Rohrsessel (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert im Depot.
1 Platte (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Stück Sandsteine (680 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo, 2 Ofenröhren, (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kommode (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Krümmerrohr (16 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Nageleisen (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Topfdeckel mit Schieber lagert im Depot.
2 Colli 1 Wachspresse (14 Pfd.) lagern im Depot.
4 Unterlagehölzer (142 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kohlenmeissel (9 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Spulen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (370 Pfd.) lagert im Depot.
4 Säcke Sägemehl (380 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Binsen (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack, 3 leere Körbe, (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Tönnchen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Hanf (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Roggen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Koffer (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Handkorb (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 6 Stück eiserne Kochtöpfe (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste alte Kleider (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Glaswaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ring Draht (23 Pfd.) lagert im Depot.
1 tannener Eimer (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres 1/2 Ohmfass (30 Pfd.) lagert im Depot.
2 Holztheile lagern im Depot.
1 Korb Selterswasser (108 Pfd.) lagert im Depot.
1 Brd. Nageleisen (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kupferlager (4 Pfd.) lagert im Depot.
7 Strohsäcke (148 Pfd.) lagern im Depot.
7 Matratzen (229 Pfd.) lagern im Depot.
2 Waschtöpfe (6 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stühle (40 Pfd.) lagern im Depot.
1 steinerner Wasserkrug (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 irdenes Rohr (93 Pfd.) lagert im Depot.
7 Kopfkissen (45 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tragbalken lagert im Depot.
2 Pack Betttücher und Wolldecken (65 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stangen Eisen (50 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
12 Stück eiserne Gewichte à 2 Pfd. lagern im Depot.
1 Tonne Seife (104 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ring Eisendraht (88 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tragkorb mit Riemenkiepe (9 Pfd.) lagert im Depot.
22 Stück Farbholz (600 Pfd.) lagern im Depot.
1 Brd. Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
7 Stück Holz (300 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Messerstahl (200 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Stahl (117 Pfd.) lagern im Depot.
30 Stangen doppelte Rosterstäbe (300 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Farbholz (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Ballot Lumpen (61 Pfd.) lagern im Depot.
1 altes Decktuch (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rolle Cocusmatten (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange 0 Stahl (89 Pfd). lagert im Depot.
2 Stangen Rundeisen (39 Pfd.) lagern im Depot.
5 Stäbe Stahl (75 Pfd.) lagern im Depot.
28 Stück Roheisen (750 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Marmor (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (10 Pfd.) lagert im Depot.
2 Körbe leere Flaschen (117 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb leere Flaschen (60 Pfd.) lagert im Depot.
10 Colli Holzschragen lagern im Depot.
4 Colli Bretter (380 Pfd.) lagern im Depot.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern im Depot.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
53 Sack Raps (20000 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kinderstuhl (4 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Lagerkasten (76 Pfd.) lagert im Depot.
4 Oelkannen (49 Pfd.) lagern im Depot.
3 Stb. Winkeleisen (100 Pfd.) lagern im Depot.
42 Kesselbleche (3630 Pfd.) lagern im Depot.
32 Ofenrohre (375 Pfd.) lagern im Depot.
1 Riemscheibe (130 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Wagenverdeck lagert im Depot.
1 Schraubstock (133 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere bunte Kistchen (91 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stück Stahl (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Rohrkörbe (125 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Blechplatte (3 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Wergabfall (120 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bd. Draht (43 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli eiserne Räder (47 Pfd.) lagern im Depot.
2 Pack Strauchbesen (70 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sack Hafer (105 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Messingblech (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Feugelschiene (180 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (70 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert im Depot.
1 messing. Maschinentheil (1 1/2 Pfd.) lagert im Depot.
2 Körbe Tabak (83 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Messingblech lagert im Depot.
1 Rolle Drahtgewebe (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Küchengeräthe (42 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb gr. Eisenwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.
4 leere Kisten (163 Pfd.) lagern im Depot.
1 Fass Oel (94 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
2 Pack Schmiedezangen (132 Pfd.) lagern im Depot.
2 leere Ohmfässer (160 Pfd.) lagern im Depot.
1 Bd. Bandeisen (45 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bank lagert im Depot.
1 Korb Sensen (81 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Brd. flachkantiger Stahl (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Brd. Rundstahl (95 Pfd.) lagert im Depot.
1 zerbrochener Rosterstab (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb eis. Schrauben (150 Pfd.) lagert im Depot.
12 Säcke Erbsen (2400 Pfd.) lagern im Depot.
1 Fass Petroleum (265 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb leere Flaschen (61 Pfd.) lagert im Depot.
1 eiserne Seilrolle (125 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 7 Glasblaserohre (35 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Eisen (167 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Drahtnägel (159 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Stahlbleche (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Eisentheile, mehrere Knöpfe, 6 Ofenthüren (14 Pfd.) lag. im Depot.
1 Pack leere Säcke (53 Pfd.) lagert im Depot.
2 Gbd. 4 Kanteisen (150 Pfd.) lagern im Depot.
1 Ballot Lumpen (89 Pfd.) lagert im Depot.
4 leere Körbe (14 Pfd.) lagern im Depot.
11 Spindeln (77 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Formhölzer (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bund 4 Rund- u. 2 Flach-Eisenstäbe (28 Pfd.) lagert im Depot.
3 Stb. Stahl (23 Pfd.) lagern im Depot.
2 leere Fässer u. 1 leerer Korb (54 Pfd.) lagern im Depot.
1 Gbd. Heede (28 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Stahldraht (1780 Pfd.). Verkauft.
2 Tonnen Häringe (320 Pfd.). Verkauft.
2 St. Eisen (550 Pfd.). Verkauft.
5 Brd. u. 1 Stange Nageleisen (600 Pfd.). Verkauft.
1 Sack Lupinensaamen (156 Pfd.). Verkauft.
1/2 Ohm Oel (160 Pfd.). Verkauft.
1 Sack Reis (100 Pfd.). Verkauft.
29 leere Fässchen (290 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Collo Waschkübel (74 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

5 Pack Papierdüten (185 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Nieten (92 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 gusseis. Topf (187 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
3 Sck. Säcke (152 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Ketten (94 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Sack Erbsen (132 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Hemmschrauben (140 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 hölzernes Schaukelpferd (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Ofenthür (7 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Fass Pottloh (234 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
3 Stück Gusstheile (30 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Pack Eisendraht (43 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
1 runder Tisch lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
1 Tisch (58 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Schleifstein (350 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Bd. □ Eisen (99 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Pack Körbe (20 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Fass Flüssigkeit (94 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Stab Stahl (24 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Kiste Schmirgel (40 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Fass Schmalz (352 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Stange Eisen (32 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Bret lagert in Vohwinkel.
1 leeres Petroleumfass lagert in Vohwinkel.
1 Korb Werkzeug (94 Pfd.) lagert in Viersen.
3 Pack 6 Holzschuhe (6 Pfd.) lagern in Deutz.
2 Körbe Wein (72 Pfd.) lagern in Deutz.
1 Pack 10 Bretter (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
1 Stange Rundeisen (48 Pfd.) lagert in Remscheid.
1 Sandstein (250 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 eiserner Buffer (78 Pfd.) lagert in Bochum.
5 durchlöcherte Bleche (200 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Stück blaues Leinen (14 Pfd.) lagert in Bochum.
2 Stck. 12 eiserne Stangen (200 Pfd.) lagern in Bochum.
1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert in Iserlohn.
3 Walzen lagern in Iserlohn.
4 eiserne Gewichte (40 Pfd.) lagern in Iserlohn.
6 eiserne Gewichte (20 Pfd.) lagern in Iserlohn.
15 eiserne Gewichte (10 Pfd.) lagern in Iserlohn.
1 Pumpentheil (80 Pfd.) lagert in Ruhrort.
3 weisse Körbe (10 Pfd.) lagern in Ruhrort.
2 Ofenthüren, Löwen darstellend, lagern in Ruhrort.
1 Rolle Stockfische (50 Pfd.) lagert in Ruhrort.
1 Ring Draht (22 Pfd.) lagert in Werl.
1 Sack Kohlen (135 Pfd.) lagert in Werl.
1 leere Blechflasche (11 Pfd.) lagert in Dortmund.
13 eiserne Platten (135 Pfd.) lagern in Dortmund.
1 Beutel 23 Grammgewichte ($1^1/_4$ Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Feuertopf mit Rand (12 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 alter eiserner Kesselring (25 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Korb Kleider (63 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Tonne Cement (400 Pfd ) lagert in Letmathe.
24 Colli Ofentheile lagern in Steele.
1 Bd. Eisen lagert in Steele.
41 Stb. Eisen lagern in Gerresheim.
3 Blechplatten lagern in Gerresheim.
1 Spiralfeder (25 Pfd.) lagert in Dortmund [Eilg.-Exp.].
1 Pack 6 alte Brustlaternen lagert in Dortmund [Eilg.-Exp.].
2 Schlusslaternen lagern in Dortmuud [Eilg.-Exp.].
1 Kiste Blech lagert in Solingen.
10 Colli Ofentheile lagern in Essen.
1 Ventil (90 Pfd.) lagert in Essen.
1 Fass Wagenschmiere (25 Pfd.) lagert in Essen.
1 Fass Thran (218 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Pack Geräthschaften eines Akrobaten (80 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Partie Bleimulden (10000 Pfd.) lagert in Langendreer.
2 Kopfbracken lagern in Langendreer.
1 Stange Eisen (17 Pfd.) lagert in Langendreer.
3 Pack Sensen lagern in Haspe.
1 rundes Eisen lagert in Haspe.
1 leeres Theerfass lagert in Arnsberg.
1 Partie alte Puffer lagert in Hagen.
1 Kbch. Candis (12 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Sack Caffee (95 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Sack Grand (180 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Fass Kali lagert in Hagen.
6 Eisentheile lagern in Hagen.
1 Stahlkiste lagert in Hagen.
2 kleine Eisenröhren, 7 Centimeter Durchmesser, lagern in Hagen.
1 gr. T Dampfrohr, $1^1/_2$ Meter Durchmesser, lagert in Hagen.
1 Pack eis. Schieber lagert in Soest.
3 eis. Räder (36 Pfd.) lagern in Soest.
1 Sack Pappdeckel (89 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Kiste Gewichte (86 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
1 Pack Körbe (9 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
2 Stück Körbe (15 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
1 Stange Flacheisen (25 Pfd.) lagert in Dahlhausen.
1 eis. Rahmen (48 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
1 Pack Gurten (21 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
25 Stück leere Kisten lagern in Steinbeck.

## Eisenbahn-Kalender.

### * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

27. April Nordhausen-Erfurter Eisenbahn zu Sondershausen.
27. „ Oberhessische Eisenbahngesellschaft zu Giessen.
27. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen. Siehe Bekm. S. 336
29. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu Wien.
29. „ Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Flensburg.
29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322.
29. „ Actiengesellschaft Norddeutsche Fabrik für Eisenbahnbetriebsmaterial zu Berlin.
30. „ Baugesellschaft für Eisenbahnunternehmungen, Commandit-Gesellschaft auf Actien, F. Plessner & Co. zu Berlin.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 25. April | zu Neukirchen b/W. | Berg.-Märk. E. | Kies | — |
| 25. „ | zu Greifswald | Berlin-Stettiner E. | Materialien-Verkauf | — |
| 25. „ | zu Senftenberg a. Elster | Berlin-Görlitzer Eisenbahn | Erd- u Steinbau-Arbeiten | 450 |
| 25. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Petroleum | 423 |
| 25. „ | zu Berlin | Berlin-Görlitzer E. | 82 Weichen u. 82 Herzstücke | 423 |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahn.-Restaur. Barop | — |
| 26. „ | zu Breslau | Rechte Oder-Uferb. | Plateauwagen | 387 |
| 26. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostb. | Wagen | 399 |
| 26. „ | zu Cassel | Main-Weserb. | Weichen | 459 |
| 27. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburg | Erdarbeiten | 451 |
| 27. „ | zu Harburg | dieselbe | Sielanlage auf Bahnhof Harburg | — |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | 1700 Tonnen Portland Cement | — |
| 27. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Klobenholz | 451 |
| 27. „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Bahn-, Weichen- und Herzstückschwellen | — |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Kleineisenzeug | 431 |
| 28. „ | Rotenburg | Venlo-Hamburger E. | Stauwerke incl. Hölzer | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Eis. Ueberbauten der Ruhrbrücken bei Dahlhausen u. bei Mülheim | — |
| 29. April | zu Insterburg | Preuss. Ostbahn | Dachdecker- etc. Arbeiten | — |
| 29. „ | zu Göttingen | Hannov. Staatsbahn | Schieferdächer | — |
| 29. „ | zu Nordhausen Saal-Unstrutb., Oberingenieur der Gl.-Entreprise | | Erdarbeiten u. Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen | — |
| 29. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh.-Restaur. Gittelde | 443 |
| 30. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Uniformen | — |
| 1. Mai | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 400 Weichenzungen aus Puddelstahl | — |
| 1. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten | — |
| 1. „ | zu Berlin | Dortmund-Gronau-Enscheder E. | Schwellen | 475 |
| 1. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Presskohlen | 459 |
| 1. „ | zu Guben | Niederschles.-Märk. E. | Bahnh.-Restaur. Guben | — |
| 2. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 475 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eis. Brücken-Ueberbau | 443 |
| 3. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung einer Metallgiesserei incl. Kupferschmiede | — |
| 5. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Locomotivkohlen etc. | 475 |
| 6. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh. Rest. Königslutter | 451 |
| 6. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Verkauf zweier Locomotiven | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Tischler- etc. Arbeiten am Empfangsgebäude zu Scherfede | — |
| 7. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Eisentheile einer Hängebrücke | 475 |
| 8. „ | zu Strassburg | Elsass.-Lothr. E. | Verkauf von Materialabgängen | 475 |
| 8. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Eiserne Dachconstruction für einen polygonalen Locomotivschuppen auf Bahnhof Insterburg | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## K. K. priv. Böhmische Westbahn.

Die **XI. (ordentliche) Generalversammlung** der Actionäre findet **am 17. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr in Wien, I. Herrengasse No. 14 im Lokale der N.-Oe. Handels- und Gewerbekammer** statt.

**Tagesordnung:**

1) Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses;
2) Beschlussfassung über Vertheilung des Reingewinnes auf Grund der §§ 28, 41 und 45 der Statuten;
3) Abänderung der Gesellschaftsstatuten (§§ 3, 7, 17, 18, 19, 23, 28, 30—41, 42, 45, 50);
4) Abänderung des Pensionsstatutes.
5) Wahl des Revisionsausschusses;
6) Neu- rücksichtlich Ersatzwahlen für den Verwaltungsrath.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 25 Actien geben Eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in **Wien** bei der **Central-Cassa der Böhmischen Westbahn**, Stadt, Johannesgasse No. 12,
in **Prag** bei der **Betriebshauptcassa**,
in **Frankfurt a/M.** bei dem **Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne**,
in **Berlin** bei der **Disconto-Gesellschaft**, und zwar: in Wien bis zum 3. Mai d. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 2. Mai d. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 15. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

---

## Rheinische Eisenbahn.

**Einladung zur General-Versammlung der Actionäre.**

In Gemässheit der §§ 33 und 34 der Statuten werden die Actionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zur diesjährigen regelmässigen General-Versammlung eingeladen auf

**Dienstag den 28. Mai Vormittags 11 Uhr in den Rathhaussaal zu Aachen,**

um

1) den Bericht über die Resultate der Rechnungs-Ablage, über die vom Administrationsrathe ertheilte Rechnungs-Decharge und über die Lage der Geschäfte der Gesellschaft entgegenzunehmen; ferner über die Erträge des Unternehmens, sowie bezüglich der Rücklagen für den Erneuerungs- und Reserve-Fonds, Verfügungen zu treffen;

2) von den Schritten Kenntniss zu nehmen, welche zur Ausführung der bereits beschlossenen Erweiterungen des Unternehmens geschehen sind, insbesondere von den Seitens der Staatsregierung der Gesellschaft ertheilten Concessionen und dem auf Grund früherer Ermächtigung festgestellten Nachtrage zu den Statuten der Gesellschaft; auch gutheissende Kenntniss zu nehmen von der auf Grund früherer Ermächtigung bewirkten Uebernahme der Zechenbahnen des **Cölner Bergwerks-Verein** und der Zechenbahnen nach **Neu-Essen** und **Nordstern**;

3) unter Bestätigung sämmtlicher noch nicht erledigten Beschlüsse früherer General-Versammlungen die Direction zu ermächtigen:

a) auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 31. Mai 1870 zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Cöln** durch dass Dhünn- und Wupperthal nach **Rittershausen, Barmen** und **Elberfeld** mit Abzweiguugen nach **Hückeswagen, Lennep** und **Remscheid**, mit einer festen Brücke oder einer Traject-Anstalt bei Cöln resp. Mülheim; ferner zur Fortführung dieser Bahn von **Rittershausen** nach **Hagen** und **Hoerde** sowie nach **Steele, Bochum** und **Witten**;
b) zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Düsseldorf** nach **Elberfeld** und **Barmen** mit Abzweigungen nach der **Speldorf-Troisdorfer** Linie;
c) zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Duisburg** über **Rheine** nach **Quackenbrück** und zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Duisburg** durch das Emscherthal nach **Dortmund, Hamm** und **Osnabrück** mit Abzweigungen nach der Anschlussbahn der Zeche **Nordstern**, nach **Ruhrort**, nach **Melle** und **Löhne**;
d) zur eventuellen Modification des Ausgangs-Punktes der der Gesellschaft concessionirten Bahn von **Brühl** oder **Sechtem** nach **Euskirchen**;
e) zum Bau und Betrieb einer Abkürzung der Linie **Cöln-Bonn**;
f) zum Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von der **Essen-Wattenscheider** Strecke nach dem Bahnhofe **Wanne** der Cöln-Mindener Eisenbahn und der erforderlichen Anschlussbahnen an die benachbarten Zechen und Etablissements;
g) zur Verwendung weiterer drei Millionen Thaler zur Vermehrung des Betriebs-Materials, zur Erweiterung der Bahnhöfe, der Reparatur-Werkstätten und Betriebs-Einrichtungen der im Betrieb befindlichen Bahnen, sowie zur Beschaffung dieser Summe durch Ausgabe von Actien oder Obligationen;

4) die Direction zu ermächtigen, die Concession zu den vorstehend bezeichneten, sowie den in früheren General-Versammlungen beschlossenen Zweigbahnen successive oder auf einmal, auch getrennt für einzelne Theile dieser Zweigbahnen, nachzusuchen, die Concessions-Bedingungen endgültig zu vereinbaren und diejenigen Modificationen und Nachträge zu den Statuten endgültig und für die Gesellschaft bindend festzustellen, welche sich als nothwendig oder zweckmässig ergeben werden, insbesondere auch den § 43 Litera C der Statuten abzuändern, ferner das zur Ausführung der verschiedenen Erweiterungen des Unternehmens erforderliche Capital durch Ausgabe von Actien oder Obligationen zu beschaffen, auch fortan, so wie bisher, zu Bauzwecken vorübergehend die aus dem Betriebe eingehenden Mittel vorschussweise zu verwenden und Darlehen mit oder ohne Verpfändung von Effecten aufzunehmen.

5) Neuwahlen für den Administrationsrath vorzunehmen. —

Nach den §§ 30 und 31 der Statuten nehmen nur diejenigen Actionäre Theil an der General-Versammlung, welche den Besitz ihrer Actien wenigstens 14 Tage vor dem Datum dieser öffentlichen Einberufung in die Bücher der Gesellschaft haben eintragen lassen, und welche innerhalb der dieser General-Versammlung vorhergehenden letzten drei Tage sich entweder selbst oder durch Bevollmächtigte legitimiren, dass ihr Actienbesitz noch immer so besteht, wie er in den Büchern der Gesellschaft eingeschrieben ist.

Cöln, den 18. April 1872.

**Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## König Christian VIII. Ostsee-Bahn.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f. des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am 1. Mai d. J. fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1871 (§ 24) auf 7 pro Cent oder Thlr. 10. 15 Sgr. pro Aktie festgesetzt worden ist.

Altona, den 17. April 1872. **Der Ausschuss.**

Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Beziehung auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass **am Mittwoch den 1. Mai d. J.** die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1871 beginnen und bis weiter Donnerstags, Freitags, Montags und Dienstags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags

in dem Bahnhofsgebäude zu **Altona**,
„ „ „ „ **Kiel**,
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder**

stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 17. April 1872.

**Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.**

Joh. C. Semper. H. Tellkampf.

## Bekanntmachung.

Mit dem 1. Mai 1872 tritt in Nachtrag VI zum Westfälischen Verbands-Tarife vom 15. November 1871 in Kraft. Derselbe enthält verschiedene Aenderungen und Zusätze zur Güter-Classification, sowie einige Berichtigungen und Ergänzungen der Tarifsätze und Entfernungen.

Genannter Nachtrag ist bei unsern Güter-Expeditionen einzusehen und, soweit der Vorrath ausreicht, bei denselben unentgeldlich zu beziehen.

Münster, den 18. April 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

---

## Pester-Lloyd.

**Directer Personen-Verkehr.** Der directe Personen-Verkehr zwischen Wien und Pest einerseits und Odessa andererseits via Bazias und Galatz hat nunmehr wieder begonnen, und findet wöchentlich einmal vermittelst des an jedem **Freitag** von Wien u. Pest abgehenden Eilzuges wie folgt statt:

Abfahrt von Wien (Staatsbahnhof) $2_{,50}$ Nachmittags
oder (Nordbahnhof) $2_{,30}$ „
„ „ Pest Freitag . . 10 Abends
„ „ Bazias Samstag . früh
Ankunft in Odessa . . . . Dienstag.

Rückfahrt von Odessa jeden Donnerstag, Rückkunft in Wien Dienstag mittelst Eilzug.

Die **Fahrpreise** sind gegen früher **bedeutend ermässigt.**

Näheres die affichirte Kundmachung.

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

15 Locomotiven mit Tendern für gemischte Züge,
15 Tender-Locomotiven,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven."

bis zu dem am **Donnerstag den 2. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 10. April 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

---

## Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

**Lieferung von Locomotiv-Heizkohlen und Cinder (Coke) betreffend.**

Das in der Zeit vom 1. Juni 1872 bis 31. Mai 1873 für die Sächsischen Staatsbahnen erforderliche Quantum zur Locomotivheizung tauglicher Kohlen und Cinder von ohngefähr:

90 Wagenladungen à 100 Ctr. Kohlen pro Werketag,

und

2000 Ctr. Cinder pro Monat

— letztere in gleichmässigen wöchentlichen Lieferungen anzuliefern — soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Preise sind pro Centner und zwar für Kohlen aus dem Zwickauer und Dresdener Bassin franco Staatseisenbahn, für Kohlen aus dem Lugauer Bassin franco Bahnhof Lugau und für Kohlen aus dem Oberschlesischen Bassin franco Bahnhof Löbau zu stellen.

Bezügliche Offerten (bei den Kohlen von nicht unter einer Wagenladung pro Werketag) sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotivheizkohlen (bez. Cinder)"

versehen bis spätestens den

**5. Mai d. J.**

portofrei an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche sich an ihre Offerte bis 20. Mai zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Exemplare der gegen früher in einigen Punkten abgeänderten Lieferungsbedingungen sind sowohl durch das Hauptbüreau der Königlichen Generaldirection als auch durch die Maschinenverwaltungen auf dem Bahnhofe Zwickau und dem Sächsisch-Schlesischen Bahnhofe hier, sowie durch die Bahnhofsinspection zu Lugau zu beziehen.

Dresden, am 18. April 1872.

**Königl. Generaldirection d. Sächsischen Staatseisenbahnen**
von Tschirschky.

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die in den Werkstätten zu Montigny, Saargemünd, Strassburg und Mülhausen abgängig gewordenen alten Materialien, als:

Gusseisen, Schmiedeeisen, Stahl, gusseiserne, schiedeeiserne und stählerne Drehspäne, Zinkblech, Gummi, Glas, Achsen und Räder etc.

sollen im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die abzugebenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen"

versehen, bis zum Submissionstermine

**Mittwoch den 8. Mai a. c. Vormittags 11 Uhr**

an den unterzeichneten Obermaschinenmeister **Judengasse No. 26** einzureichen, in welchem Termine dieselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Bieter geöffnet werden.

Die Submissions- und Kaufbedingungen mit Angabe der Quantitäten werden jedem Kauflustigen auf Verlangen Seitens der Central-Werkstatts-Materialien-Controle, an welche dergleichen Anträge zu richten sind, zugesandt werden.

Strassburg, den 15. April 1872.

**Der Kaiserliche Obermaschinenmeister.**
Wendler.

---

## Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisentheile zu der auf Bahnhof Gotha zu erbauenden, rot. 100 Meter langen Hängebrücke soll im Submissionswege vergeben werden.

Bedingungen, Berechnungen und Zeichnungen sind durch das Abtheilungs-Büreau im hiesigen Empfangsgebäude zu beziehen, Offerten nach Maassgabe der Bedingungen an dasselbe bis

**Dienstag den 7. Mai c. Vormittags 11 Uhr**

einzureichen.

Erfurt, den 18 April 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Neumann.

---

## Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

**115 000 Stück Eisenbahnschwellen aus Eichen- resp. Kiefernholz**

im Weg der Submission vergeben werden.

Die Submissions-Bedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten, Behrenstrasse 43. 44 zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Etwaige Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission zur Lieferung von Eisenbahnschwellen für die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

bis zum **1. Mai cr. Vormittags 11 Uhr** einzureichen.

Berlin, den 20. April 1872.

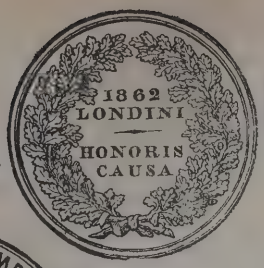
**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Brisgen.

---


## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

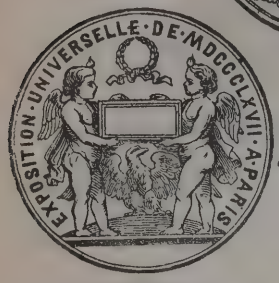
ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.




Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.

Erster Preis Chemnitz 1867.




Die

# Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

(früher: Johann Zimmermann)

zu

## Chemnitz

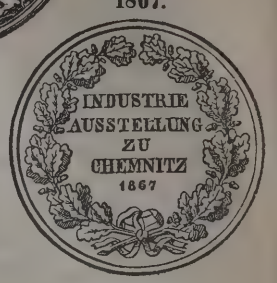
empfiehlt sich zur Lieferung von

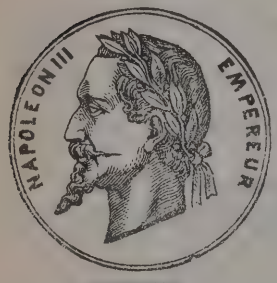
## Werkzeug-Maschinen

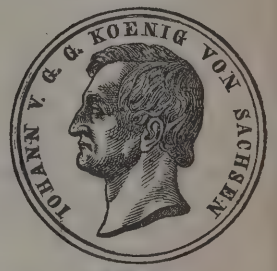
und

## Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Ritterkreuz des Albrechtsordens.


Von schmiedeeisernen
**Tragbalken,**
**Eisenbahnschienen, Gruben- oder Rollbahnschienen**
neu und gebraucht, empfehlen ihr grosses Lager bei billigen Preisen
**Gebrüder Trier,**
Lager in Eisen, Stahl und Metallen in Darmstadt.

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

**Waggon- u. Maschinen-Fabriken.**
**Eisenbahnen-Bedarf.**
**„Patent-Draht-Splinten“**
liefert eine leistungsfähige Fabrik billig in ausgezeichneter Waare.
Offerten befördert sub **O. 3571.** die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in **Berlin.**

**Eiserne Patentsplinte.**

Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heil** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

**Carl Schleicher & Schüll**
in Düren (Rhein-Preussen)
empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.
**Bedienung schnell!** **Preise mässig!**
Ihre anerkannt bewährten

Grösstes Lager von allen möglichen
**Zeichnen-Materialien**
bei **Wilh. Meyer & Co.**
**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

**L. H. Riha**
Praesidial-Secretär, Chef des Central-, des commerciellen & des Reclamations-Bureaus der Kgl. Ungar. Staatsbahnen a. D. eröffnet **mit 1. Mai 1872** in Pest, Belagasse No. 5 sein
**Reclamations-Bureau**
zur Austragung aller Anstände aus dem Eisenbahn- & Dampfschiff-Transport.

Beste gekühlte
**Wasserstandsgläser,**
sowie besonders haltbare
**Locomotivgläser,**
genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.
Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

**Für Bau-Unternehmer**
empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 48. Leipzig, am 24. April 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Wiederaufnahme der regelmässigen Lieferfristen Seitens der Französischen Ostbahn. — Mittheilungen über Eisenbahnen. Vereinsgebiet: Badische Staatsbahnbauten. Aus Bayern: Pfälzer Bahnnetz; Grünstadt-Eisenberg; Nürnberg-Neuhaus; Hof-Eger; Augsburg-Ingolstadt; Rothenburg-Steinbach; Nürnberg-Ansbach; Regensburg-Ingolstadt. Berlin-Stettiner-Eisenbahn: Aus der Denkschrift über das Project Swinemünde-Ducherow mit Zweigbahnen. — Ausland: Riga-Dünaburger Eisenbahn, Geschäftsbericht pro 1871. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die Französische Ostbahn-Verwaltung die reglementsmässigen Lieferfristen für Eilgut- und gewöhnliche Frachtgut-Transporte wieder aufgenommen hat, ausgenommen im Verkehr nach und von den Stationen der von den Deutschen Truppen besetzten Französischen Departements.

Strassburg, den 11. April 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**
gez. Mebes.

Vorstehende Bekanntmachung bringen wir auf Antrag der Kaiserlichen General-Direction hiermit zur Kenntniss der dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 18. April 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Badische Staatseisenbahnen.** Ueber die im Bau begriffenen Badischen Staatsbahnstrecken werden uns von der Grossherzoglichen General-Direction die folgenden Mittheilungen gemacht:

1) Hausach-Villingen (Gesetz vom 11. August 1863), $7_{,037}$ Meilen = $52_{,783}$ Kilometer lang.

Der Unterbau wird grösstentheils für 2 Geleise erstellt, das Terrain wird für 2 Geleise erworben.

Das Baucapital beträgt im Ganzen 6 462 000 Thlr., d. i. pro Meile 918 289 Thlr.

Die Inangriffnahme des Baues erfolgte im August 1867; voraussichtliche Vollendung im Spätjahr 1873. Das Gelände ist bereits grösstentheils erworben.

Die „Bodensee-Kinzigthalbahn" verfolgt die alte Handelsstrasse, welche aus der Schweiz und dem Bodenseebecken über den Badischen Schwarzwald durchs Kinzigthal nach Strassburg, dem nordwestlichen Deutschland, den Hansestädten etc. führt. In Verbindung mit anderen Bahnen bildet sie die Zufahrtlinie zum Gotthard.

In strategischer Beziehung ist die Bahn wichtig (wegen militairischer Unbrauchbarkeit der oberen Rheinthalbahn von Basel bis Constanz), zur Führung des Militairs aus dem Seekreise nach Elsass-Lothringen und Rastatt.

Wichtigstes Bodenproduct, welches die Bahn befrachtet, ist Holz. Das auf den Verkehr mit der Kinzigthalbahn angewiesene Gebirgsland von etwa 15 Quadratmeilen Ausdehnung, umfasst 82 100 Morgen = 2 955 600 Are. — Ausgebreitete Uhrenindustrie in Villingen, St. Georgen, Triberg. In Hornberg Steingutfabrik, Holzhandel, grosse Gerbereien, ausserdem in St. Georgen Strohhutfabrik, Emailgeschäft, Werkzeug- und Maschinenfabrik. — Das Gebiet, welches auf diese Bahn zwischen Hausach und Villingen verwiesen ist, zählt etwa 50 000 Einwohner.

Die wichtigsten Stationen sind: Hausach, Hornberg $1_{,268}$ Meilen, Triberg $1_{,787}$ Meilen, St. Georgen $2_{,015}$ Meilen, Villingen $1_{,937}$ Meilen, zusammen $7_{,037}$ Meilen.

Auf der $3_{,832}$ Meilen langen Strecke zwischen Hornberg und St. Georgen befinden sich 38 Tunnels, wovon der Sommerautunnel 1692 Meter, der Gremmelsbachtunnel 960 Meter, der grosse Triberger Kehrtunnel 861 Meter, der Eisenbergtunnel 771 Meter, der Niederwasser-Kehrtunnel 540 Meter lang sind; 8 haben Längen von 270—360 Meter, 8 von 270—100 Meter, 7 von 100—20 Meter.

Die Oberleitung des Baues führt Herr Baudirector Gerwig in Karlsruhe. — Abtheilung Hausach-Hornberg: Sectionsingenieur Seyb. Inspection Triberg. Abtheilung Hornberg-St. Georgen: Bezirksingenieur Grabendörfer. Inspection Villingen. Abtheilung St. Georgen-Villingen: Inspector Mahler.

Die Vergebung erfolgt in einzelnen nicht zu grossen Loosabtheilungen, daher Anzahl der Accordanten sehr gross. — Tunnelarbeiten meist an Italiener vergeben.

2) Section 54. Schwackenreuthe-Pfullendorf, $2_{,13}$ Meilen = $16_{,0}$ Kilometer lang.

Staatsvertrag über den Bau der Bahn zwischen Baden und Württemberg vom 18. Februar 1865; zwischen Baden und Preussen vom 3. Mai 1865; Genehmigung der Linie und Stationen durch Se. Kgl. Hoheit den Grossherzog am 11. September 1871.

Der Unterbau dieser und der Bahnstrecke unter 3 wird im Allgemeinen für 1 Geleise hergestellt, ausnahmsweise jedoch für 2 Geleise an solchen Stellen, wo eine zweckmässige Disponirung der zu bewegteren Erdmassen breitere Dämme oder Einschnitte bedingt. Das Terrain ist durchaus für 2 Geleise erworben.

Das Baucapital ist im Ganzen zu 962 857 Thlr., d. i. pro Meile 452 045 Thlr. veranschlagt.

Die Bahnstrecke stellt die Verbindung der Bahnen im Württembergischen Oberland mit der Badischen Bahn Messkirch-Radolfzell her, wodurch der Verkehr aus Württemberg nach der Schweiz theilweise über Radolfzell geleitet und andererseits nach Vollendung der Bahnen Schwackenreuthe-Hattingen und Offenburg-Singen, Oberschwaben auf dem kürzesten Wege mit dem Schwarzwald und Strassburg verbunden wird.

Der Localverkehr der Bahnen 2, 3 und 4 ist nicht unbedeutend, hauptsächlich durch Transport von Holz, Vieh und Getreide.

Stationen: Schwackenreuthe, Sentenhart $0_{,76}$ Meilen, Aach-Linz $0_{,81}$ Meilen und Pfullendorf $0_{,56}$ Meilen.

Besondere Schwierigkeiten kommen nicht vor.

Oberingenieur: Herr Baudirector Gerwig; Inspector: Ingenieur v. Würthenau; Sectionsingenieure: Herr Schraf, Herr Friederich. — Die 7 Bauloose sind an 5 Unternehmer vergeben.

3) Section 55. Messkirch-Mengen, $2_{,48}$ Meilen = $18_{,6}$ Kilometer lang. Staatsvertrag wie bei 2; Genehmigung der Linie und Stationen durch S. Kgl. Hoheit den Grossherzog am 5. Juli 1871.

Das Baucapital beträgt im Ganzen 1 040 000 Thlr., pro Meile 419 355 Thlr.

Diese Bahn bezweckt die directe Verbindung von Ulm mit der Badischen Rheinthalbahn bei Radolfzell und ist auch strategisch wichtig.

Stationen: Messkirch, Menningen $0_{,50}$ Meilen, Göggingen $0_{,36}$ Meilen, Krauchenwies $0_{,48}$ Meilen, Zielfingen $0_{,52}$ Meilen, Mengen $0_{,62}$ Meilen.

Es kommen aussergewöhnlich viele, grössere und kleinere Durchlässe und Flusscorrectionen vor, sodann mehrere nasse zu Rutschungen geneigte Einschnitte.

Oberingenieur: Herr Baudirector Gerwig; Inspector: Ingenieur v. Würthenau; Sectionsingenieure: die Herren Kraft, Maier und Gasteiger. Die 6 Bauloose sind an 3 Unternehmer vergeben.

4) Section 56. Krauchenwies-Sigmaringen, $1_{,28}$ Meilen = $9_{,6}$ Kilometer lang (Staatsvertrag und Allerhöchste Baugenehmigung wie bei 3).

Die Bahn wird nur für ein Geleise hergestellt und ebenso auch das Terrain nur für ein Geleise erworben.

Baucapital im Ganzen 818 285 Thlr., pro Meile 639 129 Thlr.

Die Bahn stellt eine Verbindung von Tübingen über Hechingen und Sigmaringen nach Radolfzell und in die Schweiz her.

Stationen: Krauchenwies, Josephslust $0_{,56}$ Meilen, Sigmaringen $0_{,72}$ Meilen.

Es kommen sehr bedeutende Erdarbeiten auf der Bahn vor, sowie eine grössere Brücke über die Donau bei Sigmaringen.

Oberingenieur: Herr Baudirector Gerwig; Inspector: Ingenieur v. Würthenau; Sectionsingenieure: die Herren Hübsch und Eberlin. Die 4 Bauloose sind an 2 Unternehmer vergeben.

Der Bau der Bahnstrecken unter 2, 3 und 4 begann im November 1871 und wird voraussichtlich im Juli 1873 vollendet werden. Das Gelände ist beinahe vollständig von der Grossh. Bauverwaltung angekauft. Erhebliche Schwierigkeiten kommen dabei nicht vor.

Als weiter zur Ausführung bestimmte Bahnen werden bezeichnet Oberlauchringen-Donaueschingen, Schwackenreuthe-Hattingen, Heidelberg-Speier und Bruchsal-Germersheim, über welche jedoch zur Zeit noch keine speciellen Angaben gemacht werden können.

⊙ Aus Bayern. (Pfälzer Bahnnetz. Grünstadt-Eisenberg. Nürnberg-Neuhaus. Hof-Eger. Augsburg-Ingolstadt. Rothenburg-Steinach. Nürnberg-Ansbach. Regensburg-Ingolstadt.)

München, im April. Der Gesetzentwurf, Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in der Pfalz betreffend, wurde in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 3. d. M. angenommen. Dem Gesetzentwurfe wurde noch eine Bahn von Grünstadt nach Eisenberg mit einem Bau- und Einrichtungscapitale im Maximalbetrage von 600 000 fl. hinzugefügt. Die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen beabsichtigt diese Linie als Bestandtheil der Nordbahnen zu bauen und zu betreiben. Diese, keine Terrainschwierigkeiten darbietende Seitenlinie besitzt die Elemente und Materialien zu einem rentablen Verkehr. Den Endpunkt bildet das von Gienanthsche (?) Eisenwerk in Eisenberg, welches in Verbindung mit einer Eisenbahn concurrenzfähiger wird; dazu kommen noch verschiedene Papierfabriken, Mühlenwerke, grosse Thonlager, vortreffliche Steinbrüche etc., welche die Rentabilität der Bahn ausser Zweifel stellen.

In der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 5. d. M. wurde bezüglich der Petitionen verschiedener Gemeinden, welche im Allgemeinen die Ausführung des Bahnprojectes Nürnberg-Hersbruck-Neuhaus-Kirchenlaibach durch das Fichtelgebirge in der Richtung nach Hof mit einer Abzweigung nach Eger bezielen, der Ausschussantrag angenommen, dahin gehend: 1) es sei die in Art. 3. Ziff. 9. des Gesetzes vom 29. April 1869 „die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayer. Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betr." vorgetragene Bahn Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth in der Richtung über Kirchenlaibach zu bauen; 2) es sei behufs Ausführung des im Art. 1. Ziff. 19. des allegirten Gesetzes bezeichneten Bahnprojectes eine Eisenbahn von Kirchenlaibach durch das Fichtelgebirge in der Richtung nach Hof mit einer Abzweigung nach Eger zu bauen, der dafür erforderliche Kostenaufwand auf 18 450 000 fl. festzustellen und zur Deckung dieses Betrages der K. Staatsregierung ein weiterer Credit nach Massgabe der Art. 4. u. 5. des allegirten Gesetzes zu eröffnen; 3) es sei die K. Staatsregierung zu ersuchen, die unter Nr. 1. bezeichnete Bahn nach Thunlichkeit so anzulegen, dass für die Stadt Pegnitz der Anschluss einer Vicinalbahn mit möglichst geringen finanziellen Mitteln ausführbar wird. — Bei Gelegenheit einer im Jahre 1871 vorgenommenen nivellarischen Recognoscirung des ganzen Fichtelgebirges behufs Anlage einer Eisenbahn hat sich ergeben, dass vorzugsweise die vorerwähnten Linien in Betracht kommen. Diese Linien sind mit einer Maximalsteigung von 1:150 und einem Gesammtaufwande von 25 850 000 fl. ausführbar. Die Zweckmässigkeit der neuen Bahntracen wurde sofort anerkannt und soll deren Bau durch Aufgabe der Bahnlinie Neuhaus-Bayreuth bethätigt werden. Durch die Bahn über Kirchenlaibach würde der fünffache Zweck der Abkürzung des Bahnweges: a) von Nürnberg nach Norden um 8 Stdn., b) mit gleichzeitiger Umgehung der schiefen Ebene, c) die Abkürzung der Linie von Nürnberg nach Eger um 13,8 Stdn., d) die Abkürzung der Linie von Bayreuth nach Eger um 11,3 Stdn., und die Ausführung einer Fichtelgebirgsbahn nach zwei Richtungen gleichzeitig erreicht.

Die Arbeiten an dem Friedberger Einschnitt auf der Augsburg-Ingolstädter Bahn haben begonnen. Die Abzweigung dieser Bahn in der Nähe der Lechbrücke zieht an diesem Punkte die Anlage eines grösseren Rangir- beziehungsweise Vorbahnhofes für Augsburg nach sich. Es sollen an dieser Stelle mehrere grosse Gebäude aufgeführt und hiernach das dortige Areal bedeutend erweitert werden. Von der Lechbrücke wird bis zur Friedberger Anhöhe ein Damm angelegt, der dortselbst vor dem Einschnitt die Höhe von 40 Fuss erreicht.

Die Detailprojectirung der Vicinalbahnen von Rothenburg a. T. nach Reinach hat die Allerhöchste Genehmigung erhalten und wird bereits mit den Erdarbeiten begonnen.

Die Detailprojectirung der Nürnberg-Ansbacher Bahn über Fürth hat unterm 2. d. M. begonnen, um die Feststellung einer bestimmten Richtung (es schweben bekanntlich die Varianten Nürnberg-Stein-Rossstall und Nürnberg-Fürth-Rossstall) zu erzielen.

Die Arbeiten an der Donauthalbahn von Regensburg nach Ingolstadt werden nun eifrigst betrieben und nehmen die zur Herstellung des Bahnkörpers nöthigen bedeutenden Felssprengungen an den Gehängen zwischen Postsaal und dem Teufelsgraben bei Alkofen, dann unterhalb Lechstadt einen ungestörten Fortgang. Die Vorarbeiten der in der Nähe von Poikam herzustellenden Donaubrücken sind baldigst beendigt; für diese Eisenbahnbrücke werden drei Pfeiler in den Strom eingebaut. —

Berlin-Stettiner Eisenbahn. (Aus der Denkschrift über das Project Swinemünde-Ducherow mit Zweigbahnen.) Das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn giebt in einem uns mitgetheilten Exposé ausführliche Erläuterungen zu den auf der Tagesordnung der ausserordentlichen Generalversammlung am 22. d. M. stehenden Anträgen.

In Bezug auf die zur Ausführung vorgeschlagene neue Bahnlinie von Swinemünde nach Ducherow mit Zweigbahnen von Angermünde über Oderberg nach Freienwalde a. O. und von Wriezen nach Frankfurt a. O. sagt die Denkschrift Folgendes: Nachdem die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen hatte, ihre Bahnlinien von Rothenburg über Cüstrin bis Stettin und Ost-Swine (Swinemünde) auszudehnen, um, in Verbindung mit dem Bau einer Bahn von Breslau nach Raudten, damit den Verkehr mit Swinemünde über Ost-Swine und Stettin nach Breslau etc. zu gewinnen, musste die Berlin-Stettiner Bahn sich die Aufgabe stellen, auch ihre Bahnlinien mit Swinemünde und zwar auf der Westseite in Verbindung zu bringen, um sich aus diesem Verkehrsgebiete nicht durch Concurrenz verdrängt zu sehen. Bei Lösung dieser Aufgabe durften die localen Beziehungen zwischen Stettin und Swinemünde nicht als bestimmend ins Auge gefasst werden; man musste vielmehr Sorge tragen, durch gleichzeitige Vervollständigung und durch ein engeres Zusammenfassen des bestehenden Bahnnetzes in der Verbindung mit Swinemünde eine Verkehrsstrasse zu eröffnen, die der Berlin-Stettiner Bahn den überseeischen Verkehr auf der wichtigen Route nach Schlesien, Böhmen und Oesterreich den Unternehmungen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber sichert. Von diesen Gesichtspuncten ausgehend, empfiehlt der Verwaltungsrath den Bau folgender Zweigbahnen als integrirenden Theil des Unternehmens: a) von Swinemünde über Usedom nach Ducherow, im Anschlusse an die Vorpommersche Zweigbahn in Länge von fünf Neumeilen, veranschlagt auf 2 400 000 Thlr.; b) von Angermünde über Oderberg nach Freienwalde a. O., im Anschlusse an die Zweigbahn Neustadt-Wriezen, in Länge von vier Neumeilen, veranschlagt auf 1 600 000 Thlr.; von Wriezen a. O., im Anschlusse an die Niederschlesisch-Märkische Bahn, in Länge von 7½ Neumeilen, veranschlagt auf 2 500 000 Thlr. Diese drei Bahnstrecken führen durch ihren Einlauf in Frankfurt a. O. zu einer ununterbrochenen Verbindung von Swinemünde und dem Vorpommerschen Bahngebiete bis Wien etc., und es ist in Folge dessen in sichere Aussicht zu nehmen, dass, sobald Seitens der Niederschlesisch-Märkischen Bahn die bereits beschlossene Linie Sommerfeld-Haynau und Seitens der Berlin-Görlitzer Bahn die Linie Görlitz-Reichenberg ausgebaut sein wird, auf dieser so verkürzten Strasse eine Concurrenz nicht blos von Swinemünde, sondern auch von Stettin über Wriezen-Frankfurt a. O. gegen die von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn zu erbauende Linie mit Erfolg wird behauptet werden können. Ausserdem und abgesehen von diesem durchgehenden Verkehr tragen die neuen Linien noch besondere nicht zu unterschätzende Elemente der Belebung in sich. Durch den Anschluss an die Vorpommersche Zweigbahn in Ducherow wird Swinemünde einerseits mit den angrenzenden Mecklenburgischen Bahnen und ihrem Gebiete, andererseits auch mit Berlin über Angermünde in die engste Verbindung gebracht. Ferner fällt noch ins Gewicht, dass die projectirte Bahnlinie von Ducherow nach Swinemünde in ihrer Einmündung daselbst direct Stadt und Hafen zugleich berührt, während die von der Breslau-Freiburger Bahn herzustellende Linie in dem Dorfe Ost-Swine, durch den beinahe ⅛ Meile breiten Hafen von der Stadt Swinemünde getrennt, ihren Endpunct finden soll, eine Stelle, die es vorläufig noch zweifelhaft lässt, ob sie die nothwendigen Elemente einer grösseren Verkehrs-Entwickelung bieten wird. Durch den Bau von Niederfinow nach Stargard will die Verwaltung der Berlin-Stettiner Bahn gleichfalls einer Concurrenz begegnen, die sie auf der Linie Berlin-Freienwalde-Stargard i. P. bedroht, und der Gesellschaft durch Entziehung eines Theiles des Verkehrs, in der Richtung von Stargard nach Berlin, Nachtheile bereiten würde. Selbst an dem Verkehre zwischen Stettin und Berlin könnte der Gesellschaft Abbruch geschehen, wenn sie auf der Strecke Berlin-Stargard eine fremde Gesellschaft zulassen wollte, da nach Herstellung der von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Gesellschaft zu erbauenden Linie Küstrin-Stettin beide Linien sich bei Königsberg N.-M. kreuzen würden und dann dort, in Vereinigung beider Gesellschaften zu gleichem Concurrenz-Zwecke der Abzweigungspunkt gegeben ist, um den Verkehr von Stettin über Greifenhagen nach dem rechten Oderufer nach Berlin zu leiten, wobei jedoch nicht ausser Acht zu lassen ist, dass die Linie Stettin-Angermünde-Berlin noch immer die kürzere (um 1½ Meilen) bleibt. Die Nachtheile, welche die Gesellschaft bei Zulassung einer fremden Eisenbahn auf dem Verkehrsgebiete Berlin-Stargard treffen würden, werden möglichst beseitigt, wenn sie für den Bau nach Stargard selbst eintritt; sie bereitet sich freilich dann selbst eine Concurrenz mit ihrer bestehenden Linie Stargard-Stettin-Berlin, aber andererseits wird ihr dadurch auch wieder ein Landstrich erschlossen, dessen Reichthum gehobenen Verkehr in Aussicht stellt. Die Zweigbahn von Niederfinow nach Stargard i. P. hat eine Länge von 14,8 Neumeilen. Veranschlagt ist der Bau dieser Zweigbahn auf 6 000 000 Thlr.

## Ausland.

—*tz.* Riga-Dünaburger Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1871.) Der Betrieb hat im abgelaufenen Jahre 1871 günstige Resultate ergeben, indem der Personenverkehr um 11,8 Procent, der Güterverkehr sogar um 30,8 Procent gegen das Vorjahr gestiegen sind.

Im Jahre 1871 wurden befördert: 8994 Personen in der I. Klasse,

30 031 in der II. und 243 628 in der III. Klasse, zusammen 282 653 Personen (gegen 252 853 im Jahre 1870), 108 751 Pud Gepäck, 451 Equipagen, 649 Pferde, 850 Hunde, ferner 31 515 152 Pud tarifirtes Gut (gegen 24 186 825 Pud im Vorjahre), 2903 Stück Schlachtvieh, 61 Locomotiven, 40 Personen- und 2099 Güterwagen für fremde Eisenbahnen, 1 563 094 Pud tarifirtes Bahngut und 5 248 352 Pud Material zur Instandhaltung des Bahnkörpers.

Die Zahl der Personenwerste betrug 30 144 588, es hat demnach jede Person durchschnittlich $106_{,6}$ Werst zurückgelegt, bei einer durchschnittlichen Einnahme von 1 Rubel $36_{,3}$ Kopeken pro Person. Die Anzahl der gefahrenen Pudwerste betrug 6 036 313 646, daher durchschnittliche Fahrlänge per Pud $191_{,5}$ Werst und durchschnittlicher Frachtbetrag pro Pud $5_{,09}$ Kopeken und pro Pudwerst $0_{,026}$ Kop.

Von dem gesammten Güterverkehre des Jahres 1871 hatte die Station Riga folgenden Antheil: 1) im Versande 9 695 223 Pud, im Empfange 20 881 000 Pud, zusammen 30 576 223 Pud.

Die bedeutendsten Transportgegenstände waren: Hafer 11 546 919 Pud, Steinkohlen 3 113 685 Pud, Roggen 2 564 924 Pud, Salz 2 191 387 Pud, Flachs 1 647 641 Pud, Eisenbahnschienen 1 510 476 Pud, Hanf 1 332 429 Pud, Holz 1 126 640 Pud und Leinsaat 851 687 Pud.

Der Verkehr umfasste in der Richtung Riga-Dünaburg $33_{,1}$ Proc. und in der Richtunng Dünaburg-Riga $66_{,1}$ Procent der Gesammtbewegung.

Die **finanziellen Resultate** des Jahres 1871 waren befriedigend, da die Einnahmen um 211 063 Rubel = $10_{,5}$ Procent und der Ueberschuss um 67 617 Rubel = $8_{,4}$ Procent höher waren als im Vorjahre, während die Betriebsausgaben eine Vermehrung um 252 286 Rubel = $30_{,5}$ Procent und die anderweitigen Ausgaben eine Verminderung um 108 839 Rubel ausweisen.

Ueberhaupt haben betragen: die **Einnahmen** aus dem Personenverkehre 409 912 Rubel, aus dem Güterverkehre 1 655 386 Rubel, aus verschiedenen Quellen 148 787 Rubel zusammen 2 214 085 Rubel = 10 853 Rubel pro Werst Bahnlänge bez. 2 Rubel $50_{,8}$ Kopeken pro Nutzwerst; die **Ausgaben** für die allgemeine Verwaltung 108 344 Rubel, für die Bahnverwaltung 56 866 Rubel, für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude 261 013 Rubel, für die Betriebs-Verwaltung 242 336 Rubel und für die Transportmittel 409 115 Rubel, im Ganzen 1 077 674 Rub. = 5283 Rub. pro Werst Bahnlänge = 1 Rubel $22_{,09}$ Kop. pro Nutzwerst. Diese Ausgaben absorbirten $49_{,15}$ Procent der Einnahmen. Ferner wurden noch ausgegeben für Unterhaltung der Agenturen 9525 Rubel, an Wechsel-Disconto 3162 Rubel, an Obligationszinsen 74 530 Rubel, an Zinsen für die Anleihe bei der Staats-Regierung 67 067 Rubel und an Cours-Differenz 111 202 Rubel zusammen 265 485 Rubel.

Der verbliebene **Reingewinn** beträgt mithin 870 925 Rubel, hiervon ab der Betrag der Actienzinsen mit 459 000 Rubel, verbleibt ein Ueberschuss von 411 925 Rubel.

An **Betriebsmitteln** besass die Bahn 55 Locomotiven, 76 Personen- und 1167 Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 637 750 Ctr. In 5361 Zügen haben die Locomotiven 854 603 Werst zurückgelegt.

Das **verwerthete** Anlage-Capital der 204 Werst = $29^1/_7$ Meilen langen Riga-Dünaburger Eisenbahn betrug Ende 1871 14 318 081 Rubl.

Das von der Staatsregierung mit $4^1/_2$% Zinsen garantirte Anlage-Capital beträgt 10 200 000 Rubel in Actien (von welchen bereits 237 125 Rubel getilgt sind), ferner sind für 1 900 000 Rubel Prioritäts-Obligationen emittirt und bei der Staatsregierung ein Darlehn von 1 650 000 Rubel aufgenommen. Die Obligationen werden mit 5 Procent, das Darlehn mit 6 Procent verzinst. Die Hauptbilanz schliesst mit 16 900 047 Rubel ab, darunter 1 971 243 Rubel für von der Staats-Regierung in der Periode vom 1. November 1861 bis ult. December 1870 vorgeschossenen Actienzinsen etc.

Die für die Beamten der Riga-Dünaburger und Dünaburg-Witebsker Eisenbahnen gemeinsame Pensions- und Unterstützungscasse hatte ult. 1871 ein Vermögen von 165 100 Rubel und zählte 1126 Mitglieder. Die Arbeiter-Kranken- und Sterbekasse (für Angehörige der Riga-Dünaburger Eisenbahn) hatte einen Bestand von 829 Rubel ult. 1871.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Grossherzogl. Badische Bahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter bis Ende März 1872.

M C 2432. M C 2435. M C 2436. M C 2439. M C. } 5 leere Fässer (1000 Pfd.)

2 Säcke Hafer (200 Pfd.)
H B 790. 1 Kistchen Parfümerien (29 Pfd.)
E. F. D. 3 Bündel leere Säcke (150 Pfd.)
L M 284. 1 Kistchen Fensterblei (18 Pfd.)
Lutz, Witz; Maier, Gebr. Grossmann, Mödling. } 1 Bündel leere Säcke (38 Pfd.)
Weissenburger. 1 Bündel leere Säcke (30 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

E G 1085. 1 Kiste, Inhalt unbek. (89 Pfd)
B 4. 1 Körbchen, Inhalt unbek. (24 Pfd.)
G H 9345. 1 Ballot, Inhalt unbek. (45 Pfd.)
Z 2951. 1 Fass, Inhalt unbek. (260 Pfd.)
G O 2750. 1 Kiste, Inhalt unbek. (280 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

3 Bund Schilfrohr (44 Pfd.) lagern in Bruchsal.
S M 9412. 1 Kiste Nudeln (72 Pfd.) lagert in Durlach.

K H 5391. 1 leere Kiste (94 Pfd.)
G 7891. 1 leere Kiste (46 Pfd.)
M 3485. 1 leere Kiste (32 Pfd.)
T 42917. 1 leere Kiste (53 Pfd.)
C S Söhne in Hanau. 1 leeres Fässchen (14 Pfd.)
1 leeres Fässchen (20 Pfd.)
C K 2098. 1 leere Korbflasche (26 Pfd.)
W 6976. 1 leere Kiste (17 Pfd.)
C 352. 1 leere Kiste (33 Pfd.)
H M 332. 1 leere Kiste (17 Pfd.)
F M & C 6726. 1 leere Kiste (50 Pfd.)
L F 25 & 28. 2 leere Kisten (164 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

C J 506. 1 Korb Sicheln und Sensen (100 Pfd.)
1 Bund Eisen (90 Pfd.)
S M M. 1 leere Kiste (52 Pfd.)
} lagern in Karlsruhe.

B. 2 Stäbe Eisen (80 Pfd.) lagern in Rastatt.
A. 1 Bund Flacheisen lagert in Hördten.
A R & C 682. 1 Kiste, Inhalt unbek. (40 Pfd.) lagert in Bühl.
B F 29. 1 Ballen Hopfen (225 Pfd.) } lagern in Kehl.
1 Ballen Betten (50 Pfd.)
AE 10. 1 Sack, Inhalt unbek. (188 Pfd.) } lagern in Strassburg.
S B 869/70. 2 Sack leere Säcke (88 Pfd.)

F R 1/4. 4 Kisten, Inhalt unbek. (120 Pfd.)
H 407/9. 3 Kistchen (90 Pfd.)
S 10. 1 Säge in Stroh verpackt (12 Pfd.)
H J 1848. 1 Rolle Pappdeckel
M & C 802. 1 Sack, Inhalt unbek. (72 Pfd.)
1 Sack, Inhalt unbek. (40 Pfd.)
1 Sack, Inhalt unbek. (30 Pfd.)
1 Sack, Inhalt unbek. (64 Pfd.)
Morinaine Paris. 1 Sack, Inhalt unbek. (96 Pfd.)
2 Säcke Hafer (186 Pfd.)
1 Koffer ohne Anstrich und Gepäckmarke No. 290
J L K 41. 1 Rolle Packtuch (140 Pfd.)
N S 2489. 1 Ballen
} lagern in Strassburg.

S. 1 Pack Ketten (11 Pfd.)
K & J 540. 1 leeres Fass
W 1. 1 leeres Fass
F 1820. 1 leeres Fass
} lagern in Heitersheim.

1 Bund Flacheisen (70 Pfd.) lagert in Lörrach.
1805. 1 Fass, Inhalt unbek. (110 Pfd.)
M L 88. M L 15. } 2 Kisten, Inhalt unbek.
} lagern in Singen.

G M 253. 1 leeres Bierfass (25 Pfd.) lagert in Constanz.

### Bayerische Ostbahnen. 31. März 1872.

Adele Reindl München. 1 Ballot Bücher (15 Pfd.) lagert in Amberg. Von Landshut mit Begleitschein.
1 Bund Flacheisen (1 Ctr. 58 Pfd.) lagert in Eger.
Adresse Berger in Ramsdorf. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Eger. Schwandorf-Eger bezettelt.
2 Colli gusseiserne Dachfenster (30 Pfd.) lagert in Eger. Weiden bezettelt.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
1 Paquet Maschinentheile (27 Pfd.) lagert in München.
VS 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.
AL 2825. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
CB. 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 35 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München Eilgut bezettelt.
M U 1169.
C F B 11666. „ 1747. „ 3524. } 4 Wagendecken lagern in München.
CR oder Cw 2. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in München. Neuulm-Regensburg bezettelt.
1 Tisch mit gesperrter Schublade (43 Pfd.) lagert in Nürnberg seit März 1871.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg seit März 71.

**Bebra-Hanauer** und **Hessische Nordbahn.** 1. April.

B M 7759. 1 Wagen Steinkohlen lagert in Cassel seit dem 9. März.
H. 2 Stück Stahl (560 Pfd.) lagern in Cassel seit dem 8. Januar. c.
D. 2 Ringtöpfe lagern in Fulda seit dem 27. December pr.
R S 1836. 1 Fass Emballage (32 Pfd.) lagert in Cassel seit dem 16. März c.
O 6649. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Cassel seit dem 16. März c.
WM & C 1371 Regensburg. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 127 Pfd.) lagert in Cassel seit dem 5. März c.
J. C. Hölt Goldbeck. 1 Decke lagert in Cassel seit dem 22. Jan. c.
7 Stück leere Fässer ohne Zeichen lagern in Cassel s. dem 18. März c.
2 Stück neue Dielen 12' lang 8" breit auf der Strecke am 7. März gefunden, lagern in Liebenau.

**Böhmische Westbahn.** Ende März 1872.

1 Ballen leere Säcke (80 Pfd.) von der Magazin-Scontrirung lagert in Prag. Prag-Strakonic.
16 Stück Abgüsse (98 Pfd.) von Stiahlau lagern in Prag.
Zeichen: Auf 1 Ball. Joh. Friede jun. 3 Ballen leere Spodiumsäcke (95 Pfd.) von der Magazin-Scontrirung lagert in Zdiz.
10 Bund Bandeisen (378 Pfd.) von der Magazin-Scontrirung lagern in Pilsen.
L & C 105. 1 Ballen Mandeln (55 Pfd.) von der Magazin-Scontrirung lagert in Radnic.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hessischen Ludwigs-Bahn** am 1. April 1872 überzähligen Güter.

### 1) Kisten und Koffer.

A 1. 1 Kiste Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz. Bez. Bertha Schmidt Mainz.
A 2. 1 grüner Holzkoffer (38 Pfd.) lagert in Mainz.
A G 4 Berlin. 1 schwarzer Lederkoffer Effecten (36 Pfd.) lagert in Mainz.
A J S 174. 1 leere Kiste (31 Pfd.) lagert in Mainz.
B V 39. 1 Kiste Liebesgaben (100 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Central-Depot Köln.
C B 11. 1 Kiste Emballagen (24 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Mainz-Neunkirchen.
C F 58. 1 Kiste Verbandzeug (53 Pfd.) lagert in Mainz.
D & E 1734. 1 Kiste Flaschenhalter (34 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt nach Oppenheim.
E S 3354. 1 Kiste 4 Winterröcke (40 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Geislingen-Bruchsal-Mainz (Eilgut).
E & S 5557. 1 Kiste Verbandzeug (34 Pfd.) lagert in Mainz.
F A 955/6. 2 leere Kisten (34 Pfd.) lagern in Mainz.
F D 260. 1 leerer Koffer (29 Pfd.) lagert in Mainz.
F S 1568. 1 Kiste leere Flaschen (24 Pfd.) lagert in Mainz.
G B 1. 1 Kiste Cigarren (89 Pfd.) lagert in Mainz (Zoll-Exped.).
G & C 64. 1 Kiste Kleider (32 Pfd.) lager in Mainz (Zoll-Exped.).
G H 4 oder R L 242. 1 Koffer Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz. Adr. Georg Hess Schuhmacher Bernburg.
G L 4718. 1 Kiste Emballage (14 Pfd.) lagert in Mainz.
G V 4198. 1 Kiste Seife (279 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H L 8450. 1 Kiste Parafinkerzen (40 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Weissenfels-Mainz.
H P E S Posen. 1 Kiste Militär-Effecten (64 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt mit Notizen des Lieutenants Schwarz.
H R 4. 1 Kiste Glas (650 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Brand E. V. (Eduard Vopelius Sulzbach?).
H R 10. 1 Kiste Wein (63 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Brem. Hilfsverein.
H S 799. 1 Kiste Tapeten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
H S 537. 1 Kiste Hutschachteldeckel (18 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt mit Firma Siegfried Lebrecht Mainz.
H T 18. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Büchen-Cassel.
J A 20. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Joh. Abt Blätteringen Kreis St. Goar.
J H W 615. 1 Kiste leere Flaschen (74 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 113. G & C. } 1 Kiste Maschinen (126 Pfd.) lagert in Mainz (Zoll Exp.).
J K 2582 oder G H 2032. } 1 Kiste Wichse (48 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Schachteln mit Vignette J. K. Frankenthal.
J M C 3511. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.) lagert in Mainz.
J M F 43542. 1 Kiste Köln. Wasser (15 Pfd.) lagert in Mainz. Bez. J. M. Farina Jülichsplatz 4 Köln.
J O. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Eger-Mainz Eil. Zollblei von Asch.
J K & R 91. 1 Kiste Verbandzeug (38 Pfd.) lagert in Mainz.
L E & B 494. 1 Kiste Säcke mit Henken für Tragbahren (222 Pfd.) lagert in Mainz. Alte Bezettelung Troyes-Strasbourg via Chatillon.
L E & B 519. 1 Kiste Säcke mit Stempel VI B K U 1866 (110 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Troyes-Strasbourg.
M O & C 1570. 1 Kiste Küchen- u. Hausgeräthe (79 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Hautboist Michaelis 4. Rhein. Inft.-Regim. 30 Diedenhofen.
M L I. 1 Koffer Effecten (97 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Eilgut nach Mainz.
N I. 1 Koffer Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz. Bez. Cassel-Frankf.
P & C 335. 1 Kiste leere Flaschen (103 Pfd.) lagert in Mainz. Bez. Schöningen-Cassel.
P C M 774. 1 Kiste Kratzen (111 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt P. C. Müller Kratzenfabrik Aachen.
S 8. 1 Koffer Kleider u. Briefe mit Adresse Ad. Stormchez Ms. Heumann, Rue Keller Faubourg St. Antoine, Paris (38 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Nürnberg-Leipzig.
S 1. 1 Kiste Hufnägel (50 Pfd.) lagert in Mainz. Bez. Leipzig-Frankf.
V 1. 1 Kiste Werkzeug (30 Pfd.) lagert in Mainz.
W L. 5 Kisten Marmorplatten (2000 Pfd.) lagern in Mainz.

1310. 1 Kiste Pfeffer (22 Pfd.) lagert in Mainz.

613. 1 Kiste Leinen (13 Pfd.) lagert in Mainz.

7661. 1 Kiste Weisszeug (165 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt nach Staudernheim.
Artillerie-Depot Mainz. 1 Kiste Gewehre Helme u. Tornister (189 Pfd.) lagert in Mainz.
Cie. PSs Lt. 1 Koffer Franz. Militär-Effecten (42 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt mit Namen Derré Sous Lieut'.
Coblenz 276. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.) lagert in Mainz.
Bataillon Erkelenz. 1 Kiste Militärstiefeln (300 Pfd.) lagert in Mainz.
Gebr J. 588. 1 leerer Koffer lagert in Mainz.
Messrs. Bonne frères E. Quignon & Cie à Boulogne s/Mer. 1 Kiste (Inhalt unbek., 71 Pfd.) lagert in Mainz. Beschrieben Londoner Ausstellung 1870. Zollblei Cöln.

### 2) Ballen, Päcke und Paquete.

B H 66. 3 Pack Packpapier (250 Pfd.) lagern in Mainz.
C M 283. 1 Packet Schreibmaterialien (6 Pfd.) lagert in Mainz. Absender Carl Mandel Nürnberg, bez. Nürnberg-Aschaffenburg.
F H 853. 1 Ballen Zunder (98 Pfd.) lagert in Mainz. Auch 2331 gez.
J A 6936. 1 Pack Düten (31 Pfd.) lagert in Mainz. Bez. Mainz.
J & C 392. 1 Ballen Tuchwaaren (144 Pfd.) lagert in Mainz.
J H M 581. 1 Ballen Cocosmatten (13 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 118. 1 Pack Glaspapier (45 Pfd.) lagert in Mainz.
J W L 34. 1 Ballen Baumwollenwaaren (35 Pfd.) lagert in Mainz.
L & C 1296. 1 Ballen Kurzwaaren (103 Pfd.) lagert in Mainz. Bez. mit Vignette Gebr. E.
N 11/12. 2 Ballen Flanellhemden (104 Pfd.) lagern in Mainz.
N C 266. 1 Ballen Leinen-Schurzzeug (26 Pfd.) lagert in Mainz.
R 1039. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
S & C 221/2. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 531 Pfd.) lagern in Mainz (Zoll-Exp.).
S 1871 E 204. 1 Ballen Hopfen (174 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Eilgut Darmstadt.

136. 1 Packet 1 Englische gegliederte Stahlkette (34 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Zollblei Köln.

### 3) Fässer, Tonnen und Kübel.

A D 1. 1 Fässchen Nägel (70 Pfd.) lagert in Mainz.
A S 542. 1 Fässchen Bleiweiss (131 Pfd.) lagert in Mainz.
C K 1861. 1 Fass Cement (495 Pfd.) lagert in Mainz.
G S oder $_4T_4$ 310. 1 Fass Leim (298 Pfd.) lagert in Mainz.
H F 331. 1 Fass Oel (504 Pfd.) lagert in Mainz.
S B. 1 Fass Häringe (79 Pfd.) lagert in Frankfurt.
S M 463. 1 Fass Rum (172 Pfd.) lagert in Mainz. Bezettelt Siegel von Sebastian Metz, Blumenthal.
S V 4. 1 Fass Schrauben (223 Pfd.) lagert in Mainz.

### 4) Säcke.

B. 1 Sack Säcke (84 Pfd.) lagert in Mainz.
J F G. 1 Bündel Säcke (52 Pfd.) lagert in Bingen.
J W 242. 1 Sack Säcke (138 Pfd.) lagert in Mainz.
K 1. 1 Sack Säcke (77 Pfd.) lagert in Mainz.
M 208. 1 Sack Spunden (66 Pfd.) lagert in Mainz.
M. 3 Pack Caffeesäcke (115 Pfd.) lagern in Mainz.
S 1/2. 2 Sack leinene Decken (120 Pfd.) lagern in Mainz.
Ch. Reyer Hernsheim. 1 Sack Zuggeschirr (85 Pfd.) lagert in Mainz.
Subsistances Militaires. 2 Sack Säcke (124 Pfd.) lagern in Mainz.
Schwarz Söhne. 2 Sack Säcke (107 Pfd.) lagern in Mainz.

### 5) Körbe.

G L 11929. 1 Korb Blechflasche (11 Pfd.) lagert in Mainz.
G N. 1 Pack Körbe (98 Pfd.) lagert in Bingen.
J D 967. 1 Korb Schliesskeile (113 Pfd.) lagert in Mainz.
J H P 835. 1 Korb Leim (110 Pfd.) lagert in Mainz.
J P B 2. 1 Korb Krüge (156 Pfd.) lagert in Mainz.
K N 2010. 1 Korb Eisenwaaren (275 Pfd.) lagert in Mainz.

7157. 1 Korb Blechflasche (10 Pfd.) lagert in Mainz.
Dr. Lateron, London. 1 Schliesskorb Kleider (52 Pfd.) lag. in Mainz.

6) Dienstmaterial.

G A Moser. 1 Decke lagert in Mainz.

7) Diverse.

L² 66. 1 Holzverschlag Papier (111 Pfd.) lagert in Mainz.
N C 4. 1 Pack Schiefertafeln (23 Pfd.) lagert in Mainz.
R & C 1145/46. 2 Paar Räder (583 Pfd.) lagern in Mainz.
S 4. 1 Bund Stahl (60 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
S H 3354. 1 Eisenkreuz (31 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
811. 1 Kochheerd (43 Pfd.) lagert in Mainz.
2 Kupferrohre lagern in Aschaffenburg.
12 Colli Stahl lagern in Mainz (Zoll-Expedition).

**K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.** 31. März 1872.

13 Ballen Rohrabfälle von Simbach lagern in Wien seit 23 December.
29 Stück Eisen (1218 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 26. Dec.
F F 220. 1 Kiste Blech (180 Pfd.) von Eger-Passau lagert in Wien seit 28. Januar.
A N 883. 1 Kiste Thonwaaren (330 Pfd.) von Carlsbad-Passau lagert in Wien seit 4. März.
S G. 3 Kisten Blech (465 Pfd.) von Mainz-Passau lagern in Wien seit 28. März.

**A. p. Kaiser Ferdinands-und Mähr.-Schles. Nordbahn.**
Monat März 1872.

W. 59. 1 Kiste Kautschukschläuche (38 Pfd.) lagert in Lundenburg seit 10. Februar.
C J N 3051. 1 leeres Fass (114 Pfd.) von Prerau lagert in Wien seit 13. Januar.
X 3701. 1 Kiste Porcellan (160 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 15. Januar.
3 Stück Rupfenleim (23 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Lundenburg seit 2. December 71.
A S. 1 Sack gedörrte Pflaumen (101 Pfd.) von der Scontrirung lagert
G in Ostrau seit 18. December 71.
1 Sack gedörrte Pflaumen (95 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Lundenburg seit 10. Februar.

Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

1 leere Kiste (215 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit
1 Seitengewehr } 25. April 1871.
AR 2612. 1 Korb (49 Pfd.) lagert in Dresden.
11019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig, lagert in Dresden seit 5. April 1871.
„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S. 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.)
C D Brülle oder 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
K G Limbach. 1 Packt } (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
K G Limbach. 2 Körbe }
1 Collo Ofentheil 1970 (10 Pfd.) von Langenberg lagert in Dresden seit 2. November 1871.
S S. 1 Collo (12 Pfd.) lagert in Dresden seit 3. November 1871.
J L 3027. 1 Kiste (123 Pfd.) von Jüterbogk lagert in Dresden seit 7. November 1871.
C S 2277. 1 Collo eiserne Messer (47 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. November 1871.
G D 70. 1 Bürde Leder (141 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. Nov. 71.
1 Stange Stahl (16 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. November 1871.
A 19. 1 Ballen (92 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 22. Nov. 71.
J. Ostertag. 11 Packt Säcke (565 Pfd.) lagern in Dresden seit 26. November 1871.
F P 1809. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Dresden seit 1. December 1871.
3 Laternenkapseln (7 Pfd.) lagern in Dresden seit 14. December 1871.
1 Stange Stahl (28 Pfd.) lagert in Dresden seit 14. December 1871.
W 628. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
R 890. 1 Korb (77 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
Schultze & Sohn 523. 1 Packt Säcke (58 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
1 eiserner Cylinder (35 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. Dec. 1871.
AR 2612. 1 Korb (49 Pfd.) lagert in Dresden seit 5. Januar 1872.
C D 1/3. 3 Packt Emballage (200 Pfd.) lagern in Dresden s. 6. Febr. 72.
C F H 344. 1 Korb (111 Pfd.) lagert in Dresden seit 24. Febr. 1872.
C F W 2981. 1 Kiste (79 Pfd.) lagert in Dresden seit 8. März 72.
C A 1115½. 1 Kiste (105 Pfd.) lagert in Dresden seit 27. März 72.
1 Pflugschaar (6 Pfd.) lagert in Dresden seit 30. März 72.
1 Packt Tuchstoffe No. 60 (35 Pfd.) lagert in Leisnig seit seit 8. Jan. 72.
W K. 24 Bund Rundeisen (750 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
K W. 17 Stangen Flacheisen (405 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
K W. 2 Stangen Rundeisen (157 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
H F. 6 Bund Bandeisen (325 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
H F. 8 Bund Draht (838 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 1871.
E H 49. 1 Packt Sägen (64 Pfd.) lagert in Döbeln seit 15. März 72.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
M. 29 Stück Blechrohre (176 Pfd.) lagern in Döbeln seit 17. Nov. 71.
4 Stäbe Walzeisen (213 Pfd.) lagern in Ortrand seit 27. März 72.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Neckar-Bahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke am 1. April 1872.

Station Frankfurt.

a. Gepäckstücke.

1 bunte Reisetasche (35 Pfd.) bezettelt* Kehl-Frankfurt. Nr. 81.
1 schwarzer Lederkoffer mit grauem Ueberzug (30 Pfd.) bezettelt* Berlin-Frankfurt Nr. 737.
1 schwarzes Leder-Felleisen (20 Pfd.) bezettelt* Strassburg-Fft. Nr. 40.
1 schwarzer Lederkoffer mit grauem Ueberzug (15 Pfd.) bezettelt* H. B. Stettin.
1 Handkofferchen von schwarzem Wachstuch (25 Pfd.) bezettelt* Amsterdam-Frft. Nr. 153.
1 grauleinener Koffer (30 Pfd.) bezettelt* Leipzig-Frft. Nr. 659.
1 schwarzes Handkofferchen (18 Pfd.)
1 Holzkoffer mit Leder überzogen (55 Pfd.) bezettelt* Bremen-Frft. Nr. 437. Auswanderergut.

b. Güter.

Elkan. 1 Parthie leere Säcke.
L S C 432. 1 Kiste gefüllt.
G F 1760/1. 3 leere Kisten.
E B 1625, 2893. 1 Ballot Heilbronn bezettelt.
P H 1203, 1204. 2 Ballot Heidelberg bezettelt.
H C 343. 1 Kiste gefüllt.
R F 157. 1 Kiste gefüllt Berlin-Frft. bezettelt.
S B. 1 Fass Häringe (79 Pfd.).
W 2. 1 Fass Wein (70 Pfd.).
K L 31. 1 Kiste Militäreffecten (98 Pfd.).
A V. 2 Kisten Russ (90 Pfd.).
1 Handkoffer Effecten (22 Pfd.).
F K 86. 1 leere Kiste (64 Pfd.).
E R 262. 1 leere Kiste (75 Pfd.).
C P 1970. 1 Kiste Papier (170 Pfd.).
1 atmosph. Buttermaschine (11 Pfd.).
B S 45. 1 Pack Zeitungen (21 Pfd.).
J W 118. 1 Kiste Porcellan (141 Pfd.).
A B 4. 1 leere Kiste (44 Pfd.).
H 5. 1 Kiste Mehl (37 Pfd.).
R 4. 1 Koffer Effecten (92 Pfd.).
W G 1. 1 Sack Caffee (78 Pfd.).
S
F A 1754. 1 leeres Fass.
A. 19 Colli Ofentheile.
E 3. 1 Ballen Lumpen (125 Pfd.).
B S 30058. 1 Kiste Wagenschmiere (112 Pfd.).
B S 100358. 1 Kiste Düten.

Station Darmstadt.

5511. 1 Pack Papier (43 Pfd.).
L S 11. 1 Kiste mit Inhalt (144 Pfd.).
S M 1. 1 Säckchen Nüsse (14 Pfd.).
6958. 1 Ballen Tabak (24 Pfd.).
B 1. 1 Ballen Emballage (36 Pfd.).
1. 1 Ballen Emballage (21 Pfd.).
3003, 3004. 2 Kisten (380 Pfd.).
A H 3743. 1 Kiste (180 Pfd.).
H F 4013. 1 Ballen Korkstöpsel (9 Pfd.).
M 1/12. 12 Ballen Leimleder (1368 Pfd.).
28271/2. } 1 Kiste (24 Pfd.).
2827. } 1 Kiste (100 Pfd.).
K J 4875. 1 Sack (9 Pfd.).
M 7819. 1 Kübel Pech (58 Pfd.).

---

* Nicht „lagert", wie unrichtigerweise in No. 36 S. 351 gedruckt steht.
Die Red.

Station Heidelberg.

A W 2550. 1 leere Korbflasche (25 Pfd.).
B 9. 1 Ballot Lumpen (102 Pfd.).
R S 1206. 1 leeres Fass (35 Pfd.).
G Z S 190. 1 leere Kiste (24 Pfd.).

Station Weinheim.

P K. 2 Säcke Cerealien (227 Pfd.).
D
P C. 1 Kiste Eisenwaaren (116 Pfd.).

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** seit 1. März 1872 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

FJ 345. 1 Kiste Steingut (60 Pfd.) lagert in Cassel.
G F 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagert in Cassel.
W H 6541. 1 Kiste Emballage (18 Pfd.) lagert in Cassel.
1 Pack 2 Rohrstühle (16 Pfd.) lagert in Giessen.
F B 4. 1 Kiste Kleider u. 1 Koffer (82 Pfd.) lagern in Frankfurt a/M.
H. 1 Heerdplatte (75 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
S. 1 Ofentheil, Fuss zum Saarofen (15 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
B 501. 1 Kiste Couverte (186 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
B W 3477. 1 Kiste eiserne Schlösser (127 Pfd.) lagert in Frankf. a/M.
L S 199. 1 Kiste Holzwaaren lagert in Frankfurt a/M.
D V 119. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 129 Pfd.) lagert in Frankf. a/M.
W 23. 1 Kiste Sägeblätter (86 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
J W 308. 1 Sack Leinkuchen (97 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.

Wegen den überzähligen Gegenständen aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## Verzeichniss

der am 1. April 1872 auf den Stationen der **Nassauischen Eisenbahn** herrenlosen Güter.

J 8. 1 Säckchen Linsen (50 Pfd.) lagert in Oestrich-Winkel.
S H. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Rüdesheim.
1 Strohkarren lagert in Oberlahnstein.
H 22. 1 Pack Pappdeckel (25 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
J G G 351. 1 Fass Steingut (381 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
F C 239. 1 Kiste Oel (20 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
S 3931. 1 Ballen Baumwollwaaren (18 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
P K 4. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
D H 6041. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
J G. 6 Colli Eisen (122 Pfd.) lagern in Oberlahnstein.
M 1233. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
1 Sack Kartoffeln (100 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
S 685. 1 Korb Zucker (124 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
2 Gebund Eisen (103 Pfd.) lagern in Oberlahnstein.
P H 1. 1 Fass Talg (664 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
D B 705. 1 leeres 1/8 Ohmfass (8 Pfd.) lagert in Nassau.
D B 360. 1 leeres 1/8 Ohmfess (8 Pfd.) lagert in Nassau.
W 269. 1 leeres 1/4 Ohmfass (18 Pfd.) lagert in Nassau.
1 leerer Korb lagert in Nassau.
40 Stück Krüge lagern in Nassau.
L. 1 Collo Uhrgewichte (8 Pfd.) lagert in Limburg.
1 Stange Stahl lagert in Wetzlar.

## Verzeichniss

der pro Monat Februar 1872 auf Stationen der **Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** überzähligen Güter.

1 Bund Bankeisen (47 Pfd.) lagert in Sommerfeld seit Januar cr.

## Verzeichniss

der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** lagernden Güter pro Monat März 1872

N. 2 Colli Maschinentheile (8 Pfd.).
1 Collo roth-weisser Fussstock Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).
18. 3 Colli rohes Garn (60 Pfd.).
R S. 1 Kiste Betten (60 Pfd.).

## Verzeichniss

der bei der **Königlichen Saarbrücker Eisenbahn** überzählig lagernden Güter seit 1. Januar 1872.

Kisten und Koffer.

G B C 659. 1 Kiste Lichte (75 Pfd.) lagert in Trier seit 11. Januar.
G S 184, 183 1034. 3 leere Kisten lagern in Bingerbrück seit 27. Februar.
M W B 47, K 10698. 1 Kiste Brief-Papier (94 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 6. März.
L R 260. 1 Kiste zerbrochene Eisenwaaren (57 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. Januar.
R K 6. 1 Kiste Kleider und Glaswaaren (19 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. Januar.
M D 1. 1 Kiste Esswaaren (40 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. Januar.
S B 56 30. 1 Kiste Eisenwaaren (?) (43 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. Januar.
K O 78. 1 leere Kiste lagert in Neunkirchen seit 20. Februar.
F G C 125. 1 Kiste Eisenwaaren (105 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 20. Januar.

Ballen und Packete.

B C2293. 1 Ballen Nessel (70 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 20. Januar.
1 Pack 8 Sägen (38 Pfd.) lagert in Forbach seit 20. März.
B 2. 1 Ballen Manufacturwaaren (26 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
J K 3. 1 Pack leere Säcke (72 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
Menizelmann. 1 Pack leere Säcke (42 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
W S 1077. 1 Ballen Garn (50 Pfd.) lagert in Bingerbrück s. 20. März.
G G 2. 1 Ballen Leder (27 Pfd.) lagert in Neunkirchen seit 20. März.
M 4. 1 Ballen Hanf (80 Pfd.) lagert in Trier seit 20. März.

Fässer, Tonnen und Kübel.

Schmitt und Gadenberger. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert in Forbach seit 20. März.
S F S R. 1 Fass Oel (197 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
H L & Co. 1823. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
E SZ 430. 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in Bingerbrück s. 20. März.
A Friedr. 401, 228, 466. 3 leere Fässer lagern in Neunkirchen seit 20. März.

Säcke.

H A 989. 1 Sack Graupen (100 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.

Körbe.

W 8. 1 Korb Nägel (117 Pfd.) lagert in Saarbrücken s. 20. März.
Kessler 585. 1 Korb Küchen-Gegenstände (82 Pfd.) lagert in Forbach seit 20. März.
W. 3 leere Körbe lagern in Forbach seit 20. März.
1 gusseiserne Theemaschine (50 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
O 10. 1 leerer Korb (12 Pfd.) lagert in Langenlonsheim s. 20. März.

Diverse Collis.

1 Viehwaage lagert in Saarbrücken seit 14. Februar.
S M
F J 389. 1 Collo Peitschenstöcke (7 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 19. Februar.
Z. 1 Collo Guss (21 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
5 Bund Eisen (257 Pfd.) lagern in Forbach seit 20. März.
F. 10 Stück Glasröhren (150 Pfd. lagern in Bingerbrück s. 20. März.
1 Stück Kupferrohr lagert in Bingerbrück seit 20. März.
A N 758. 1 eiserne Pferdekrippe (64 Pfd. lagert in Bingerbrück seit 20. März.
H 2728. 2 Colli Schreinergestell (160 Pfd.) lagern in Bingerbrück seit 20. März.
G H G 3288. 1 Büchse Oelfarbe (100 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
1 Haut (37 Pfd.) lagert in Türkismühle seit 20. März.
1 Stück Blei (12 Pfd.) lagert in Türkismühle seit 20. März.

Bade-Utensilien.

4950. 1 Decke lagert in Saarbrücken seit 29. Jan.
C F B 1658. 1 Decke lagert in Russhütte seit 13. März.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Thüringischen Eisenbahn** überzähligen Güter pro Monat März 1872.

A S. 12 Colli Ofentheile (237 Pfd.) von Dillenburg lagern in Weimar seit 29. März 1872.
B M 1. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 109 Pfd.) lagert in Leipzig seit 27. März 1872.
B M 123. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Leipzig seit 27. März 1872.
B M 960. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 250 Pfd.) lagert in Leipzig seit 27. März 1872.
B & C 1982. 1 Kiste leere Flaschen (65 Pfd.) lagert in Apolda seit einiger Zeit.
CF 375. 1 Ballen Papier (114 Pfd.) lagert in Leipzig seit 24. März 72.
E G 367
E G 1871. } 1 Ballen Hopfen (165 Pfd.) lagert in Crossen.
F C 7263. 1 leeres Fass (51 Pfd.) von Gotha lagert in Halle seit 28. Februar 1872.
G 62 oder G c 2. 1 Pack Stroh-Papier (29 1/2 Pfd.) von Weimar lagert in Eichicht seit 8. März 1872.
G F 533. 1 Pack Draht (94 Pfd.) lagert in Eisenach s. 26. März 1872.
H M 4199. 1 Ballen (143 Pfd.) lagert in Halle seit 25. Januar 1872.
K II. 1 Sack Düngemittel (47 Pfd.) von Gera lagert in Neustadt a/O.
K S 8990. 1 leeres Fass (41 Pfd.) lagert in Halle.
M W 1049. 1 Kiste („Chemnitz" beschrieben) von Holzwickede lagert in Apolda seit 29. März 1872.
S 1333. 1 Fass Bier (201 Pfd.) lagert in Eisenach seit 30. März 1872.

T T. 1 Koffer Kleider (53 Pfd.) lagert in Eisenach seit 18. März 1872.
T E 283. 1 Ballot (96 Pfd.) lagert in Eisenach seit 28. März 1872.
3 Stangen Eisen von Gera lagern in Neustadt a/O.
11 rothe Striche. 1 Stange Rundeisen (84 Pfd.) von Gera lagert in Poessneck seit 14. März 1872.
div. Zeichen u. Nummern. 90 leere Fässer von Weissenfels lagern in Teuchern seit 30. December 1871.
div. Zeichen u. Nummern. 42 leere Fässer von Weissenfels lagern in Teuchern seit 3. Januar 1872.
4. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert in Weissenfels.
25 oder 95. 1 Fass Petroleum (332 Pfd.) lagert in Apolda seit einiger Zeit.
1 Pflugschaar (5½ Pfd.) lagert in Eisenach seit 15. März 1872.
4. 1 eiserne Wasserpfanne (58 Pfd.) lagert in Eisenach seit 31. März 1872.

### Verzeichniss

der auf den Sationen der **Werrabahn** aus dem Monat März 1872 überzähligen Güter.

H 167. 1 Kiste gefüllt (148 Pfd.) lagert in Eisenach seit 30. März 72.
687. 2 Ofentheile (10½ Pfd.) lagern in Hilburghausen s. 17. März 72

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

## b) Fehlende.

**Böhmische Westbahn.** Ende März 1872.

B B. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Königinhof fehlt in Prag.
V R 660. 1 Fass Wein (616 Pfd.) von Kistelleck fehlt in Prag.
2 Bund Stabeisen (224 Pfd.) von Marchienne fehlen in Prag.
29. 1 Stöckl Salz (29 Pfd.) von Passau fehlt in Lambach.
3 Mörserstössel (3 Pfd) von Hořowic fehlen in Prag.
1 Sack Weizen (146 Pfd.) von Beraun fehlt in Prag.
2 Stück Abgüsse von Stiahlau fehlen in Prag.
2 Stück Abgüsse (14 Pfd.) von Stiahlau fehlen in Prag.
1 Zollgewicht (4 Pfd.) von Hořowic fehlt in Prag.
2 Bund Bandeisen (56 Pfd.) von Beraun fehlen in Hořowic.
IL 3966. 1 Sack Zucker (40 Pfd.) von Prag fehlt in Holoubkau.
H 112. 1 Kiste Leinwand (75 Pfd.) von Prag fehlt in Pilsen.
3 Bund Eisen (84 Pfd.) von Marchineau fehlen in Pilsen.
7 Bund Schmiedeisen (96 Pfd.) von Nürschan fehlen in Pilsen.
1 Sack Malz (135 Pfd.) von Staab fehlt in Pilsen.
H 724. 1 Fass Branntwein (140 Pfd.) von Pilsen fehlt in Taus.

**A. p. Kaiser Ferdinands-und Mähr.-Schles. Nordbahn.** Monat März 1872.

4 Pack leere Säcke (104 Pfd.) von Karwin fehlen in Nezamislitz seit 19. Januar.
12. 1 Kiste leere Flaschen (64 Pfd.) von Adamsthal fehlt in Napagedl seit 19. November 71.
E F 412. 1 leeres Fass (211 Pfd.) von Kojetein fehlt in Bisenz seit 21. November 71.
1 Sack Erdäpfel (100 Pfd.) von Bisenz fehlt in Oderberg für Teschen seit 15. Februar.
A S 201. 1 Ballen Wollwaaren (78 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 13. Februar.
E R 1. 1 Kiste leere Flaschen (23 Pfd.) von Dzieditz fehlt in Wien seit 25. Februar.
C W 783. 1 leeres Fass (80 Pfd.) von Troppau fehlt in Wien seit 1. December 71.
Vöslau 4845. 1 leeres Fass (27 Pfd.) von Weisskirchen fehlt in Wien seit 29. Januar.
G G 193. 1 Kiste Nägel (185 Pfd.) für Iglau fehlt in Troppau.

### Verzeichniss

der am 1. April 1872 auf den Stationen der **Nassauischen Eisenbahn** fehlenden Güter.

S. 2 Fass Petroleum von Coblenz fehlen in Wiesbaden seit 15. Januar 1872.
B C 55. 1 Collo Ofentheil (28 Pfd.) von Coblenz fehlt in Wiesbaden seit 10. März 1872.
B 3875. 1 Kiste Zimmet (76½ Pfd.) von Cöln fehlt in Wiesbaden seit 22. März 1872.
W S F I/VI. 2 leere Fässer (60 Pfd.) von Aachen fehlen in Wiesbaden seit 30. März 1872.
R 4644. 1 Ballen Caffee (126 Pfd.) von Cöln fehlt in Wiesbaden seit 30. März 1872.
E D 1293. 1294. 2 Körbe Materialwaaren (40 Pfd.) (40 Pfd.) von Cöln fehlen in Wiesbaden seit 30. März 1872.
W 11. 1 Korb eiserne Nägel (100 Pfd.) von Coblenz fehlt in Oestrich-Winkel seit 29. Januar 1872.
Tchlhaber Lüneburg 31. 1 leinene Wagendecke von Trier fehlt in Rüdesheim seit 1. Juni 1871.
E O. 1 vierkantiges Esseisen (11 Pfd.) von Creuznach fehlt in Rüdesheim seit 21. August 1871.
J B S 5677. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Bebra fehlt in Rüdesheim seit 15. December 1871.
J N K 656. 1 leeres Fass (36 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Rüdesheim seit 15. Januar 1872.
W S 4501. 1 Ballen Leder (39 Pfd.) von Kirn fehlt in Rüdesheim seit 6. Februar 1872.
D S & C 2165. 1 Fass Wein (88 Pfd.) von Frankfurt a. M. fehlt in Rüdesheim seit 18. December 1871.
F 17147. 1 Sack Bohnen (201 Pfd.) von Erfurt fehlt in Oberlahnstein seit 16. November 1871.
K 2784. 1 Sack Graupen (50 Pfd.) von Erfurt fehlt in Oberlanstein seit 2. December 1871.
E G 1896. 1 Kiste Holzwaaren (26 Pfd.) von Leipzig fehlt in Oberlahnstein seit 16. December 1871.
7 Stück Feldkessel von Coblenz fehlen in Oberlahnstein seit 18. Januar 1872.
7 Stück Reisigbesen von Troisdorf fehlen in Oberlahnstein seit 15. Februar 1872.
L S. 1 Gebund eiserne Röhren (50 Pfd.) von Cöln fehlt in Oberlahnstein seit 18. Februar 1872.
Roth I. 2 Gebund Stahl (248 Pfd.) von Troisdorf fehlen in Oberlahnstein seit 29. Februar 1872.
D G. 4 Tafeln Blech zu 104 Stück gehörig von Engers fehlen in Oberlahnstein seit 21. März 1872.
C B 2261. 1 Ballen Baumwollenwaaren (55 Pfd.) von Frankfurt a. M. fehlt in Ems seit 30. März 1872.
V C P 13. 1 Korb Champagner (132 Pfd.) von Cöln fehlt in Ems seit 31. März 1872.
L S 254. 1 Ballen Leinen (80 Pfd.) von Cöln fehlt in Nassau seit 5. Februar 1872.
Geb. R 4042. 1 Fass Farbmaterialwaaren (134 Pfd.) von Neuss fehlt in Nassau seit 15. März 1872.
B R C 4646. 1 Ballen Wollwaaren (73 Pfd.) von Aachen fehlt in Nassau seit 26. März 1872.
W. 1 Stück Blei (9 Pfd.) von Euskirchen fehlt in Laurenburg seit 3. October 1871.
B & C 25. 1 Collo Ofentheil
B & C 26. 1 Collo Ofentheil
1 Säulenstück
} (51 Pfd.) von Coblenz fehlen in Diez seit 18. December 1871.
H 757. 1 Fass Kraut (250 Pfd.) von Coblenz fehlt in Diez seit 10. Januar 1872.
May & Urban. 1 Deckstange von Oberlahnstein fehlt in Diez seit 15. Januar 1872.
F A L 285. 1 Fauteuil von Leipzig fehlt in Diez seit 16. Januar 1872.
B 832. 1 Ballen Caffee (120 Pfd.) von Cöln fehlt in Diez seit 6. März 1872.
G R 3539. 1 Kiste Lack (75 Pfd.) von Wetzlar fehlt in Limburg seit 2. August 1871.
A M 1944. 1 Kiste Fleischwaaren (45 Pfd.) von Wetzlar fehlt in Limburg seit 21. März 1872.
P J G 781. 1 Kiste Papier (213 Pfd.) von Düren fehlt in Limburg seit 2. April 1872.
H B 1075. 1 Ballen Baumwollwaaren (40 Pfd.) von Coblenz fehlt in Diez seit 5. April 1872.
H K 3467. 1 Collo Halbwollwaaren (351 Pfd.) von Oberlahnstein fehlt in Weilburg seit 7. April 1872.
R G 282. 1 Ballen Leinen (82 Pfd.) von Coblenz fehlt in Oberlahnstein seit 9. April 1872.
C F B 898. 1 Korb Eisenwaaren (72 Pfd.) von Coblenz fehlt in Ems seit 9. April 1872.
B K 467. 1 leeres Fass (212 Pfd.) von Cöln fehlt in Biebrich-Mosbach seit 10. April 1872.

### Verzeichniss

der pro Monate Februar 1872 auf Stationen der **Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** fehlenden resp. überzähligen Güter.

10 Colli Walzeisen (367 Pfd.) von Königshütte fehlen in Berlin seit 30. Januar cr.
H F. 2 Rehe (64 Pfd.) von Löwen fehlen in Berlin seit 13. Febr. cr.
S 3689. 1 Kiste Papier (45 Pfd.) von Frankfurt a/O. fehlt in Sorau seit Februar cr.
1 Brod Zucker (22 Pfd.) von Golzow fehlt in Breslau seit 13. Febr. cr.
H 201. 1 Collo Kinderwagengestell (14 Pfd.) fehlt in Waldenburg seit 25. Februar cr.

### Verzeichniss

der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** fehlenden Güter pro Monat März 1872.

P 84. 1 Sack Rosshaare (29 Pfd.).
T M C 819. 1 Ballen woll. Waare (71 Pfd.).
M S 773. 1 Collo halbw. Waare.
C A T 4505/6. 2 Sack Caffee.
J L 128. 1 leere Kiste.
H C 3641. 1 leere Krucke (40 Pfd.).
A M P 326. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.).
H S 2376. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 21 Pfd.).

F H. 1 leerer Kübel.
O 1718. 1 Fass mar. Fische.
H K 2011. 1 Fass (Inhalt unbekannt).
G H 165. 1 Kiste Cigarrenkistenbreter.
# 576. 1½ Rollen Taback.
R J P 216. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 24 Pfd.).
B C 12628. 1 Kiste Kerzen.
J P 4158. 1 Ballen baumw. Waare (2 Ctr. 60 Pfd.).
C H 11. 1 Ballen leere Säcke (95 Pfd.).
F S 721. 1 Fass Gurken.
H 40. 1 eiserner Ofentheil (16 Pfd.).
J E C 1/2. 2 kupferne Gefässe (48 Pfd.).
K 2. 1 Ballen Betten (65 Pfd.).
F 4. 1 Ballen Leder (29 Pfd.).
J P S. 1 leere Tonne (70 Pfd.).
G D 1. 1 Ballen Kaninchenfelle.
J F 859. 1 Kiste Gänselebern (34 Pfd.).
R D O M S 3. 1 Ballen Mehl (1 Ctr. 70 Pfd.).
W A. 1 Kiste Butter (9 Pfd.).
Tumsel 14, 15, 18, 24. 4 Colli Grapen (84 Pfd.).
JPS 626. 1 Ballen Tuch (34 Pfd.).
J L 6592. 1 Fass Stahlwaaren (92 Pfd.).
1 Collo 1 Hälfte der untern Tischplatte eines Auszieh-Tisches.
L Cz J E 191. 1 Theerdecke (50 Pfd.).
5 eis. Wagenbuchsen.
A M 49. 1 Fass Petroleum (3 Ctr.).
dito 23. 1 Ballen Lammhäute.
W H. 4 Platten Zink.
M F 2. 2 leere Fässer.
Carl Berger Merseburg 3951. 1 leeres Gebind (21 Pfd.).

## Verzeichniss
der bei der **Königlichen Saarbrücker Eisenbahn** fehlenden Güter seit 1. Januar 1872.

### Kisten und Koffer.

Heil in Worms. 1 Kiste eiserne Nähmaschine (3820 Pfd.) von Forbach fehlt in Worms seit 11. Januar.
J. A. Chwalier. 1 Kistchen mit 5 Billard-Kugeln von Metz fehlt in Beurig seit 16. Januar.
G H 11144. 1 Kiste mit Käse (48 Kilo) von Saarbrücken fehlt in Forbach seit 20. Januar.
G S 260. 1 Kiste Hüte (52 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Breslau seit 22. Januar.
H M 117. 1 Kiste Käse (76 Pfd.) } von Mainz fehlen in Kirn seit 28.
C S 111. 1 Kiste Käse (36 Pfd.) } Januar.
P K 96. 1 Kiste Maschinentheile (24 Pfd.) von Bingen fehlt in Trier seit 12. Februar.
Eckel. 1 Kiste Weinmuster (3 1/10 Pfd.) von Metz fehlt in Saarbrücken seit 15. Februar.
K F. 1 Kiste Cigarren (352 Pfd.) von Anvers fehlt in Saarbrücken seit 15. Februar.
R E 1130. 1 Kiste Wollwaaren (31 Pfd.) von Mannheim fehlt in Saarlouis seit 17. Februar.
J W B 5399. 1 Kiste Seife (193 Pfd.) von Neuwied fehlt in Trier seit 20. Februar.
L N 656. 1 Kiste Hüte (85 Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in Neunkirchen seit 21. Februar.
F S 4660. 1 Kiste Zuckerwaaren (68 Pfd.) von Köln fehlt in Creuznach seit 11. März.

### Ballen und Paquete.

HL 1083. 1 Ballen Baumwollen-Waare (63 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Trier seit 5. Januar.
G R 9243. 1 Pack Papier (66 Pfd.) von Neuss fehlt in Völklingen seit 6. Januar.
4 Pack Holzschuhe (8 Pfd.) von Köln fehlen in Creuznach s. 8. Januar.
5703. 1 Ballen Wollwaaren (28 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Saarbrücken seit 8. Januar.
G R 8851. 1 Pack Papier von Neuss fehlt in Mettlach seit 9. Jan.
O 1220. 1 Ballen Caffee (156 1/2 Pfd.) von Köln fehlt in Kirn s. 12. Jan.
G R 3. 1 Pack Strohpapier (46 Pfd.) von Neuss fehlt in Saarbrücken seit 18. Januar.
W 1015. 1 Pack Cigarren (23 Pfd.) von Metz fehlt in Saarbrücken seit 24. Januar.
M 23. 1 Pack Strohpapier (22 1/2 Kilo) von Neuss fehlt in Sobernheim seit 31. Januar.
K 1283. 1 Ballen Feldsamen (61 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Trier seit 2. Februar.
G D 65. 1 Ballen Baumwollwaaren (60 Pfd.) von Köln fehlt in Saarlouis seit 6. Februar.
G D 117. 1 Ballen Wollenwaaren (14 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Trier seit 14. Februar.
H K 4630. 1 Ballen Leder (40 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Creuznach seit 14. Februar.
S B S 1761. 1 Paquet Seidenwaaren (1 7/10 Pfd.) von Metz fehlt in Saarlouis seit 15. Februar.
0 419. 1 Ballen Baumwollengarn (36 Pfd.) von Köln fehlt in
0 0 Staudernheim seit 15. Febr.
C W W 326. 1 Ballen Wollwaaren (23 Pfd.) von Weidenthal fehlt in Köln seit 21. Februar.
G O 35. 1 Ballen Café (135 Pfd.) von Anvers fehlt in Saarbrücken seit 27. Februar.
K H 6. 1 Pack 4 Zollschlösser u. 2 Schlüssel von Nürnberg fehlt in Sobernheim seit 28. Februar.
F F 1. 1 Ballen Café (124 Pfd.) von Amsterdam fehlt in Creuznach seit 6. März.

### Fässer Tonnen und Kübeln.

Adr. 1 Fass Bier (100 Pfd.) von Kirn fehlt in Bingerbrück s. 6. März.
v G 1119. 1 leeres Fass fehlt in Metz seit 2. Januar.
W O 4644, 5256. 2 leere Fässer (500 Pfd.) von Köln fehlen in Creuznach seit 6. Januar.
M D. 1/2 Tonne Häringe von Anvers fehlt in Trier seit 8. Januar.
Gebr. Mügel 80. 1 Fass Bier von Saarbrücken fehlt in Bous seit 18. Januar.
C V 40. 1 leeres Fass (3600 Pfd.) von Forbach fehlt in Saarbrücken seit 31. Januar.
L M 2058. 1 leeres Fass von Weissenfeld fehlt in Creuznach seit 6. Februar.
B C 5420, 6048, 6414, 5512. 4 leere Fässer von Heimbach fehlen in Andernach seit 15. Februar.
H S 4490. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Saarlouis fehlt in Köln seit 19. Februar.
O. 1 Fass Wein (100 Pfd. Manco) von Mainz fehlt in Metz s. 2. März.
G S 156/8. 3 leere Fässer (163 Pfd.) von Diez fehlen in Saaarbrücken seit 27. Februar.
K 1/2. 2 Fässer Wein (160 Pfd.) von Forbach fehlen in Frankfurt seit 7. März.
O 542. 1 Fass Zucker (341 Pfd.) von Köln fehlt in Creuznach seit 6. März.
HNF 1257. 1 Fass Bier (61 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Dillingen seit 13. März.

### Säcke.

F 1. 1 Sack Dürrfleisch (103 Pfd.) von Mainz fehlt in Saarbrücken seit 5. Januar.
3 Sack Mehl (600 Pfd.) von Mühlhausen fehlen in Malstatt s. 6. Jan.
1 Sack Roggen (200 Pfd.) von Forbach fehlt in Völklingen s. 6. Jan.
1 Sack Roggen (200 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Trier seit 10. Jan.
B H 1414. 1 Sack Sago (200 Pfd.) von Mannheim fehlt in Saarbrücken seit 20. Januar.
M 3. 1 Sack Hanf von Landau fehlt in Trier seit 26. Januar.
F 6/7. 2 Sack Dürrfleisch (223 Pfd.) von Mainz fehlen in Dudweiler seit 14. Februar.
E 16. 1 Sack Plomben (5 Pfd.) von Köln fehlt in Forbach s. 15. Febr.
D L 172. 1 Säckchen Cafee (30 1/2 Pfd.) von Aachen fehlt in Creuznach seit 25. Februar.
D L 173. 1 Säckchen Cafee (13 Pfd.) von Aachen fehlt in Creuznach seit 25. Februar.

### Körbe.

S W 6699. 1 Korb Material-Waaren (64 Pfd.) von Trier Rh. Bahn fehlt in Trier seit 5. Januar.
1008. 1 Korb Liquer (48 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Saargemünd seit 22. Januar.
O. 1 Korb Gusswaaren (20 Pfd.) von Türkismühle fehlt in Saarbrücken seit 26. Januar.
B 1075. 1 Körbchen Eisenwaaren (145 Pfd.) von Köln fehlt in Sulzbach seit 27. Januar.

### Diverse Collis.

S. 1 completter Ofen (19 Theile) (141 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Bitsch seit 5. Januar.
C S S 1391. 1 Collo Leinen (36 Pfd.) von Giessen fehlt in Creuznach seit 5. Januar.
R. 1 Buchbinderpresse (16 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Metz seit 18. December 71.
H. 1 Schaar (243 Pfd.) von Erfurt fehlt in Friedrichsthal s. 28. Jan.
545. 1 Patentkuppel zu Wagen K S von Köln fehlt in Saarbrücken seit 2. Februar.
Gangloff. 1 Schachtel Samen (10 Pfd.) von Metz fehlt in Saarlouis seit 15. Februar.
Th. Sivert. 1 Matraze von Harburg fehlt in Metz seit 15. Februar.
H K. 15 Bürden Eisen (1470 Pfd.) von Ehrang fehlen in Beckingen seit 24. Februar.
F H 161. 1 Collo halbwollene Waaren (145 Pfd.) von Trier fehlt in Merzig seit 25. Februar.
1 Hut Zucker (8 Pfd.) von Pagny fehlt in Saarbrücken seit 27. Febr.
96. 1 Gepäckstück (12 Pfd.) von Saargemünd fehlt in Saarbrücken seit 11. März.

### Lade-Utensilien.

2 neue Spitzstränge von Bingen fehlen in Creuznach seit 22. Februar.
2 Bindestricke von Saarbrücken fehlen in Friedrichsthal seit 26. Febr.
Oldenburg 53. 1 Wagendecke von Forbach fehlt in Frankfurt seit 28. Februar.
Oldenburg 53. 18 Bindestricke von Forbach fehlen in Frankfurt seit 28. Februar.
B. 26. 1 Wagendecke von Saarbrücken fehlt in Dillingen s. 3. März.
Münster 9. 1 Deckenstange fehlt in Münster a/Stein seit 30. Januar.
3 Bindestricke.
1 Leine von Ludwigshafen fehlt in Neunkirchen seit 9. März.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am 1. Mai a. c. abermals eine Theilstrecke unserer Bahn und zwar **Falkenberg-Torgau-Eilenburg** dem Verkehr für Personen und Güter übergeben werden wird.

Die Personenbeförderung auf dieser Strecke wird bis zur bevorstehenden Eröffnung der Bahn in ihrer ganzen Länge nach nachstehendem Fahrplane stattfinden

Falkenberg-Eilenburg

| Station | | Gemischter Zug 1.—4. Classe. | Gemischter Zug 1.—4. Classe. |
|---|---|---|---|
| | | Vormittags. | Nachmittags. |
| (Cottbus) | Abfahrt | [7,40] | [12,45] |
| Falkenberg | „ | 11,0 | 4,10 |
| Zschackau | „ | 11,26 | 4,36 |
| Torgau | „ | 11,50 | 4,58 |
| Mockrehna | „ | 12,18 | 5,25 |
| Eilenburg | Ankunft | 12,45 | 5,52 |
| | | Vormittags | Nachmittags. |

Eilenburg-Falkenberg

| Station | | Gemischter Zug 1.—4. Classe. | Gemischter Zug 1.—4. Classe. |
|---|---|---|---|
| | | Vormittags | Nachmittags |
| Eilenburg | Abfahrt | 10,0 | 3,12 |
| Mockrehna | „ | 10,31 | 3,43 |
| Torgau | „ | 11,10 | 4,21 |
| Zschackau | „ | 11,23 | 4,35 |
| Falkenberg | Ankunft | 11,48 | 5,0 |
| | | Vormittags | Nachmittags |
| (Cottbus) | Ankunft | [3,10] [Nachmittags] | [8,34] Abends. |

Die Preise für die Beförderung von Personen und Gütern sind auf den Stationen einzusehen. Daselbst sind auch die Tarife und Fahrpläne käuflich zu haben.

Die Tarife und Fahrpläne für die bislang eröffneten Strecken unserer Bahn bleiben unverändert bestehen.

Ausser den gewöhnlichen Fahrbillets werden für die II. und III. Wagenclasse Billets zu ermässigten Preisen für die Hin- und Rückfahrt mit 5tägiger Gültigkeit ausgegeben.

Berlin, am 19. April 1872.

**Die Direction.**

## Thüringische Eisenbahn.

Bei der am 3. d. M. stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1872 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft sind die unten verzeichneten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der Letzteren vom **1. Juli cr.** ab

1) in **Erfurt** bei unserer **Hauptkasse**,
2) in **Dessau** bei Herrn **J. H. Cohn** und bezüglich der Serien I, III und IV für dessen Rechnung,
3) in **Berlin** bei den Herren **Breest & Gelpcke**,
4) in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**,
5) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank**, und bezüglich der Serie V ausser bei den ad 1 und 4 genannten Stellen:
6) in **Berlin** bei der **Direction der Diskonto-Gesellschaft**
7) in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt**,
8) in **Weimar** bei der **Weimarischen Bank** und
9) in **Erfurt** bei Herrn **Adolph Stürcke**

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Emission) und vom 1. März 1857 (IV. Emission) sind die Coupons No. 8 bis 12 und Talon, den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Emission) die Coupons No. 6 bis 12 und Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Emission) die Coupons No. 5 bis 12 und Talon beizufügen.

**Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.**

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichniss als **rückständig aus früheren Verloosungen** aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betreffenden Kapitalbeträge auf.

Erfurt, den 5. April 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Verzeichniss

der **am 3. April 1872** ausgeloosten, vom 1. Juli 1872 ab zur Einlösung kommenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

### I. Emission.

**Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.**

**I. Serie A.** zu 1000 Thaler. 6 Stück.
No. 87. 95. 279. 331. 441. 454.

**II. Serie B.** zu 500 Thaler. 25 Stück.
No. 101. 187. 276. 284. 351. 552. 655. 662. 683. 727. 920. 927. 1019. 1060. 1144. 1346. 1564. 1589. 1597. 1803. 1813. 1845. 1880. 1917. 1975.

**III. Serie C.** zu 200 Thaler. 94 Stück.
No. 97. 115. 214. 552. 664. 672. 676. 736. 755. 847. 1055. 1060. 1211. 1215. 1165. 1534. 1603. 1721. 1793. 2027. 2118. 2160. 2401. 2529. 2551. 2555. 2562. 2575. 2586. 2611. 2651. 2682. 2710. 2724. 2800. 2835. 2853. 3086. 3098. 3249. 3271. 3374. 3388. 3405. 3425. 3634. 3638. 3728. 3740. 3815. 3874. 3907. 4017. 4037. 4134. 4148. 4158. 4234. 4390. 4435. 4612. 4616. 4622. 4664. 4704. 4710. 4711. 4821. 4987. 5092. 5289. 5301. 5330. 5440. 5620. 6105. 6144. 6327. 6420. 6498. 6622. 6624. 6696. 6755. 6792. 6822. 6859. 6899. 7126. 7130. 7152. 7324. 7405. 7481.

**IV. Serie D.** zu 100 Thaler. 128 Stück.
No. 24. 140. 142. 282. 358. 391. 398. 444. 542. 845. 929. 1213. 1253. 1286. 1394. 1494. 1506. 1507. 1535. 1587. 1588. 1607. 1675. 1918. 1930. 1944. 1959. 2022. 2097. 2158. 2206. 2250. 2438. 2540. 2573. 2586. 2602. 2779. 2803. 2831. 3036. 3055. 3189. 3204. 3224. 3322. 3503. 3534. 3542. 3577. 3583. 3763. 3807. 2820. 3834. 3854. 3897. 3907. 4029. 4053. 4084. 4087. 4179. 4224. 4517. 4595. 4601. 4868. 4874. 4941. 5023. 5148. 5248. 5409. 5453. 5574. 5693. 5712. 6032. 6094. 6105. 6140. 6145. 6237. 6525. 6699. 6823. 6831. 6839. 6924. 7060. 7107. 7111. 7208. 7223. 7306. 7333. 7368. 7416. 7541. 7675. 7720. 7775. 7784. 7792. 7849. 7862. 7986. 8198. 8364. 8405. 8571. 8589. 8618. 8660. 8818. 8909. 9063. 9287. 9293. 9334. 9418. 9422. 9441. 9521. 9717. 9931. 9939.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Serie A zu 1000 Thlr. Nr. 202.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1373.
Serie D zu 100 Thlr. No. 465. 1214. 5717. 7374.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Serie B zu 500 Thlr. No. 1815.
Serie C zu 200 Thlr. No. 289. 1049. 2026. 2149.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1973. 4500. 4577. 5523. 6480.

3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Serie B zu 500 Thlr. No. 159. 263. 669. 935. 1586.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1672. 1767. 1903. 2481. 2597. 3750. 3751. 4960. 5386. 5444. 7182. 7480.
Serie D zu 100 Thlr. No. 207. 612. 2011. 2143. 3184. 4359. 4559. 4869. 5663. 6020. 7679. 8981. 9038. 9741.

## II. Emission. (Serie II.)

**Von der jetzt 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A** zu 500 Thaler. 5 Stück.
No. 88. 100. 313. 354. 370.

**Abtheilung B** zu 200 Thaler. 27 Stück.
No. 58. 354. 416. 606. 664. 687. 727. 798. 848. 971. 1028. 1048. 1300. 1355. 1503. 1517. 1575. 1655. 1686. 1693. 1694. 1707. 1720. 1808. 1852. 1896. 1941.

**Abtheilung C** zu 100 Thaler. 54 Stück.
No. 2. 96. 137. 144. 177. 205 274. 386. 524. 629. 640. 810. 839. 933. 959. 995. 1069. 1108. 1161. 1224. 1300. 1473. 2005. 2061. 2062. 2137. 2146. 2282. 2291. 2295. 2355. 2407. 2626. 2788. 2794. 2808. 2840. 3005. 3129. 3157. 3242. 3310. 3329. 3374. 3422. 3427. 3563. 3578. 3617. 3628. 3710. 3892. 3932. 3943.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1835.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 177. 309. 1746.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 968. 1932. 1957.

3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 40.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 28. 1336. 1658. 1814. 1898.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 443. 663. 688. 1160. 1905. 1944. 2080. 2096. 2621. 2707. 2761. 2959. 3604.

## III. Emission. (Serie III.)

**Von der jetzt 4 procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A** zu 500 Thaler. 3 Stück.
No. 22. 214. 323.

**Abtheilung B** zu 200 Thaler. 36 Stück.
No. 139. 324. 345. 365. 544. 575. 594. 619. 727. 1217. 1292. 1312. 1320. 1455. 1483. 1551. 1629. 1640. 1711. 1752. 1988. 2006. 2022. 2044. 2253. 2422. 2499. 2643. 2724. 2784. 2896. 3120. 3561. 3644. 3691. 3755.

**Abtheilung C** zu 100 Thaler. 183 Stück.
No. 19. 382. 487. 503. 528. 574. 738. 751. 822. 825. 845. 904. 905. 1281. 1334. 1401. 1508. 1615. 1650. 1787. 1898. 2050. 2190. 2222. 2250. 2432. 2492. 2510. 2517. 2523. 2806. 3014. 3060. 3076. 3295. 3328. 3344. 3731. 3845. 4039. 4052. 4082. 4129. 4175. 4206. 4257. 4718. 4795. 4885. 4985. 5006. 5121. 5147. 5176. 5321. 5337. 5638. 5642. 5778. 5827. 5846. 5856. 5915. 5916. 5955. 6108. 6410. 6541. 6646. 6693. 6721. 6799. 6916. 6969. 7098. 7125. 7174. 7210. 7456. 7511. 7666. 7708. 7739. 7845. 8119. 8150. 8160. 8195. 8291. 8429. 8610. 8713. 8818. 9167. 9207. 9294. 9376 9732. 9751. 9762. 9976. 10209. 10314. 10354. 10374. 10392. 10452. 10462. 10539. 10736. 10786. 10822. 11008. 11475. 11621. 12016. 12264. 12316. 12464. 12640. 12695. 12738. 12925. 13148. 13184. 13264. 13322. 13336. 13383. 13662. 13708. 13795. 13821. 13898. 13953. 14022. 14308. 14348. 14370. 14459. 14472. 14526. 14594. 14743. 14770. 14817. 14823. 15307. 15614. 15789. 15861. 16028. 16131. 16256. 16286. 16350. 16559. 16699. 16812. 17054. 17133. 17155. 17256. 17450. 17504. 17602. 17962. 18622. 18636. 18638. 18843. 18959. 19024. 19029. 19140. 19323. 19336. 19505. 19559. 19591. 19693. 19772. 19785.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 16. April 1866:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 8982.

2) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2767.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 264. 4316. 6182. 7525. 8712. 12724. 16947. 17498.

3) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1140.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2026. 2160. 8128. 10323. 16998. 17016. 17405.

4) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2036. 2808. 2970.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 424. 888. 2822. 8120. 9400. 10490. 10839. 11042. 12584. 13136. 15567. 16549. 17221. 17520. 17768. 18213. 18252. 19496. 19531.

## IV. Emission. (Serie IV.)

**Von der 4½ procentigen Prioritäts - Anleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A** zu 500 Thlr. 10 Stück.
No. 9. 285. 393. 544. 631. 677. 824. 874. 1018. 1157.

**Abtheilung B** zu 200 Thaler. 49 Stück.
No. 50. 194. 248. 255. 259. 289. 750. 833. 1041. 1208. 1236. 1289. 1950. 1987. 2160. 2166. 2196. 2286. 2428. 2642. 2923. 3006. 3175. 3226. 3243. 3284. 3320. 3367. 3448. 3624. 3736. 3916. 3948. 3995. 4027. 4261. 4622. 4788. 4848. 4880. 5082. 5138. 5266 5267. 5525. 5547. 5629. 5631. 5923.

**Abtheilung C** zu 100 Thaler. 168 Stück.
No. 6. 180. 270. 404. 449. 532. 553. 645. 766. 770. 860. 901. 936. 1115. 1229. 1441. 1781. 1906. 2072. 2159. 2423. 2745. 2874. 3411. 3766. 3942. 4142. 4164. 4194. 4302. 4303. 4406. 4650. 4889. 5398. 5434. 5479. 5781. 5963. 6066. 6156. 6296. 6529. 6670. 6692. 6742. 6800. 6850. 6907. 7309. 7461. 7482. 7485. 7489. 7584. 7667. 8079. 8124. 8238. 8254. 8388. 8414. 8451. 8806. 8833. 8868. 8953. 9040. 9171. 9189. 9277. 9350. 9581. 9683. 9728. 9792. 9825. 9988. 10002. 10155. 10178. 10213. 10245. 10333. 10986. 11027. 11217. 11324. 11388. 11525. 11566. 11603. 12242. 12268. 12727. 12868. 13201. 13346. 13535. 13564. 13568. 13586. 13785. 13885. 13930. 13941. 14056. 14130. 14179. 14270. 14406. 14596. 14611. 14749. 14761. 15077. 15256. 15352. 15442. 15450. 15510. 15643. 15988. 16031. 16046. 16134. 16282. 16409. 16598. 16749. 16795. 16940. 16965. 17290. 17433. 17459. 17664. 17684. 17727. 17881. 17938. 17950. 18052. 18159. 18192. 18442. 18464. 18534. 18549. 18648. 18779. 19025. 19060. 19099. 19286. 19503. 19512. 19614. 19828. 19951. 19954. 20001. 20333. 20370. 20594. 20656. 20878. 20955.

**Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:**

1) aus der Verloosung vom 1. April 1864:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6775.

2) aus der Verloosung vom 10. April 1865:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6923.

3) aus der Verloosung vom 20. April 1867:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 11848.

4) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3968. 8932.

5) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 298. 528.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1077.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 160. 3855. 5148. 8976. 9001. 9160. 9425. 11553. 13738. 17115. 20920.

6) aus der Verloosung vom 3. April 1871.
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 383.

Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 569. 1726. 2208. 3208. 3894. 3903. 4821. 5908.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 723. 3250. 3364. 3666. 4537. 5262. 5866. 6188. 6396. 7694. 8083. 8821. 9152. 9177. 9400. 10856. 11259. 11554. 12704. 13016. 13423. 15319. 16162. 16806. 17100. 17846. 18405. 19072.

### V. Emission. (Serie V.)

**Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unter 1. Juli 1870 ausgestellt sind.**

**Abtheilung A zu 500 Thaler. 8 Stück.**
No. 58. 72. 401. 587. 748. 799. 929. 1231.

**Abtheilung B zu 200 Thaler. 26 Stück.**
No. 300. 301. 880. 986. 1297. 1348. 1423. 1432. 1760. 1870. 2055. 2071. 2080. 2111. 2121. 2331. 2679. 2696. 2860. 3008. 3250. 3299. 3362. 3926. 4306. 4859.

**Abtheilung C zu 100 Thaler. 54 Stück.**
No. 112. 171. 187. 382. 718. 723. 1302. 1464. 1761. 2374. 2926. 3436. 3468. 3479. 3700. 3886. 3922. 4049. 4498. 4591. 5111. 5196. 5252. 5332. 5645. 5751. 5780. 5904. 6008. 6031. 6139. 6231. 6354. 6566. 6907. 7003. 7007. 7149. 7210. 7487. 8043. 8070. 8471. 8725. 8989. 8990. 9187. 9389. 9408. 9414. 9706. 9743. 9854. 9887.

**Rückständig und daher noch einzulösen sind:**
aus der Verloosung vom 3. April 1871.
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 715. 1401.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 332. 1768. 4484.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 4743. 4757. 7993. 8176. 8199. 8210. 8231.

Erfurt, den 5. April 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von
15 Locomotiven mit Tendern für gemischte Züge,
15 Tender-Locomotiven,
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Locomotiven."
bis zu dem am **Donnerstag den 2. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 10. April 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

---

## Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisentheile zu der auf Bahnhof Gotha zu erbauenden, rot. 100 Meter langen Hängebrücke soll im Submissionswege vergeben werden.

Bedingungen, Berechnungen und Zeichnungen sind durch das Abtheilungs-Büreau im hiesigen Empfangsgebäude zu beziehen, Offerten nach Maassgabe der Bedingungen an dasselbe bis **Dienstag den 7. Mai c. Vormittags 11 Uhr** einzureichen.

Erfurt, den 18 April 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Neumann.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es ist eine fernerweite Beschaffung von:
a) 6 905 505 Kilogr. oder rot. 183 000 lfden. Metern gewalzte Eisenbahnschienen,
b) 646 850 Kilogr. oder rot. 17 000 lfden. Metern Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl.
c) 50 000 Stück gleich rot. 237 225 Kilogr. gewalzten und gelochten Laschen aus Puddelstahl,
d) 75 000 Stück gleich rot. 56 250 Kilogr. Laschenschraubenbolzen mit Kopf und Mutter,
e) 400 000 Stück gleich rot. 110 000 Kilogr. Schienennägeln,
erforderlich geworden.

Die Lieferung dieser Gegenstände soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist:
1. **bezüglich der gewalzten Eisenbahnschienen auf Montag den 13. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr,**
2. **bezüglich der Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl auf Donnerstag d. 16. Mai d. J. Vorm. 10 Uhr,**
3. **bezüglich der Laschen, Schraubenbolzen und Schienennägel auf Sonnabend, den 18. Mai d. J. Vorm. 10 Uhr,**

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst anberaumt.

Offerten müssen bis zu den vorgenannten Terminen frankirt und mit der Aufschrift
„Submission auf gewalzte Eisenbahnschienen" oder
„Submission auf Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl" oder
„Submission auf Kleineisenzeug"
eingereicht werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 18. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

## Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
**115 000 Stück Eisenbahnschwellen aus Eichen- resp. Kiefernholz**
im Weg der Submission vergeben werden.

Die Submissions-Bedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten, Behrenstrasse 43. 44 zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Etwaige Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:
Submission zur Lieferung von Eisenbahnschwellen für die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn
bis zum **1. Mai cr. Vormittags 11 Uhr** einzureichen.

Berlin, den 20. April 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Brisgen.

---

## Braunschweigische Eisenbahnen.

Zur Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu Königslutter im Wege des Meistgebots haben wir Termin auf
**Montag den 6. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr**
in unserm Directionsgebände angesetzt.

Die Pachtbedingungen können während der Geschäftsstunden in unserer Registratur eingesehen werden.

Braunschweig, den 11. April 1872.

**Die Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Aronheim.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**
ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

# Linoleum- (Kork-) Teppiche

## (beachtenswerth bei Umzügen u. Neubauten.)

Auf rohes und glattes Holz, Cement oder Stein; schliessen Feuchtigkeit und Staub aus, sind Teppich-ähnlich, dazu gesünder und dauerhafter bei gleichen Ankaufspreisen. In hellbrauner Naturfarbe oder mit bunten Dessins. Elegant, warm, wasserdicht, geräuschlos, geruchfrei. Endlose Rollen, 46 bis 182 Cr. breit, abgepasste Vorlagen etc. Für herrschaftliche Salons u. Privatzimmer, Hotels, Badeanstalten, Lesezimmer, Comptoirs, Apotheken, Läden, Corridors, Balkons, Treppen, Eisenbahn-Wagen, Cajüten, Wartesäle etc.

— Ausserordentlicher **Erfolg** — allseitige **Anerkennung** — zahlreiche **Belege.** —

Die neuen Muster werden auch dieses Frühjahr, ohne jede Verpflichtung zu einer Bestellung, zur Ansicht versandt, gegen franco retour.

Der neueste Prospectus (Extra-Ausgabe) **franco per Post.**

**DAS CONTINENTAL-DEPOT für LINOLEUM, 16 Archivstr. STUTTGART.**

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

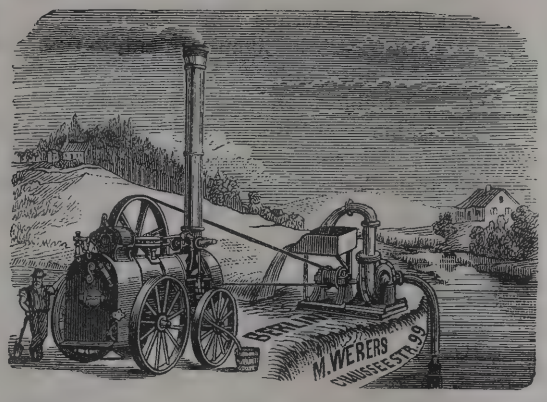
(vormals **Wilhelm Horn**).

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Ostpreussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert.

Die Redaction.

## Locomobilen, Centrifugalpumpen etc.

**M. Webers** Berlin, Chausseestrasse 99.




**M. Webers** Berlin, Chausseestrasse 99.

## Wichtige Erscheinung

### für Baugewerksmeister, Techniker etc.

Im Verlage von **Carl Scholtze** in **Leipzig** erschien:

**Jahrbuch über die Leistungen und Fortschritte auf dem Gebiete der practischen Baugewerbe.**

Herausgegeben von Baumeister **Gottschaldt**, Lehrer an der Kgl. höhern Gewerbeschule und Baugewerkenschule zu Chemnitz. Baumeister und Civil-Ingenieur **Huck** in Berlin. Architect **Jähn**, Lehrer an der Baugewerkenschule zu Höxter. Architect **Klette**, Lehrer an der Baugewerkenschule zu Holzminden und Dr. **Hermann Zwick**, Lehrer der Naturwissenschaften an der Kgl. Gewerbeschule in Koblenz, Mitarbeiter der Baugewerkszeitung etc.

= I. Jahrgang. 2 Thlr. 27 Gr. II. Jahrgang. 3 Thlr. 18 Gr. =

Für gebundene Exemplare 6 Gr. Aufschlag.

Zu beziehen durch alle Buch- u. Kunsthandlungen.

Illustrationen erleichtern das Verständniss!

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

Grösstes Lager von allen möglichen

## Zeichnen-Materialien

bei **Wilh. Meyer & Co.**

**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

Beste gekühlte

## Wasserstandsgläser,

sowie besonders haltbare

## Locomotivgläser,

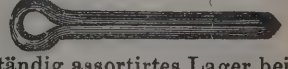
genau auf beordertes Maass in Länge und Stärke, unter Garantie der Haltbarkeit. Proben zu Diensten.

Witten a/d Ruhr. **Hugo Franken.**

Für Fabriken von **Eisenbahn**-Bau- und **Eisenbahnwagen**-Bau-Bedarfs-Artikel sucht ein thätiger Agent, der im Besitze **besonders guter Connexionen** für den Absatz von Artikeln obiger Branche ist, Vertretung für Hamburg und Nord-Deutschland. Gefl. Offerten sub **F. S. 179.** werden erbeten an die Annoncen-Expedition von Haasenstein & Vogler in Hamburg.

Für das Brückenbaubüreau der Königlichen Ostbahn in Bromberg werden mehrere tüchtige **Maschinentechniker** gesucht. Offerten sind unter Beifügung der Zeugnisse und Angabe der Gehaltsansprüche an den Eisenbahnmaschinenmeister **Ramm** in Bromberg Bahnhof zu richten.

## Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei

**Schulz & Heil** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**

Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,

**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

**Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 49. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

K. STAATS. EISENB.

Leipzig, den 26. April 1872. (Schluss der Nummer: 25. April, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: Zweite Eisenbahnvorlage im Abgeordnetenhause; der Handelsminister über die Haftpflicht der Eisenbahnen; Eisenbahn-Centralstelle in Frankfurt a. M.; Concessionsertheilungen: Gütersloh-Meschede, Dortmund-Enschede, Rothenburg-Swinemünde; Memorandum der Berlin-Stettiner Eisenbahn über ihre Projecte; Berlin Dresden; Berlin-Frankfurt a. M.; Emission von Prioritäten der Altona-Kieler Bahn zum Bau von Neumünster-Oldesloe; Langwedel-Uelzen; Betriebseröffnungen: Falkenberg-Eilenburg, Posen-Bromberg, Elm-Gemünden; Mehltheuer-Weida; Eisenbahn-Bataillon und Beuthen-Königshütte; Geschäftsbericht der Allgemeinen Eisenbahnversicherungs-Gesellschaft in Berlin; Börsenwoche für Eisenbahnactien; General-Versammlung in Sachen der Rhein-Nahe-Bahn; General-Versammlung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft; General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn; Saarburg-Saargemünd; Mühlhausen-Müllheim; Gotthardbahn-Subvention; Gr. Berliner Pferde-E. — Aus Sachsen: Leipzig-Zeitz; Chemnitz-Leipzig; Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein; Chemnitz-Komotau; Wittenberg-Wurzen; Projecte der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Sachsen. Württemberg, Gesetzentwurf. Baden, Gesetze über Eisenbahnbauten. — Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz: Günstigere Börse; März-Einnahmen; Bahneröffnungen im Jahre 1872; Gisela-, Mähr. Grenz-, Vorarlberger-, Predil- und Kohlenbergbahn; Wegübergänge und Parallelwege; Ausrüstungsgegenstände für Fahrbetriebsmittel; Weltausstellungs- und Reclamationsbüreau; Böhmische Bahnprojecte; Locomotiv-Gesellschaft und Bedarf; Freikarten-Regelung; Ungarische, Dalmatinische und Galizische Bahnen; Oesterr. Staats-Südbahn. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle- u. Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

**Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche.** Zu der in Nr. 49 des vorigen Jahrganges besprochenen Vereinbarung des vorstehenden Vereins zur gemeinsamen Tragung der Entschädigungen für Eisenbahn-Unfälle, welche unter die Bestimmungen des sog. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 zu bringen sind, hat nunmehr unter den in der obgedachten Nummmer d. Bl. näher entwickelten Voraussetzungen und Principien die überwiegend grösste Anzahl der Deutschen Privatbahnen ihren Beitritt auf zunächst 3 Jahre erklärt. Es sind dies 27 Verwaltungen, welche eine Gesammtbahnlänge von 1187,6 Meilen repräsentiren. Nicht beigetreten sind dermalen noch die Kirchheimer Eisenbahn-Gesellschaft, die Niederschlesische Zweigbahn-, die Tilsit-Insterburger Eisenbahn-, die Ludwigs-Eisenbahn- (Nürnberg-Fürth) und die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Bahncomplex von zusammen 25 Meilen.

### Berliner Briefe.

Berlin, den 21. April. (Zweite Eisenbahnvorlage im Abgeordnetenhause; der Handelsminister über die Haftpflicht der Eisenbahnen; Eisenbahn-Centralstelle in Frankfurt a. M.; Concessionsertheilungen: Gütersloh-Meschede, Dortmund-Enschede, Rothenburg-Swinemünde; Memorandum der Berlin-Stettiner Eisenbahn über ihre Projecte; Berlin-Dresden; Berlin-Frankfurt a. M.; Emission von Prioritäten der Altona-Kieler Bahn zum Bau von Neumünster-Oldesloe; Langwedel-Uelzen; Betriebseröffnungen: Falkenberg-Eilenburg, Posen-Bromberg, Elm-Gemünden; Mehltheuer-Weida; Eisenbahn-Bataillon und Beuthen-Königshütte; Geschäftsbericht der Allgemeinen Eisenbahnversicherungs-Gesellschaft in Berlin; Börsenwoche für Eisenbahnactien; General-versammlung in Sachen der Rhein-Nahe-Bahn; General-versammlung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft; General-versammlung der Rheinischen Eisenbahn; Saarburg-Saargemünd; Mühlhausen-Müllheim; Gotthardbahn-Subvention; Pferde-Eisenbahn.)

Unser Abgeordnetenhaus, welches gestern die erste Sitzung nach den Osterferien gehalten hat, nahm die „zweite Eisenbahnvorlage“ in der vom Herrenhause amendirten Form an. Eine Resolution, welche Abgeordneter v. Benda aus diesem Anlasse dahin beantragte: „Die Uebertragung des Concessionswesens in Eisenbahn-Angelegenheiten Seitens der Einzelstaaten auf die Verwaltung des Deutschen Reiches, so weit und so lange dieses Concessionswesen überhaupt aufrecht erhalten wird, ist eine dringende und nicht länger abweisbare Nothwendigkeit. Die Königliche Staatsregierung wolle die erforderlichen Schritte bei der Bundes-Regierung thun, damit dies Ziel baldthunlichst erreicht werde“ — wurde nach kurzer Discussion nicht spruchreif erachtet und an die Commissionen für Finanzen und Zölle und für Handel und Gewerbe verwiesen, d. h. für die gegenwärtige Session begraben.

Eine in Bezug auf die Haftpflicht der Eisenbahnen wichtige Meinungsäusserung hat der Handelsminister dieser Tage in einer Antwort niedergelegt, welche dem Landwirthschaftlichen Centralverein der Provinz Schlesien auf eine Eingabe ertheilt worden ist. Der Minister sagt darin:

„Die Annahme, dass die Eisenbahn-Verwaltungen bei Verladung loser Güter in offenen Wagen nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen für Gewichtsmanco nicht einzustehen hätten, könne er als zutreffend nicht erachten und demgemäss auch die Nothwendigkeit der beantragten Abänderung des Betriebs-Reglements nicht anerkennen. Angesichts der einschlagenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des damit übereinstimmenden Betriebsreglements sei es nicht zweifelhaft, dass die Eisenbahnen im Allgemeinen wie für jede andere Art des Verlustes oder der Beschädigung, so insbesondere auch für das seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstandene Gewichtsmanco haftbar sind, und dieser Haftbarkeit auch nur unter bestimmten, in den Gesetzen vorgesehenen Voraussetzungen sich entziehen können. Was die Abkürzung der Entladungsfristen, wohin ebenfalls ein Antrag des Centralvereins ging, betreffe, so vermöge der Minister der dieserhalb entwickelten Ansicht nicht beizupflichten. Zunächst sei es dem Adressaten auswärts nach anderen Beziehungen durchaus nicht unmöglich, die festgesetzten Entladungsfristen pünktlich einzuhalten, wenn er nur eine am Stationsorte vorhandene Person mit der Abnahme des Gutes und der Entladung des Waggons für den Fall beauftragen wolle, dass er selbst auch bei sofortiger Avisirung mittelst Telegraphen oder Extraboten die Entladung innerhalb der festgesetzten Frist voraussichtlich nicht solle vornehmen können. Aber wenn dem auch nicht so wäre, wenn die Innehaltung der Fristen dem auswärtigen Adressaten absolut unmöglich sein sollte, würden doch die nachtheiligen Folgen dieser Unmöglichkeit billigerweise nicht der Bahnverwaltung aufzubürden sein, sondern von dem auswärtigen Adressaten, in dessen Verhältnissen jene Unmöglichkeit ihren Grund habe, übernommen werden müssen. Es sei selbstverständlich für die Bahnverwaltung pecuniär nicht gleichgiltig, ob ihre Wagen ungenützt auf dem Bahnhofe stille stehen oder nicht.“ — Der Minister lehnte schliesslich die Forderung ab, eine Verlängerung der Entladungsfrist herbeizuführen.

Ein Gedanke, der nicht verfehlen wird in weitesten Kreisen zu interessiren, wird jetzt im Handelsministerium lebhaft ventilirt. Es handelt sich darum, ein Central-Organ für das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen zu schaffen, das die Thätigkeit des Vorstandes des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ergänzen soll, und zwar beabsichtigt man eine grosse Eisenbahn-Centralstelle in Frankfurt a. M. zu errichten, welche für Wagengestellung und Wagenvertheilung, für Fahrplan- und Tarifverhältnisse, für Reclamationen etc. leitendes Organ sein wird. Man dürfte bald Näheres über diesen Plan erfahren.

Der Handelsminister hat jetzt die Genehmigung zum Bau der Linie „Gütersloh-Lippstadt-Warstein-Meschede" ertheilt. Inhaber der Concession für diese langersehnte Bahn sind die beiden erstgenannten Städte und Osnabrück. Die Linie geht von der Köln-Mindener zur Ruhrthalbahn und durchschneidet die Westfälische Staatsbahn bei Lippstadt.

Eine andere dieser Tage bekanntgewordene Concession ist der Dortmund-Enscheder Bahn ertheilt. Die Bahn soll von Dortmund über Lünen, Dülmen, Koesfeld, Ahaus, Gronau, zur Preussischen Landesgrenze geführt werden. Concessionsinhaber sind W. v. Born in Essen und Genossen, welche unter der Aegide der hiesigen Discontogesellschaft eine Actiengesellschaft zum Bau der genannten Bahn gegründet haben. Die Bahn ist für die Stadt Dortmund von grosser Wichtigkeit, indem sie derselben auch in nördlicher Richtung eine Schienenstrasse und somit den directesten Weg zu den nördlichen Häfen Hollands eröffnet.

Beide obengenannten Concessionen sind noch nicht durch den Staatsanzeiger veröffentlicht, hingegen publicirt derselbe jetzt die vor acht Tagen an dieser Stelle erwähnte der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn ertheilte Concession zum Bau ihrer projectirten Verlängerung nach der Ostsee.

Auf Grund dieses Projects wird die Berlin-Stettiner Eisenbahn in der morgen stattfindenden Generalversammlung ihrer Actionäre mehrere Anträge stellen, welche bezwecken, der entstehenden Concurrenz zu begegnen. In der Denkschrift über diesen Gegenstand, welche die Direction für ihre Actionäre ausgearbeitet hat,* wird der Generalversammlung empfohlen, den Bau, die Ausrüstung und die Uebernahme des Betriebes folgender Zweigbahnen, als integrirende Theile des Unternehmens: a. von Swinemünde über Usedom nach Ducherow im Anschlusse an die Vorpommersche Zweigbahn, in Länge von 5 Neumeilen, veranschlagt auf 2400000 Thlr. b. von Angermünde über Oderberg nach Freienwalde a. O., im Anschlusse an die Zweigbahn Neustadt-Wriezen, in Länge von 4 Neumeilen, veranschlagt auf 1600000 Thlr. c. von Wriezen a. O. nach Frankfurt a. O., im Anschlusse an die Niederschlesisch-Märkische Bahn, in Länge von $7\frac{1}{2}$ Neumeilen veranschlagt auf 2500000 Thlr. Diese drei Bahnstrecken fasst die Direction zusammen als ein Ganzes, dessen Glieder sich gegenseitig bedingen und keine Trennung von einander zulassen, wenn sie ihre Bestimmung erfüllen sollen. — Es ist wohl anzunehmen, dass die Projecte eine genügende Majorität erhalten werden, obgleich durch die Concessionirung von Stettin-Swinemünde der Linie Ducherow-Swinemünde eine gewisse Concurrenz erwächst und andrerseits ein Consortium existirt, welches Stargard-Pyritz-Freienwalde-Berlin (in Concurrenz mit dem Projecte der Berlin-Stettiner Bahn: Stargard-Niederfinow) bauen will und das von der Berlin-Stettiner Bahn abgelehnte Project des Handelsministeriums betreffend den Bau von Secundärbahnen (Rügenwalde-Schlawe, Stolpmünde-Stolp-Neustettin etc. etc.) auszuführen bereit ist um sich damit die Ertheilung der Bauconcession zu sichern.**

Die neue directe Eisenbahn von Berlin nach Dresden soll, nachdem die gesammten Mittel in Höhe von 10 Millionen Thaler für den Bau beisammen sind und der Gesellschaft die Concession auch für Preussen zu Theil geworden ist, spätestens in einem Jahre bis Grossenhain fertig gestellt werden. Der Theil der Bahn, welcher auf Sächsisches Gebiet fällt, wird natürlich der Terrainschwierigkeiten und des Elbbrückenbaues wegen eine längere Bauzeit in Anspruch nehmen. Nach vollendetem Bau der ganzen Linie wird Berlin in zwei Stunden mit dem Courierzuge zu erreichen sein. Die Trace geht von Berlin über Zossen, Baruth, Dahme, Kirchhain, Dobrilugk, Elsterwerda, Grossenhain, Moritzberg nach Dresden.

In Sachen des Projects der Berlin-Frankfurter Bahn, welche die beiden dabei interessirten Bahnverwaltungen bis zum 11. Februar 1876 fertig zu stellen sich verpflichtet haben, ist jetzt eine neue Generalversammlung aller Betheiligten zum 1. Mai nach Mühlhausen i. Th. einberufen, um nach Genehmigung der abgeschlossenen Verträge das Bau-Concessionsgesuch an das Handelsministerium einzureichen. Es wird sich also dann wohl bald entscheiden, ob die Regierung den Bau von Staatswegen ausführen wird oder nicht. — Im Anschluss hieran sei erwähnt, dass am 14. in Salzungen unter Betheiligung von Delegirten der Städte Salzungen, Schmalkalden, Vacha, Lengsfeld und Geisa eine Conferenz bezüglich des Projectes der Bahn Berlin-Frankfurt stattfand, um zu berathen, wie der Bau dieser Bahn für genannte Orte nutzbringend zu machen sei und namentlich für das Interesse der Werrabahn ausgeführt werden könnte, ohne dass die bereits festgestellten Pläne alterirt würden. Die hierauf bezüglichen Beschlüsse werden in einer Denkschrift niedergelegt werden.

Der Staats-Anzeiger publicirt jetzt das Privilegium vom 2. April a. c. wegen Emission von $1\frac{1}{2}$ Millionen Thalern gleich $4\frac{1}{2}$ Millionen Mark Gold $4\frac{1}{2}$ proc. Prioritäts-Obligationen III. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die Emission ist von einem hiesigen und zwei Hamburger Bankhäusern gemeinschaftlich übernommen worden. Die Anleihe dient bekanntlich zum Bau von Neumünster-Seegeberg-Oldesloe, welche Bahn in $1\frac{3}{4}$ Jahren betriebsfähig hergestellt sein muss.

Die Bahn Langwedel-Uelzen, deren Eigenthümerin bekanntlich die Stadt Bremen ist, wird, wie man erwartet, nachdem kürzlich die Uelzener Bahnhofsfrage geregelt ist, mit dem Beginne nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden können. Die Betriebsführung auf der neuen Linie ist an die Magdeburg-Halberstädter Bahn übergeben.

Unmittelbar bevorstehend ist die Eröffnung der Streeke Falkenberg-Eilenburg der Halle-Guben-Sorauer Bahn. Dieser Tage hat die Abnahme derselben durch eine Commission des Handelsministeriums stattgefunden und wurde auf Grund derselben die Eröffnung für den 1. Mai festgesetzt. (Siehe Bekanntm. mit Fahrplan S. 495. Die Red.)

Am 6. Mai wird, wie man erfährt, die Eröffnung der Posen-Thorn-Bromberger Bahn stattfinden.

Ebenso ist die Eröffnung der Strecke Elm-Gmünden für den 6. Mai a. c. in Aussicht genommen.

In der nächsten Woche, am 25., soll die Linie Mehltheuer-Weida regierungsseitig begangen und die Trace festgestellt werden. Diese Nachricht ist einigermassen auffallend, als der Prospect, welcher zu der kürzlich erfolgten Emission von Prioritäten aufforderte, glauben liess, dass das Project sich bereits in einem weiter vorgeschrittenen Stadium befände, indem darin ausdrücklich gesagt war, dass der Bau bereits begonnen worden sei.

Das Eisenbahn-Bataillon, dessen Formirung vor einigen Monaten erfolgt ist, wurde jetzt nach Beuthen commandirt, um den Oberbau der von der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Angriff genommenen circa 1 Meile langen Strecke Beuthen-Königshütte zu vollenden. Die Uebungen des Bataillons sollen so eingerichtet werden, dass desselbe allmählig mit allen Zweigen des Eisenbahnbaues vertraut wird.

Das letztjährige Geschäft der Allgemeinen Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin zeigt nach dem mir vorliegenden Geschäftsberichte in der Transport-, wie Lebens-Versicherungsbranche eine erfreuliche Zunahme. An Lebensversicherungen gingen 1989 Anträge über 2204630 Thaler und ein Rentenversicherungs-Antrag über eine Versicherung von 3871 Thaler jährlicher Rente ein. Effectuirt wurden 1603 Policen mit 1608020 Thaler und der erwähnte Renten-Antrag. Die gesammte Versicherungssumme stellte sich Ende 1871 auf 6863 Policen mit 6419713 Thaler Versicherungssumme. Die Prämien-Reserve in der Lebensversicherungsbranche erhöhte sich um 96403 Thlr. und die Gesammtreserven der Gesellschaft hoben sich von 475210 Thlr. Ende 1870 auf 591022 Thaler Ende 1871. An die Actionäre gelangen 21% = 42 Thaler pro Actie vom 1. Mai cr. ab zur Vertheilung und werden ausserdem 3827 Thaler neben den statutengemässen Rücklagen der Extra-Gewinn-Reserve zugeschrieben.

Die jüngst verflossene Börsenwoche, welche für die Course sämmtlicher Effecten sehr verhängnissvoll war, zog die Eisenbahnactien in eine theilweise ungebührliche Mitleidenschaft, ein Umstand, der sich nur dadurch erklärt, dass die besseren Papiere verkauft wurden, um die neugeschaffenen Werthe halten zu können, da dieselben sonst in einen unabsehbaren Abgrund hinabgerissen worden wären. An Thatsächlichem ist zu erwähnen, dass die Mindereinnahmen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn lahmend wirkten, und dass der Ausweis der Rheinischen durch das Hinzutreten der Strecke Gerolstein-Trier auf Meilen vertheilt, den Ergebnissen des Vorjahres nicht gleich kommt. In Bezug auf die Rhein-Nahebahn ist zu erwähnen, dass die Schritte der Actionäre dazu geführt haben, dass auf den 24. Mai eine ausserordentliche Generalversammlung anberaumt ist. Auf der Tagesordnung stehen: 1) Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction vom 10. März cr., darüber Beschluss zu fassen: a) ob die noch unbegebenen Prioritäts-Obligationen aus dem Privilegium vom 28. Januar 1861, nachdem dieselben mit Zinsgarantie des Staates versehen, verausgabt und der Erlös für die Herstellung der nothwendigen Neu- bezw. Erweiterungsbauten und für die Vermehrung der Betriebsmittel verwendet werden soll, sodann b) ob die Gesellschaft die Regierung zu ermächtigen bereit ist, die Convertirung sämmtlicher Prioritäts-Obligationen der Rhein-Nahe-Bahn vorzunehmen, wenn und sobald die Regierung es den Interessen der Gesellschaft entsprechend erachtet. 2) Antrag des Actionärs Herrn C. L. v. Viebahn aus Berlin vom 20. März c., die Königliche Direction zu beauftragen, in der ihr am geeignetsten erscheinenden Weise die Mittel zu beschaffen, um die noch rückständigen Vorschüsse des Staates sofort abzuzahlen und den Erneuerungsfonds angemessen zu dotiren. 3) Antrag des Actionärs Herrn Dr. Emil Eschwe aus Berlin vom 20. März c., die Direction zu bevollmächtigen, die Mittel zu beschaffen, um die Staatsvorschüsse sofort zurückzuzahlen und ferner den Erneuerungsfonds angemessen zu dotiren, drittens die Mittel zu beschaffen, um die II. Priorität zu kündigen und zurückzuzahlen. — Ausserdem hat ein Actionär aus Landau noch Anträge bezw. Amendements gestellt, zu deren Aufnahme in die Tagesordnung es erst noch einer Publication der Rhein-Nahe-Bahn-Verwaltung bedarf.

---

* Die Generalversammlung hat alle Anträge der Direction insbesondere auch den Bau der projectirten Bahnlinien genehmigt.

** Am 7. d. M. hat in Freienwalde eine Versammlung des Comités zum Bau der Bahn Berlin-Freienwalde-Pyritz-Stargard stattgefunden. Es wurde darin zur Kenntniss gebracht, dass der Minister die auf Staatskosten hergestellten Anschläge für Rügenwalde-Neustettin dem Comité zur Verfügung stellen und die Strecke Stolpmünde-Ullrichsthal ebenfalls auf Rechnung des Staats veranschlagen lassen will. Die hiesige Bankfirma S. Bleichröder hat die Capitalsbeschaffung für beide Strecken zugesagt. Das Comité erklärte es schliesslich noch für geboten, auch von Pyritz direct auf Dramburg einen Bahnkörper herzustellen. Es hiesse dies eine neue Verbindung Berlin-Danzig.

Ueber die am 18. d. M. stattgehabte Generalversammlung der Actionäre der Hessischen Ludwigsbahn wurde telegraphisch hierher gemeldet, dass die Versammlung, nachdem sie für das Jahr 1871 Decharge ertheilt hatte, einstimmig beschloss, ausser 2 Proc. Abschlagsdividende 9 Proc. Dividende zu vertheilen. Die Versammlung beschloss ferner, den Erneuerungsfonds der alten Linien mit 15 500 fl. und den Reservefonds mit 10 751 fl. 1½ zu dotiren, sowie der Pensionscasse der Beamten 15 000 und der Krankencasse 5000 fl. zuzuweisen. Es wurde weiter der Beschluss gefasst, die statutenmässige Tantième des Verwaltungsraths und der Beamten auf 19 702 fl. festzusetzen, für die Subvention der Gotthardbahn einen Fonds mit 40 000 fl. zu begründen und 397 575 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Der Verwaltungsrath wurde schliesslich zur Erwerbung der Concession und zu einem Betriebs-Vertragsabschlusse mit der Potsdam-Magdeburger Bahn für die Linie Berlin-Frankfurt, sowie zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel ermächtigt. Der der Versammlung erstattete sehr instructive Vortrag des Verwaltungsrathes giebt ein Bild der in 1871 stattgehabten Verkehrs-Verhältnisse, er zweifelt nicht, dass die Einnahmen den normalen Verkehrs-Verhältnissen voraus geeilt sind.*

Die Rheinische Eisenbahn ladet jetzt zu ihrer ordentlichen am 28. Mai in Aachen stattfindenden Generalversammlung ein. Auf der Tagesordnung steht u. A. die Ermächtigung der Direction zur Ausführung der in der Generalversammlung vom 31. Mai 1871 beschlossenen Bahnbauten, zur Erwerbung der Concession für dieselben und zur Verwendung weiterer 3 Millionen Thaler zur Vermehrung des Betriebsmaterials, zur Erweiterung der Bahnhöfe etc., sowie zur Anschaffung dieser Summe durch Ausgabe von Actien oder Obligationen. (Siehe die Bekanntmachung in No. 47 S. 474).

Officiös wird mitgetheilt, dass die bis zum 15. October cr. betriebsfähig herzustellende Eisenbahn Saarburg-Saargemünd von der Belgischen Baugesellschaft dem Deutschen Reich abgetreten werden und von der General-Direction der Elsass-Lothringischen Bahnen übernommen werden soll.

Ein anderes für die neuen Reichslande sehr wichtiges Eisenbahnunternehmen ist eine Linie Mühlhausen-Müllheim, welche die Regierung auf ihre Kosten herzustellen beabsichtigt. Die Linie würde dem Verkehr zwischen Baden und dem Elsass wesentlich zu Gute kommen. Die Gotthardbahn-Subvention nimmt bereits eine Stelle in dem Reichshaushaltsetat für 1873 ein. Derselbe setzt als erste Rate der vom Reiche übernommenen Subvention die Summe von 592 592 Thlr. und abzüglich des Antheils der Reichseisenbahn-Verwaltung von 80 504 Thlr., also die Summe von 512 088 Thlr. aus. In Gemässheit des bezüglichen Vertrages ist ein Drittel der Subsidien in neun gleichen Jahresraten zu zahlen. Die Zahlung der anderen beiden Dritttheile ist von dem Umfange der Arbeiten im Gotthardstunnel abhängig, worüber für jedes Baujahr ein Voranschlag aufgestellt und Rechnung über die wirklich verwendete Summe gelegt werden muss. Obschon der Beginn des Baues noch nicht feststeht, so gilt es als zweifellos, dass die ersten Theilzahlungen im Laufe des Jahres 1873 zu leisten sein werden. Der Betrag dafür ist mit Rücksicht darauf berechnet, dass für den Tunnelbau eine Bauzeit von 8 bis 9 Jahren in Aussicht genommen worden ist. An der Kostenübernahme sind betheiligt Preussen mit Staats- und Privatbahnen und Bayern mit 162 962 Thlr.

Es ist in der That nicht die Internationale, sondern die Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Concessionärin der von uns erwähnten Projecte ist; nur ein lapsus calami konnte meinen Irrthum veranlassen.

Aus Sachsen. (Leipzig-Zeitz; Chemnitz-Leipzig; Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein; Chemnitz-Komotau; Wittenberg-Wurzen; Projecte der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Sachsen.)

Am 13. April a. c. ist in Pegauer Flur der erste Spatenstich der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn unter lebhafter Betheiligung der dortigen Bevölkerung gethan worden.

Die am 8. April a. c. dem Betriebe übergebene Chemnitz-Leipziger Staatsbahn, über welche das Nähere bereits in Nr. 43 d. Bl. berichtet worden ist, hat einen Durchschnittskostenaufwand von ca. 700 000 Thaler pr. Meile erfordert. Grössere Kunstbauten sind acht zu verzeichnen: der Chemnitzthalviaduct mit 325, der Bahrmühlenviaduct mit 200, der Burgstädter Viaduct mit 440, der Viaduct bei Kossen mit 158, die Muldenbrücke bei Göhren mit 510, der Geithainer Viaduct mit 130, der Niedergräfenhainer Viaduct mit 222, der Wyhrathalviaduct mit 192,5 und der Obergräfenhainer Viaduct mit 82 Meter Länge.

Die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahngesellschaft hielt am 11. April in Zwickau ihre constituirende Generalversammlung ab, zu welcher 52 Interessenten mit 15 400 Stimmen vertreten waren, die sich auf 8800 Stammactien à 100 Thlr. und 6600 Prioritäts-Stammactien à 200 Thlr. vertheilten. Das Anlagecapital beträgt 2 200 000 Thlr., wovon 10% als gezeichnet constatirt wurden. In den Aufsichtsrath wurden Rittergutsbesitzer Franz Adler auf Plohn als Vorsitzender und Geh. Hofrath Adv. Kohl in Chemnitz als dessen Stellvertreter gewählt. Die Ausführung des Baues soll der Eisenbahn-Bau-Gesellschaft F. Plessner & Co. in Berlin übertragen werden. Die definitive Concessionsertheilung Seiten der Sächsischen Regierung ist noch zu erwarten.

Der Eisenbahn-Gesellschaft Chemnitz-Komotau (richtiger Flöha-Reitzenhain, denn der Ausgangspunkt ist nicht Chemnitz und der der Endpunkt nicht Komotau) ist concessionirt die Haupt-Strecke Flöha-Marienberg-Reitzenhain mit 7⅔ Meilen und die Zweigbahn Pockau-Olbernhau mit 1⅓ Meilen. Die Baukosten pro Meile veranschlagen sich auf ca. 750 000 Thaler. Der Bau beider Strecken, welcher bei der grösseren am 1. d. M. begonnen hat, soll noch in der ersten Hälfte des Jahres 1874 beendet sein. Auch diese Bahn nimmt die Prärogative für sich in Anspruch seiner Zeit das Mittelglied einer kürzesten Verbindung zwischen Prag und Leipzig zu sein.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft hat in der am 12. d. M. stattgehabten Generalversammlung ihrer Actionäre, denselben die Mittheilung ihres Projectes des Bahnbaues von Wittenberg nach Wurzen zum Anschlusse daselbst an die dort mündende Muldenthalbahn gemacht und sich weitere Erklärungen beim Fortschreiten der eingeleiteten Verhandlungen vorbehalten.

Die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft hat neuerdings bei der Sächsischen Regierung um Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für folgende Locomotiv-Eisenbahnen nachgesucht: 1) Schandau-Sebnitz-Landesgrenze in der Richtung auf Wölmsdorf; 2) Bautzen-Camenz und 3) Bautzen-Landesgrenze in der Richtung auf Cottbus. Eine Entschliessung darauf steht Seiten der Regierung noch aus.

Württemberg. Dem Gesetzentwurfe betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes entnehmen wir: Art. 1 bestimmt, dass von der an der Kocherbahn gelegenenen Station Hall (Hessenthal) eine Eisenbahn über Gaildorf und Murrhardt nach Backnang und von da in der einen Richtung über Winnenden zur Station Waiblingen der Remsbahn, in der andern über Marbach zu der den Knotenpunkt der Centralbahn, Westbahn, und untern Neckarbahn bildenden Station Bietigheim gebaut werden soll. Art. 2 setzt fest, dass von Stuttgart aus eine directe Bahn über Böblingen, Herrenberg, Eutingen nach Freudenstadt hergestellt werden soll. Art. 3 enthält die gewöhnliche Beigabe dieser Gesetze, dass die neuen Eisenbahnen auf Rechnung des Staates ausgeführt und wegen Beschaffung der hiezu erforderlichen Geldmittel nach Massgabe des Zeitpunktes der Inangriffnahme und des Fortschreitens der Bauausführung von Zeit zu Zeit durch besondere Verabschiedung Sorge getroffen ist. — Aus den Motiven ersehen wir, dass die erstere, die Murrthalbahn, etwa 12 Meilen lang und einschliesslich der Betriebsmittelanschaffung 17½ Mill. fl. kosten wird. Zu ihr gehört ein Gebiet von 48 Quadratmeilen mit 239 Orten und 200 000 Einwohnern, allein etwa 130 000 Morgen Waldungen. Es bringt diese Bahn besonders den Vortheil der Abkürzung der Bahnverbindung zwischen Nürnberg und Stuttgart um nahezu 7, zwischen Nürnberg und Bietigheim um etwa 3 Stunden. Letzte Abkürzung ist hauptsächlich von Werth für den Verkehr zwischen Nürnberg (Nordbayern, Böhmen) einerseits und Karlsruhe (südliche Pfalz, Badisches Oberland, Westschweiz, Südfrankreich) andererseits und es wird die Crailsheim-Backnang-Durlacher Linie noch concurrenzfähig sein gegen eine etwaige Crailsheim-Heilbronn-Eppingen-Durlacher Bahn. Die 2. Bahn (Gaubahn von Stuttgart über Böblingen, Herrenberg und Eutingen nach Freudenstadt) wird 12½ Reichsmeilen halten und etwa 20 Mill. fl. erfordern. Doch liegen hiefür bis jetzt nur ältere Vorarbeiten und Aufnahmen vor, und die neueren specielleren Bearbeitungen sind noch im Gange befindlich und nicht abgeschlossen. Neben der hohen localen Bedeutung hat die Stuttgart-Böblingen-Eutinger (Horber) Bahn grossen Werth als Vermittlerin einer der kürzesten Richtungen zwischen Fulda und dem Norden einerseits und Zürich sowie der St. Gotthardlinie andererseits. Ferner wird ihre Bedeutung erhöht im Fall einer Fortsetzung von Freudenstadt in der Richtung nach Strassburg. In der vorbehaltenen Abzweigung Böblingen, Tübingen dient die Bahn dem Verkehr mit Hechingen, Balingen, Sigmaringen und dem Bodensee.

Baden. Die noch restirenden Gesetze über Eisenbahnneubauten und Fortsetzungen wurden unterm 17. d. M. verkündigt. Nach denselben sollen erstellt werden die Linien: Schopfheim-Zell; Schwachenreuthe-Hattingen; Denzlingen-Waldkirch; Müllheim-Neuenburg (ev. Mühlhausen); Durlach-Bretten-Eppingen.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 20. April 1872. (Günstigere Börse. März-Einnahmen. Bahneröffnungen im Jahre 1872. Gisela-, Mähr. Grenz-, Vorarlberger, Predil- und Kahlenbergbahn. Wegübergänge und Parallelwege. Ausrüstungsgegenstände für Fahrbetriebsmittel. Weltausstellungs- und Reclamationsbüreau. Böhmische Bahnprojecte. Locomotiv-Gesellschaft und Bedarf. Freikarten-Regelung. Ungarische, Dalmatinische u. Galizische Bahnen. Oesterr. Staats- und Südbahn).

Ungeachtet sich die Börse erst in den letzten zwei Wochentagen von der fürchterlichen Deroute, in die sie gerathen war, zu erholen begann, haben die Bahnwerthe doch eine feste Haltung bewahrt. Dies ist um so bemerkenswerther, als eine Reihe von Thatsachen be-

* Eine ausführlichere Mittheilung behalten wir uns bis zum Eingang des Vortrags und Geschäftsberichts vor. Die Red.

kannt wurde, welche die Werthschätzung der Bahnen ungünstig influirten. Es sind dies die Mindereinnahmen der älteren Linien, welche nicht blos dem mangelnden Export, sondern der schon fühlbaren Concurrenz der neuen Bahnen beigemessen wird; die vor wenigen Jahren noch kaum glaubliche Befürchtung, dass die Monarchie vielmehr an einen Getreide-Import denken müsse und zwar vorläufig von Wallachischem Getreide; die bei den Banken und Bauunternehmern hervortretende Unlust der Betheiligung an Eisenbahnbauten, an welchen freilich im letzten Jahre viel Geld verloren wurde. Von den gefragteren Actien haben sich gegen die Vorwoche erhöht: Kaiser Ferd. Nordb. pr. 2300 um 15 fl., Elis. West pr. 247 und Lemberg-Czernowitz pr. 167 um je 2 fl.; dagegen ermässigt: Staatsb. pr. 375 um 6 fl., Nordwestbahn pr. 210 und Ungar. Ost pr. 147 um je 2 fl., Alföldb. pr. 180 und Südb. pr. 200 um je 1 fl.; gleich blieben: Carl-Ludwigsb. 254, Franz-Josefs 207, Rudolfsb. 178, Siebenbürger 182, Süd-Norddeutsche 187, Theissb. 275; Nachfrage hatten noch Nordostbahn mit 147 auf die Nachricht, dass die Strecke Ungvár-Csap ($3^1/_2$ Meilen) bald eröffnet wird. Am Prioritäten-Markt hatten nur Ungar. Ostb. pr. 82: 2 fl. eingebüsst; Elis. Westb. pr. 91, Nordb. pr. 103, Franz Josefsb. pr. 100, Carl-Ludwigsb. pr. 102 dagegen je 1 fl. gewonnen; gleich blieben Nordwest 100, Siebenbürger 91 und Südbahn 94 fl.

Im März 1872 wurden auf den Oesterr.-Ungar. Bahnen in der Länge von 1581,$_7$ Meilen 12 235 043 fl., um 375 564 fl. weniger als im gleichen Monate des Vorjahres eingenommen; die Details tragen wir in der nächsten Correspondenz nach.

Die in der letzten vorbehaltene Zusammenstellung betrifft die 1872 eröffneten oder noch zu eröffnenden Linien und zwar:

I. Die im Laufe dieses Jahres bereits eröffneten Linien:

| 1872 | | Meilen |
|---|---|---|
| 7. Januar | S. A. Ujhely-Legenye-Mihalyi (Ung. Nordostbahn) | 1,$_8$ |
| 10. „ | Absdorf-Krems (Kaiser Franz-Josephbahn) | 4,$_1$ |
| 28. „ | Pilsen-Eger „ „ „ | 13,$_8$ |
| 18. März | Abos-Iglo [Neudorf] (Kaschau-Oderberger Bahn) | 9 |
| | Zusammen | 28,$_7$ |

II. Die im Laufe dieses Jahres noch zu eröffnenden Strecken mit folgenden Vollendungs-Terminen:

| 1872 | | | Meilen |
|---|---|---|---|
| 15. April | Summerau-Wartberg-Gaisberg | (Elisab.-Westb.) | 4,$_8$ |
| „ „ | Gaisberg-Wartberg-St. Valentin | | 2,$_6$ |
| 29. „ | Hetzendorf-Donaulände | | 2,$_7$ |
| 27. Juni | Nyiregyhaz-Unghvar (Ungarische Nordostbahn) | | 12,$_6$ |
| 1. Juli | St.-Peter-Fiume (Südbahn) | | 7,$_2$ |
| „ „ | Altsohl-Ruttek (Ungarische Staatsbahn) | | 12,$_6$ |
| 13. „ | Linz-Wartberg-Gaisberg (Elisabeth-Westbahn) | | 3,$_7$ |
| 3. August | Graz-Landesgrenze (Oesterr. Strecke d. Ung. Westb.) | | 9,$_5$ |
| „ „ | Stuhlweissenburg-Ajka | (Ungar. Strecken der Ungar. Westbahn) | 10,$_7$ |
| „ „ | Ajka-Kl.-Czell | | 5,$_3$ |
| „ „ | Steinamanger-Landesgrenze | | 8,$_{71}$ |
| 4. „ | Kommotau-Brunnersdorf (Buschtêhrader Bahn) | | 1,$_7$ |
| 10. „ | Zakany-Dombovar (Drau-Donaubahn) | | 13,$_2$ |
| 13. „ | Neuhäusel-Neutra (Ungarische Nordwestbahn) | | 6 |
| 17. „ | Bludenz-Laiblach | (Vorarlberger Bahn) | 8,$_{16}$ |
| „ „ | Feldkirch-Buchs | | 2,$_{34}$ |
| „ „ | Lautrach-St. Margaretha | | 1,$_{22}$ |
| 1. Octob. | Füzes-Abony-Erlau (Ungarische Staatsbahn) | | 2,$_3$ |
| „ „ | Klausenburg-Gyeres-Kocsard-Thorda | (Ungar. Ostb.) | 10,$_1$ |
| 1. Novbr. | Schässburg-Kronstadt | | 16,$_5$ |
| 11. „ | Weyer-Rottenmann | (Kronprinz Rudolphbahn) | 11,$_1$ |
| „ „ | Klein-Reifling-Amstetten | | 6 |
| 11. Decbr. | Hatvan-Szolnok (Ungarische Staatsbahn) | | 9,$_{16}$ |
| 14. „ | Neratowitz-Prag (Turnau-Kralup-Prager Bahn) | | 4,$_{56}$ |
| 18. „ | Homonna-Mezö-Laborcz-Landesgrenze | Ungar.-Galiz. Verbind.-B. | 7,$_{11}$ |
| „ „ | Szczawne-Lupkow | | 3,$_3$ |
| | Zusammen | | 183,$_{80}$ |

III. Linien, deren concessionsmässiger Vollendungs-Termin nicht eingehalten wurde, welche aber noch im Laufe dieses Jahres eröffnet werden:

| Vollendungs-Termin: 1870 | | | Meilen |
|---|---|---|---|
| 1. Octbr. | Szathmar-Szigeth (Ungarische Nordostbahn) | | 15,$_{11}$ |
| 1. Decbr. | Tövis-Mediasch | (Ungarische Ostbahn) | 8,$_{27}$ |
| „ „ | Mediasch-Schässburg) | | 5,$_{02}$ |
| 1871 | | | |
| 1. Mai | Kiralyhaza-Csap (Ungarische Nordostbahn) | | 11,$_{33}$ |
| 1. Juli | Kommotau-Weipert | (Buschtêhrader Bahn) | 7,$_{73}$ |
| „ „ | Smichow-Hostiwitz | | 2,$_{77}$ |
| 8. „ | Leoben-Vordernberg | | 2 |
| 1. Octbr. | Csap-Ujhely-Kaschau | (Ungarische Nordostbahn) | 14,$_4$ |
| „ „ | Batyu-Munkacs | | 3,$_5$ |
| 28. „ | Böhmisch-Leipa-Bensen (Böhmische Nordbahn) | | 2,$_7$ |
| 1. Novbr. | Kapus-Hermannstadt (Ungarische Ostbahn) | | 6 |
| 18. Decbr. | Przemysl-Szczawne (Erste Ung.-Galiz. Verbindungsb.) | | 16 |
| 31. „ | Prager Verbindungsbahn (Franz-Josephbahn) | | 0,$_8$ |
| „ „ | Banreve-Nadast | | 3,$_7$ |
| | Zusammen | | 98,$_{97}$ |

Laut dieser Darstellung sollten im Laufe dieses Jahres mit Hinzurechnung der Linie Zellerndorf-Horn (Oesterreichische Nordwestbahn) 2,$_{77}$, welche erst im September 1873 eröffnet werden sollte, 313,$_{67}$ Meilen dem Verkehre übergeben werden — eine Summe, die bisher noch in keinem Jahre erreicht wurde. Hievon entfallen 117,$_{58}$ Meilen auf Oesterreich und 196,$_{09}$ Meilen auf Ungarn.

Zum Vergleiche lassen wir auch eine Zusammenstellung der im Laufe der letzten zwei Jahre eröffneten Strecken folgen:

Mit Ende des Jahres 1869 standen zusammen 1082,$_{65}$ Meilen im Betriebe, und zwar in Cisleithanien 713,$_{63}$ und in Transleithanien 369,$_{02}$ Meilen.

Im Jahre 1870 wurden 211,$_{24}$ Meilen eröffnet, wovon 113,$_{72}$ auf Cisleithanien und 97,$_{52}$ auf Transleithanien entfielen, und es waren somit Ende des Jahres 1870 1293,$_{69}$ Meilen im Betriebe.

Im Jahre 1871 wurden 286,$_7$ Meilen, und zwar in Cisleithanien 178,$_2$, in Transleithanien 108,$_5$ eröffnet, und es standen somit zu Ende des Jahres 1580,$_{39}$ Meilen im Betriebe.

Rechnet man nun auch die im Jahre 1872 zu eröffnenden Linien (von welchen voraussichtlich nur etwa zwei Strecken zurückbleiben werden) dazu, so ergäbe sich zu Ende des Jahres 1872 eine Meilenanzahl von circa 1894,$_{06}$.

Das Oesterr. Reichsgesetzblatt publicirt das Gesetz vom 10. April 1872, betreffend die Herstellung einer aus Obersteiermark nach Salzburg und Nordtyrol führenden Locomotiv-Eisenbahn, welche, nämlich die sogenannte Giselabahn, in diesem ihrem Verlaufe entweder vom Staate selbst auszuführen, oder die Ausführung durch Concessions-Ertheilung innerhalb 3 Jahre sicherzustellen ist. In letzterem Falle wird eine Staatsgarantie von 54 000 fl. pro Meile nebst den üblichen Steuern- und Gebührenbefreiungen gewährt. Bezüglich der Fahr- und Frachtpreise sind die Tarife der Anschlussbahnen maassgebend. Im Falle der Ausführung dieser Eisenbahn auf Staatskosten wird der Regierung für das Jahr 1872 eine Baudotation von drei Millionen Gulden bewilligt, welcher Betrag mittels einer schwebenden Schuld aufgebracht werden kann. Beachtenswerth ist Art. 6 des Gesetzes: die Vergebung der Bauarbeiten hat abgesondert von der Geldbeschaffung und zwar im Offertwege zu geschehen und wird für die auszugebenden Effekten der Minimal-Cours von 87% in Silber festgesetzt; alle Brücken, namhafte Bauobjecte und Kunstbauten sind aus Eisen und Stein herzustellen.

Die Mährische Grenzbahn hatte ihre constituirende General-Versammlung. Das Anlagecapital beträgt 9 Millionen, ferner 8 Millionen Prioritätsobligationen. Die Bahn soll umfassen: 1) den Bau und Betrieb der Locomotiveisenbahn von Sternberg im Anschlusse an die Mährisch-Schlesische Nordbahn über Mährisch-Neustadt, Schönberg, Hannsdorf und Grulich an einem Punkt der Eisenbahnlinie Wildenschwert-Mittelwalde nächst der Oesterr.-Preuss. Grenze; 2) die Uebernahme der Locomotivbahn von Hohenstadt im Anschlusse an den Olmütz-Trübauer Flügel der Staatsbahn über Schönberg und Zöptau zu den dortigen Eisenwerken; 3) den Bau von Flügelbahnen.

Die Unternehmung der Vorarlberger Bahn hatte eine Denkschrift an die Regierung geleitet, in welcher sie die strategische und commerzielle Wichtigkeit der Fortführung der Linie über den Arlberg zum directen Anschluss an die Schweizer und Französischen Bahnen mit schlagenden Argumenten darlegt. Die Regierung hat nach eingehender Prüfung die Ueberschreitung des Arlberges als unstatthaft, dagegen die Herstellung eines Tunnels durch denselben, nach dem Projecte des Herrn Wolf von der geologischen Reichsanstalt, für durchführbar befunden. Derselbe soll bei Langen beginnen und bei St. Jakob enden. Der Sommer ist bestimmt, die detaillirten Aufnahmen in geologischer Beziehung vorzunehmen.

Nach der Regierungsvorlage über die Herstellung einer Bahn von Tarvis über den Predil nach Görz gegen Triest soll die Regierung ermächtigt werden, diese Bahn auf Staatskosten herzustellen. Zur Inangriffnahme der wichtigeren Bau-Objecte soll der Regierung ein Credit von 3 Millionen Gulden bewilligt werden. Die effectiven Kosten der ca. 19,$_5$ Meilen langen Linie Tarvis-Görz-Triest sind, einschliesslich der Bahnhofsanlage und Hafen-Erweiterung in Triest auf 1 938 103 fl. per Meile präliminirt. Die Herstellung dieser Linie erfordert vier Jahre Bauzeit. Von dem Stationsplatze der Kronprinz Rudolfbahn in Tarvis ausgehend, über Kaltwasser und Raibl mit 25 pro Mille gleich 1:40 hinaufsteigend, erreicht sie mittelst eines den Raibler See durchschneidenden Dammes den 964,$_{12}$ Meter über der Meeresfläche gelegenen Kulminationspunkt an der Predil-Wasserscheide, welche mit einem nach Maassgabe des von dort aus zur Anwendung kommenden Gefällsverhältnisses entweder 1955 oder 1945 Meter langen Tunnel durchbrochen wird. Ueber Flitsch, Saaga, Serpenizza, Ternova und Karfreit, wo die schwierige Gebirgsstrecke endet, führt die Bahn auf dem linken Isonzo-Ufer nach Görz, übersetzt zwischen Bonetti und Duino die Südbahn und führt sodann längs dem Meeresufer über Miramare, woselbst der Bergvorsprung mittelst eines Tunnels unterfahren wird, nach Triest, wo die Stationsanlage bei Gretta westlich von dem bestehenden Bahnhofe unter entsprechender Erweiterung des im Bau begriffenen neuen Hafens beantragt ist.

Die von der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen ausgehende militärisch-technische Revision des Projectes der

Kahlenberg-Locomotivbahn hat stattgefunden und ist die technische Durchführbarkeit des Projectes anerkannt worden.

Die Ungar. Eisenbahnbaudirection hat eine Circular-Vorschrift über die Behandlung der Wegübergänge und Parallelwege erlassen, deren klare und practische Bestimmungen fühlbar gewordenen Uebelständen abhelfen; ferner hat dieselbe Behörde anlässlich eines vorgekommenen Falles entschieden, dass die Ausrüstungsgegenstände der Fahrbetriebsmittel aus dem Baufond, nicht aber aus den für letztere nach den Concessionsurkunden meilenweise festgesetzten Summen zu bestreiten sind; womit man sich nur im Interesse der Bahnanstalten, wenn auch nicht in dem der Bauunternehmungen einverstanden erklären kann, da die 50 bis 60000 fl., die gewöhnlich für Fahrbetriebsmittel pro Meile gefordert werden, nicht genügen.

In der Directoren-Conferenz wurde der Beschluss gefasst zur schnellen Abwickelung aller für die Weltausstellung bestimmten Güter eine gemeinschaftliche Expositur am Orte selbst einzurichten, woselbst mündliche wie schriftliche Anfragen und Reclamationen in kürzester Frist beantwortet und erledigt werden sollen. Die commercielle Leitung der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft hat nun einen Entwurf für die Geschäftsgebahrung dieser Bureaux zusammengestellt, welcher bei einer am 1. Mai d. J. abzuhaltenden Versammlung der Vertreter der Oesterr.-Ungar. Bahnen als Leitfaden der Discussion dienen soll, und stellte den Antrag, dass in dieser Sitzung die festzuhaltenden Grundsätze für diese Reclamationsbureaux festgestellt werden und die Ausarbeitung der weiteren Details, dann auf Basis der gefassten Beschlüsse, einem aus drei Bahnen bestehenden Comité übertragen werden möge.

Gegen die neuen Eisenbahn-Gesetzvorlagen macht sich in Oberösterreich und Böhmen eine Agitation unter den Handelskammern geltend, namentlich dahin, dass der in Südwestböhmen zusammenlaufende Verkehr von zwei Hauptbahnen (Franz Josefs-Bahn und Böhmische Südwestbahn) sich in einer durch Oberösterreich laufenden Eisenbahnlinie (Böhmisch - Wallern - Wels - Rottenmann) concentrire, statt einen weiten, in mehrfacher Beziehung verwerflichen Umweg durch das Ausland zu machen, da es auch Pflicht der Regierung ist, dafür zu sorgen, dass der naturgemässe und unseren Interessen entsprechende Verkehrsweg unter Vermeidung des Auslandes ermöglicht werde.

Die Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft hielt die erste ordentliche Generalversammlung ab. Der Geschäftsbericht theilt mit, dass die Fabrik mit den bereits im Gange befindlichen Maschinen während eines Jahres mindestens 50 Locomotiven zu vollenden vermag, dass jedoch die Erweiterung der Montirungswerkstätten den Bau von 100 Locomotiven während einer Jahresfrist ermöglichen werde. Es wurden im ersten Betriebsjahre, und zwar während des zweiten Semesters, 18 Locomotiven abgeliefert. Der Verwaltungsrath beantragt: 1. Von dem Reinertrage per 72951 fl. 85 kr. 27564 fl. 77 kr. zu Abschreibungen zu verwenden, 45000 fl., d. i. 4 fl. 50 kr. per Actie, als Dividende zu vertheilen und den Rest per 387 fl. 8 kr. auf den Gewinn des nächsten Jahres zu übertragen. 2. Das Actiencapital auf 5 Mill. Gulden Nominale mit einer Einzahlung von 50 Percent, d. i. 2500000 fl., durch Ausgabe von weiteren 15000 Actien mit 50percentiger Einzahlung zu erhöhen und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, den Zeitpunct und die Modalitäten der Begebung dieser 15000 Actien zu bestimmen. — Aus dem Vortrage des Präsidenten entnehmen wir folgende interessante Betrachtung: Der Bedarf an Locomotiven sei ein dreifacher: Für die Einrichtung der neuerbauten Linien für die Vermehrung auf den bereits bestehenden Linien und für Ersatz der auf bestehenden Linien unbrauchbar gewordenen Maschinen. Wenn als erste Investition für jede Meile Eisenbahn Eine Maschine gerechnet wird, so betrage der Bedarf in den nächsten fünf Jahren 1200 Stück; die Vermehrung auf den bestehenden Linien kann in den nächsten fünf Jahren mindestens mit einer Maschine für je zwei Meilen, zusammen 750 Maschinen gerechnet werden. Für die nothwendige Ergänzung würde sich in fünf Jahren bei einem alljährlichen Ersatze von fünf Percent ein Bedarf von 450 Maschinen ergeben. Demzufolge kann der Bedarf an Maschinen für die Bahnen Oesterreich-Ungarns während der nächsten fünf Jahre mit 2400 Stück, daher im Durchschnitt für ein Jahr mit 480 Stück angenommen werden.

Es werden gegenwärtig Verhandlungen unter den Directionen wegen Regelung der Freikarten für fremde Bahnbedienstete eingeleitet. Seit der gegenseitigen Kündigung des bestandenen Kartels herrscht bei den Verwaltungen ein sehr ungleichmässiger Vorgang. Einige sind sehr liberal in der Ertheilung von Freikarten, andere weniger, wieder andere unterscheiden zwischen Urlaubs- und Dienstreisen etc.; dieselbe Verschiedenheit macht sich auch rücksichtlich der Angehörigen der Bahnbediensteten geltend. Empfehlen würde sich der Vorgang der Oesterr. Staatsbahn. Dieselbe gewährt nämlich allen Bahnverwaltungen je eine nicht auf Namen lautende Freikarte für alle 3 Klassen und den unmittelbar anschliessenden je 2 solcher Karten für deren Bediensteten; zu welchen Verwaltungen aber auch diejenigen rangiren sollten, welche nach dem Directionssitze die Staatsbahn passiren müssen, um auf ihre Bahnlinie zu gelangen. Ueberdies gewährt die Staatsbahn noch den fremden Bediensteten die Ermässigung des Fahrpreises auf $^1/_3$ und deren Angehörigen auf die Hälfte des Fahrpreises in allen 3 Klassen; es wäre aber auch vielleicht noch die ganz richtige Unterscheidung für Dienst- und Urlaubsreisen aufzustellen, und für erstere noch eine kleine Ermässigung zu gewähren. Dass wir schliesslich die Beibehaltung der liberalen Praxis wünschen, und nur wo solche nicht beobachtet werden kann, die vorstehenden Modalitäten empfehlen — ist selbstverständlich.

Die Ungarische Regierung lässt die Temesvar-Orsovaer und die Kikinda-Pancsovaer Bahn als Nothstandsarbeiten in Angriff nehmen. Alle übrigen Bahnprojecte ruhen bis zum nächsten Reichstage.

Die Schlussbilanz der Theissbahngesellschaft kam in der letzten Verwaltungsrathssitzung zur Behandlung. Dieselbe weist die Einnahmen mit 6,65 Mill. fl., die Ausgaben mit 3,24 Mill. fl., somit einen Ueberschuss von 3,4 Mill. Gulden aus. Die bereits bezahlten 5perc. Zinsen des Baucapitals (Actien- und Prioritätsschuld) machen 2,5 Mill. fl., die 4perc. Zinsen für den Reservefonds 36000 fl. aus, so dass für die 82675 Actien der Gesellschaft noch 830000 fl., das ist 10,4 fl. per Actie, erübrigen. In derselben Verwaltungsrathssitzung hat der neue General-Director v. Nördling für die unter seiner Leitung vorzunehmenden Tracirungsarbeiten auf der Linie Temesvar-Orsova einen Vorschuss von 50000 fl. bewilligt erhalten. Die Generalversammlung ist auf den 16. Mai anberaumt.

Für die Jassybahn nach der Russischen Grenze ist der Licitationstermin vom Rumänischen Ministerium auf den 9. Juni festgesetzt worden. Bekanntlich wird diese Bahn nach der Spurweite der Russischen Bahnen angefertigt und wird wohl viel früher, als der Anschluss an die Ungarischen Linien fertig sein und zwar wohl zumeist dadurch, dass die schon vor Jahren von dem frühern, verdienstvollen Director der Theissbahn und gegenwärtigen Verwaltungsrath der Creditanstalt, Ritter v. Schimke, warm befürwortete einfachste Linie durch den Rothenthurmpass von der Ungarischen Regierung desavouirt wurde.

Der Handelsminister hat den betheiligten Corporationen Dalmatiens im Wege der Statthalterei bekanntgegeben, dass das ursprüngliche Bahnproject, nachdem es weder der staatlichen Oeconomie, noch den wirthschaftlichen Bedürfnissen des Landes entspreche, einer Umarbeitung unterzogen werden müsse. Die bezüglichen Arbeiten würden zuversichtlich noch im Laufe des gegenwärtigen Sommers zu Ende geführt werden und sei die Regierung entschlossen, sofort nach Vollendung der technischen Vorarbeiten eine die Sicherstellung der Dalmatinischen Eisenbahn betreffende Gesetzvorlage zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen, was somit jedenfalls noch im Verlaufe der gegenwärtigen Session geschehen werde, so dass, falls die erwähnte Gesetzvorlage rechtzeitig die Zustimmung der gesetzgebenden Factoren erlange, der Bau der Dalmatinischen Eisenbahn immerhin noch vor Ablauf des gegenwärtigen Jahres in Angriff genommen werden könne. Wie das „C. Bl. f. E. u. D." neuestens erfährt, sind die Terrainaufnahmen für die ganze Hauptlinie Spalato-Dernis-Knin-Pribudic derzeit bereits vollendet und befindet sich die Anfertigung der Schichtenpläne sowie die Aufnahme der Zweigbahnen sammt Varianten im Zuge, so dass die Projectsverfassung in kürzester Zeit begonnen werden kann.

Die 1. Ungarisch-Galizische Bahn wird am 1. Mai d. J. ihre Strecke von Przemysl nach Chyrow dem Verkehr übergeben.

Der Bau der Albrechtsbahn wird, nachdem der Finanzminister die Geneigtheit ausgesprochen, die Garantie für die Verzinsung der Prioritäten unter der Bedingung der völlig genügenden Caution schon während der Bauzeit zu übernehmen, nun unverweilt in Angriff genommen werden können. Es wurde nämlich die Uebernahme dieser Garantie an die Bedingung geknüpft, dass die Gesellschaft, entsprechend dem Betrage der jeweilig zur Emission gelangenden Titel, eine Caution in Baarem oder in börsenmässigen Effecten erlegt. Diese Effecten, deren Gattung der Genehmigung des Finanzministeriums unterliegt, werden mit 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, und müsste bei einem Rückgange über 5 Percent die Sicherstellungssumme binnen drei Tagen auf die ursprüngliche Höhe ergänzt werden. — Ueber die Linie Stanislau-Hussyatin an der Russischen Grenze liegt der Regierung bereits ein Detailproject vor und soll sich das Kriegsministerium günstig über diese Strecke ausgesprochen haben. — Das vom Handelsminister kurz vor Vertagung des Reichsraths eingebrachte Gesetz für Tarnow-Leluchow sammt Nebenlinien wird gleich in den ersten Sitzungen des Abgeordnetenhauses auf die Tagesordnung gesetzt werden. Was endlich die ganz ins Stocken gerathene Strecke Lemberg-Tomaszow anbelangt, soll dieselbe wieder ans Tageslicht gezogen werden, und befindet sich das betreffende Gesetz bereits in Vorbereitung. — Die Carl-Ludwigsbahn hat indess die Beschaffung der Geldmittel für diese Linie bereits in die Tagesordnung ihrer am 6. Mai abzuhaltenden Generalversammlung aufgenommen. —

Das Handelsministerium hat der Carl-Ludwigsbahn die Einführung von Schnellzügen auf der Linie Krakau-Lemberg, dann Lemberg-Brody und Zloczow, sowie die Einleitung eines Schnellzuges von Krakau bis Podwolosciska im Anschlusse an Südrussland genehmigt.

Die Oesterr. Staatsbahn hat einen Verlust durch den Tod des Verwaltungsraths-Präsidenten, des früheren liberalen Ministers Freiherrn Dobblhof erlitten. — Ein grösserer Verlust, welcher aber freilich mit einem weit überwiegenden Gewinn für das gesammte Oesterr. Bahnwesen verbunden ist, droht ihr durch den Austritt des ausgezeichneten Directors v. Engerth, welcher zum General-Inspector der Oesterr. Bahnen ernannt werden soll.

Schon zu Anfang d. J. hat sich der „B. B. C." auseinanderzusetzen bemüht, dass der Schwerpunkt der Einnahmen der Südbahn sich

künftighin auf das Italienische Netz verlegen werde, und zwar vorzugsweise wegen der Eröffnung der Mont Cenis-Linie und der längs des Mittelmeeres führenden Ligurischen Bahn, die beide Italien und Frankreich verbinden. Nun haben in der That bisher die Italienischen Linien 1872 gute Einnahmen gebracht, ja sie haben wahrlich das Minus decken können, welches die Oesterreichisch-Ungarischen Linien wegen des Mangels der Getreidetransporte aufweisen. Allein in dem Masse, als es angenommen wurde, sind die Mehreinnahmen der Italienischen Linien bisher denn doch nicht gewachsen. Das begründet sich durch die Verzögerung, welche die Eröffnung der Mont Cenis-Bahn und der Ligurischen Bahn für den Güterverkehr erlitten hat. Erst Mitte März ist der Gütertransport über den Mont Cenis eröffnet worden. Da nun die inzwischen bekannt gewordenen Einnahmen des Italienischen Netzes bereits ein Plus von ca. 112 000 fl. nachweist (von denen 62 000 fl. auf den Güterverkehr treffen), so dürfte nunmehr die vorausgesehene Periode eines grösseren Aufschwunges des Italienischen Netzes begonnen haben. Wir wollen bei dieser Gelegenheit auch bemerken, dass die kürzlich von der „Sem. Financ." aufgestellte Behauptung unwahr ist, die Mehreinnahmen der Italienischen Linien kämen, wegen der Zinsgarantie, zunächst nur der Regierung zu Gute. Ein Theil der Italienischen Linien, der eigenen sowohl als der gepachteten, hat keine Zinsgarantie, und jeder Gulden, der auf diesem Theile mehr eingeht, kommt der Gesellschaft direkt zu Gute.

## Ausland.

**Griechische Bahnen.** Die Regierung hat die Concession für eine Bahn Athen-Kalamata ertheilt.

## Schifffahrt.

**Centralverein für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschifffahrt.** (Auszug aus dem Protocoll der Ausschusssitzung am 15. April). Auf der Tagesordnung standen mehrere wichtige Referate, welche die Herren Dr. Wiss, Dr. A. Meyer, Platzmann, Baurath Roeder und Fr. Ed. Gustav Grosse übernommen hatten. Der Erste hielt einen längeren Vortrag über die „Rentabilität der Canäle in Europa" und zeigte, in wie hohem Grade bei uns die Statistik in diesem Punkte noch vernachlässigt ist, während man in America in dieser Beziehung sich die vorzüglichsten Angaben mit grösster Leichtigkeit stets verschaffen kann. Mit der Errichtung eines Deutschen Reichsamtes für Statistik würde diesem Uebel wohl abgeholfen werden, da ja im Reichsrathe sich überhaupt ein gewisses Interesse für Canäle und deren Bau zeige. Zu der Ansicht, Hülfe und Unterstützung vom Reichsamte zu erhalten, kam auch Herr Dr. A. Meyer, der über den Antrag des Vorsitzenden, Herrn G. von Bunsen, auf den Erlass einer Petition an die Staats-Regierung: „Den Canalbau in Preussen analog dem Chausseebau durch Subventionen von 15—30 000 Thalern pro Meile zu unterstützen und schon für das Etatsjahr 1873 einen angemessenen Betrag auf den Etat zu setzen" zu referiren hatte. Die Reichs-Regierung würde voraussichtlich bei dem Projecte, dessen Realisirung unter allen Canal-Unternehmungen am weitesten vorgeschritten sei, dem Elb-Spree-Canal, in dieser Beziehung angegangen werden. Ueber den „Antrag des Lauenburger Zweigvereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschifffahrt auf Bestellung eines Process-Bevollmächtigten in der Stadt Lauenburg Seitens der bei der dortigen Traject-Anstalt betheiligten drei Eisenbahn-Gesellschaften" entspann sich eine lebhafte Debatte und wurde zum Schluss der Referent, Herr Platzmann, beauftragt, sich an die Herzoglich Lauenburgische Regierung privatim zu wenden. Der durch die Lauenburger Dampffähre beschädigte Schiffer hat kein Gerichtsforum und kann seinen durch die Traject-Anstalt erlittenen Schaden bei keinem Gerichte einklagen. Herr Baurath Roeder erstattete einen höchst interessanten Bericht der zusammengetretenen Commission, um bei der Staats-Regierung dahin zu wirken, dass eine einheitliche Direction für jeden Strom in's Leben gerufen würde, welche die ganze bauliche und polizeiliche Oberleitung über denselben in jeder Beziehung und in seiner ganzen Ausdehnung zu übernehmen hat. Zum Schluss referirte Herr Fr. Ed. Gustav Grosse über eine „Vorstellung bei dem Königlichen Handelsministerium, die Schiffer auf solchen Strömen, wo eine derartige Vorschrift nicht besteht, polizeilich anzuhalten, ihre Fahrzeuge des Nachts in geeigneter Weise zu erleuchten." Je weniger belebt die Strassen, seien es Land- oder Wasserstrassen, sind, um so viel weniger nothwendig sei wohl auch die Erleuchtung der Fahrzeuge; je belebter aber eine Wasserstrasse sei, desto mehr würden sich Unglücksfälle ereignen, die durch den Mangel zweckmässiger Erleuchtung der Fahrzeuge verursacht würden. Auf den Flüssen anderer Regierungsbezirke müssten alle Kähne, sowohl liegende als fahrende, erleuchtet werden, in der Provinz Brandenburg fehle aber diese Verordnung, eine Inconvenienz, welche Herrn Heilmann veranlasst, noch auf eine andere aufmerksam zu machen. Laut amtlicher Bekanntmachung der Vorsteher der Stettiner Kaufmannschaft waren nach Anzeige des Königlichen Lootsen-Commando's die drei Odermündungen am 14. März d. J. frei vom Eise; daher konnte die Schifffahrt an dem Tage in vollen Betrieb auch binnenwärts gesetzt werden, sie musste aber von Stettin nach Berlin beinahe drei Wochen noch ruhen, weil man mit einigen kleinen Reparaturen an einer Schleuse im Finow-Canal am 1. April erst fertig war.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)**

29. April Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu Wien.
29. „ Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Flensburg.
29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Siehe Bekanntmachung S. 322.
29. „ Actiengesellschaft Norddeutsche Fabrik für Eisenbahnbetriebsmaterial zu Berlin.
30. „ Baugesellschaft für Eisenbahnunternehmungen, Commandit-Gesellschaft auf Actien, F. Plessner & Co. zu Berlin.
1. Mai Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Arthursberg zu Stettin.
1. „ Vereinigte Südösterreichische, Lombardisch-Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 378.
6. „ Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.
6. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld.
6. „ *Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 421.
7. „ Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
7. „ Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
7. „ Oberschles. Eisenb.-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
11. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest.
16. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
16. „ *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt.
16. „ Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien.
16. „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbah-Ges. zu Zwickau.
16. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Pest.
17 „ Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 474.
17. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442.
17. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
17. „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam.
18. „ Kaiser Ferdinands Nordbahn u. Mährisch-Schlesische Nordbahn zu Wien.
23. „ Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
24. „ *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
25. „ Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. S. 495.
26. „ Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
27. „ Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz.
28. „ Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
28. „ Rheinische Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekanntm. S. 474.
30. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
9. Juni Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.
12. „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 29. April | zu Insterburg | Preuss. Ostbahn | Dachdecker- etc. Arbeiten | — |
| 29. „ | zu Göttingen | Hannov. Staatsbahn | Schieferdächer | — |
| 29. „ | zu Nordhausen | Saal-Unstrutb., Ober-ingenieur der Gl.-Entreprise | Erdarbeiten u. Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen | — |
| 29. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh.-Restaur. Gittelde | 443 |
| 30. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Uniformen | — |
| 30. „ | zu Leipzig | Leipzig-Zeitzer E. | Wärter- u. Glockenhäuser | — |
| 30. „ | zu Breslau | Oberschles.E. | Kies | — |
| 30. „ | zu Gogolin | dieselbe | Lagerplätze | — |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Bahnh.-Rest. Essen | — |
| 1. Mai | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 400 Weichenzungen aus Puddelstahl | — |
| 1. „ | zu Villingen | Bad. Schwarzwaldb. | Hochbauarbeiten | — |
| 1. „ | zu Esslingen | Württemb. E. | Material-Verkauf | — |
| 1. „ | zu Friedrichshafen | Bad. Staatsb. | Material-Verkauf | — |
| 1. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten | — |
| 1. „ | zu Berlin | Dortmund-Gronau-Enscheder E. | Schwellen | 475 |
| 1. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Presskohlen | 459 |
| 1. „ | zu Guben | Niederschles.-Märk. E. | Bahnh.-Restaur. Guben | — |
| 2. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 475 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eis. Brücken-Ueberbau | 443 |
| 2. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 5 u. 6. Loos Hechingen-Balingen | — |
| 3. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung einer Metallgiesserei incl. Kupferschmiede | — |
| 5. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Locomotivkohlen etc. | 475 |
| 6. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh. Rest. Königslutter | 451 |
| 6. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Verkauf zweier Locomotiven | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Tischler- etc. Arbeiten am Empfangsgebäude zu Scherfede | — |
| 6. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freib. E. | Schwellen No. 50<br>Schienen No. 50<br>Kleineisenzeug No. 50 | |
| 7. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Eisentheile einer Hängebrücke | 475 |
| 8. „ | zu Strassburg | Elsass.-Lothr. E. | Verkauf von Materialabgängen | 475 |
| 8. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Eiserne Dachconstruction für einen | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | polygonalen Locomotivschuppen auf Bahnhof Insterburg | — |
| 8. Mai | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 700 Ctr. Lampenöl | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 13. „ | zu Hannnover | Hannoversche E. | Gewalzte Schienen | 487 |
| 15. Mai | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Hochbauarbeiten Bredelar u. Scherfede | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 16. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 487 |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Kleineisenzeug | 487 |
| 22. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 495 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Achte General-Versammlung
der
## K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Actionäre zu der achten ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft am 25. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr in Prag (Lažanskysches Palais No. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

**Gegenstände der Tagesordnung sind:**

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1871.
2. Bericht des Revisionsausschusses betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1871.
3. Bestimmung der Quote für den Reservefond und der zu vertheilenden Dividende.
4. Beschlussfassung über Aenderung der §§ 46 und 47 der Statuten, in Gemässheit der Beschlüsse der letzten Generalversammlung.
5. Antrag auf Erhöhung des Anlagecapitals behufs Herstellung des Administrations-Gebäudes in Prag, Vermehrung des Fahr-Fundus instructus, sowie Completirung von Bauten für die Linien Kralup-Turnau und Neratowitz-Prag und Aenderung des § 6 der Statuten.
6. Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
7. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1872.

---

An der Generalversammlung können nach §§ 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei einer der nachfolgenden Cassen hinterlegt haben und zwar:

in **Prag** bei der **K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft** und dem Groshandlungshause **Moritz Zdekauer**
in **Wien** bei der **niederoesterr. Escompte-Gesellschaft**
in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt.**

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Actionäre können hiebei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der Generalversammlung sind (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten, 8 Tage vor der Generalversammlung jedem stimmberechtigten Actionäre eingehändigt werden.

Die Besitzer der Actien II. Emission sind — mit Ausnahme des Punktes 3 — zur Stimmausübung bei allen übrigen Gegenständen der Tagesordnung berechtigt.

Prag, am 20. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

---

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr erfolgtem vollständigen Abschlusse der **Betriebs-Rechnung für das Jahr 1871** haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direction, die **Dividende** der Acht Million, Fünfmal Hundert Tausend Thaler Stamm-Actien für das Jahr 1871 auf **Achtzehn und ein halbes Procent** festgesetzt, so dass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten zwei Procent noch **Sechszehn und ein halbes Procent** oder **Drei und Dreissig Thaler auf jede Actie** nachgezahlt werden sollen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1871 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen 1871 hierdurch anf, in der Zeit **vom 26. März bis 31 Mai d. J.** in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 60 nach den einzelnen Kategorien (Littr. A., B. und C.) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift versehen, unserer Haupt-Casse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In **Leipzig** geschieht die Zahlung **in den Tagen vom 2. bis 15. April cr. einschliesslich,** durch die Güterkasse auf unserm dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 21. März 1872.

**Der Verwaltungsrath.**
V. v. Magnus.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen fernerweit

40000 Stück eichene Stoss- und Mittelschwellen

im Wege der öffentlichen Submission in mehreren Loosen verdungen werden.

Offerten sind mit der Bezeichnung

„Submission auf Lieferung von Schwellen"

bis zu dem auf

**Mittwoch den 22. Mai c. Vormittags 10 Uhr**

angesetzten Submissionstermin versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen in den Büreaux der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen I und II zu Hannover, Bremen, Harburg, Göttingen, Osnabrück und Nordhausen zur Einsicht aus, können auch von der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst, wo dieselben gleichfalls ausliegen, auf dorthin zu richtendes portofreies Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 19. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die in den Werkstätten zu Montigny, Saargemünd, Strassburg und Mülhausen abgängig gewordenen alten Materialien, als:

Gusseisen, Schmiedeeisen, Stahl, gusseiserne, schiedeeiserne und stählerne Drehspäne, Zinkblech, Gummi, Glas, Achsen und Räder etc.

sollen im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die abzugebenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen"

versehen, bis zum Submissionstermine

**Mittwoch den 8. Mai a. c. Vormittags 11 Uhr**

an den unterzeichneten Obermaschinenmeister **Judengasse No. 26** einzureichen, in welchem Termine dieselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Bieter geöffnet werden.

Die Submissions- und Kaufbedingungen mit Angabe der Quantitäten werden jedem Kauflustigen auf Verlangen Seitens der

Central-Werkstatts-Materialien-Controle, an welche dergleichen Anträge zu richten sind, zugesandt werden.

Strassburg, den 15. April 1872.

Der Kaiserliche Obermaschinenmeister.
Wendler.

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.

---

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
### von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Main | 27. April | nach | Newyork | D. Hermannn | 18. Mai | nach | Newyork |
| D. America | 30. April | „ | Newyork | D. Köln | 22. Mai | „ | Baltimore |
| D. Berlin | 1. Mai | „ | Baltimore | D. Weser | 25. Mai | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 4. Mai | „ | Newyork | D. Bremen | 28. Mai | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 8. Mai | „ | Baltimore | D. Rhein | 1. Juni | „ | Newyork |
| D. Donau | 11. Mai | „ | Newyork | D. Baltimore | 5. Juni | „ | Baltimore |
| D. Hannover | 14. Mai | „ | Newyork | D. Main | 8. Juni | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

### von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. Frankfurt 24. April; und ferner von Mitte September an ein oder zwei Mal monatlich.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

### von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Graf Bismarck 7. Mai. D. König Wilhelm I. 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
## Hamburg und Newyork
Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cimbria, | Mittwoch, | 1. Mai | Morgens. | Westfalia, | Mittwoch | 15. Mai | Morgens. |
| Vandalia, | Sonnabend, | 4. Mai | | Holsatia, | do. | 22. Mai | |
| Silesia, | Mittwoch, | 8. Mai | | Germania, | Sonnabend | 25. Mai | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

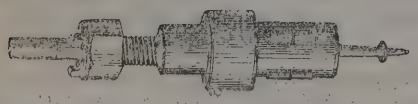
zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff Teutonia, Capt. Milo, am 23. Mai.
„ Borussia, „ Kühlewein „ 23. Juni.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---



Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.
Zahnstangen und Schlittenwinden.
Parallelschraubstöcke.
Brandringe, Muttern, Schrauben
Spiralbohrer.
Universal-Klemmfutter.
**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

## Für Bau-Unternehmer
empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

## Wasserdichte Wagenpläne
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Am 30. dieses Monates
werden die Stadt Venedig francs 30 Loose mit zahlreichen Treffern von 30—100 000 Franken gezogen, deren Auszahlung ohne Abzug in Frankfurt a/M. und Berlin erfolgt. Jedes Loos ist berechtigt, so lange an allen kommenden Ziehungen Theil zu nehmen, bis es mit mindestens 30 Franken gezogen wird, und ist es somit nicht möglich, durch Betheiligung an der Lotterie etwas zu verlieren.

Originalloose sind gegen Einsendung der Einlage von 8 Thalern durch das unterzeichnete, mit dem Verkauf betraute Haus, zu beziehen; dasselbe gestattet auch ratenweise Bezahlung der Einlage derart, dass 12 Monate lang je 20 Sgr. oder 6 Monate lang je 1 Thlr. 10 Sgr. in baar oder Postmarken einzusenden sind.

**Joh. H. Sternberg,**
Haupt-Collecteur.
**Frankfurt a. M.**

---

Soeben ist erschienen:

## Anleitung
zur
# Aufsicht bei Bauten.
Ein Handbuch
für Hülfsbeamte im Bauwesen zur Belehrung über die verschiedensten gewöhnlichen Bauausführungen und ihre Kosten, sowie zur Erlangung der nothwendigsten mathematischen und physikalischen Vorkenntnisse; insbesondere für Aufseher bei Land-, Wege-, Eisenbahn-, Strom- und Canal-Neubauten, sowie für Aufseher an vorhandenen Chausseen und Wegen; Bahnmeister an Eisenbahnen; Strom- und Canal-Aufseher; Bauschreiber; Bauunternehmer; Maurer- und Zimmerpoliere; zugleich eine Vorschule für Solche, die sich dem bautechnischen Studium widmen wollen.

Herausgegeben
von
**H. Grapow,**
Königl. Preuss. Baurath.

Zweite verbesserte und mit Berücksichtigung des neuen Maass- und Gewichts-Systemes bearbeitete Auflage.
Mit 15 Figurentafeln
und mannigfaltigen Tabellen zur Maass- und Gewichtsvergleichung, Rundholzberechnung, Erdberechnung, Bogen-Absteckung u. dergl. mehr.
8° brosch. 1⅝ Thlr.
Berlin, den 15. April 1872.
**Ernst & Korn.**

---

Grösstes Lager von allen möglichen
## Zeichnen-Materialien
bei **Wilh. Meyer & Co.**
**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

---

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

---

## Chemische Glühkohlen
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

**No. 50.** **Leipzig, am 29. April 1872.**

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Technische Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen. — Verzeichniss überzähliger Güter. — Officielle Anzeigen: Eröffnung der Elm-Gemündener Bahn. Privat-Anzeigen.

Von C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:

## Technische Vereinbarungen

des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

über den

## Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen.

Redigirt von der technischen Commission des Vereins nach den Beschlüssen der in Hamburg im Juni 1871 abgehaltenen V. Techniker-Versammlung des Vereins. Herausgegeben von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit 7 Zeichnungstafeln. In Octav geheftet. Preis 12 Sgr.

Die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, der Bekanntmachung der geschäftsführenden Direction des Vereins vom 20. November v. J. gemäss (No. 47 und 48 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) ihren Bedarf an Exemplaren von der geschäftsführenden Direction unentgeltlich.

## Verzeichniss überzähliger Güter.

### Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der lagernden Güter pro März cr.

Berlin (Empfangs-Expedition).

2804. 1 leeres Fass. Februar 1872.

„ 1602. 1 leeres Fass. Februar 1872.

4598. 1 leeres Fass. Februar 1872.

3480. 1 leeres Fass. Februar 1872.

C J 17. 1 leeres Fass. Februar 1872.
W 22 oder 23. 1 Serrone (17 Pfd.). Februar 1872.
H M C 461. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.). Februar 1872.
A E ohne Nummer. 1 leeres Spiritusfass. Februar 1872.
E H 846. 1 leere Kiste. Februar 1872.
A W 397. 1 leere Ktste. März 1872.
K V 1280. 1 leere Kiste. März 1872.
K C 6706. 1 leere Kiste. März 1872.
E E 5421. 1 leeres Fass. März 1872.
W C 5421. 1 leeres Fass. März 1872.
Ohne Zeichen u. Nummer. 1/1 leere Tonne. Februar 1872.
M S 173. 1 leere Kiste. Februar 1872.
L V 50. 1 leere Kiste. Februar 1872.
F O 7841. 1 leere Kiste. Februar 1872.

Berlin (Versand-Expedition).

E S C 578. 1 Kiste (6 Pfd.). 17. März 1872.

Cöthen (Güter-Expedition).

H 29068. 1 leeres Fass (11 Pfd.). 18. März 1872.
H 6146. 1 leeres Fass (11 Pfd.). 18. März 1872.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter. Aufgestellt am 10. April 1872.

1. Bis zum 1. Februar gemeldete Colli.

a. Kisten und Koffer.

B D 4333/10. 1 Kiste Steingut (105 Kilo) lagert in Emmerich seit 13. December 71.
B. 1 Koffer Bücher etc. Schriftstücke mit dem Namen Selbst, Cameral-Amts-Buchhalter in Kapfenberg (48½ Kilo) lagert in Deutz seit 30. December 71.
H CB 607. 1 Kiste Stearinkerzen, Tabak, Bittersalz, Sago, Mehl (38 Kilo) lagert in Deutz seit 29. December 71.
B D 3947. 1 leere Kiste bez. Dülmen (34 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 72.
C R C 3320. 1 Kiste (70 Kilo) lagert in Dortmund seit 9. Januar 72.
G & C 1452. 1 leere Kiste (45 Kilo) lagert in Rehme seit 15. Dec. 71.
G G 6048. 1 Kiste Nudeln (31½ Kilo) lagert in Emmerich s. 29. Dec. 71.
G B 2162. 1 leere Kiste bezettelt Cöln (14½ Kilo) lagert in Deutz seit 21. December 71.
H B 69. 1 Kiste mit Zollsiegel ab Basel verschlossen (Probekistchen ½ Kilo) lagert in Bielefeld seit 16. Januar 72.
H C 1034. 1 Kiste enth. 1 leere Kiste H C 1033, 8 Kilo (36 Kilo) lagert in Minden seit 24. Jan. 72.
J W 868. 1 Kiste enth. 1 leere Kiste J W 869 (39 Kilo) lagert in Betzdorf seit 13. Dec. 71.
J B 857. 1 Kiste Eisenwaaren (?) (407 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 26. Dec. 71.
J P 888. 1 Kiste Winterhandschuhe bez. Holzwickede-Amsterdam (27 Kilo) lagert in Oberhausen seit 25. Jan. 72.
K 11282. 1 leere Kiste (83 Kilo) lagert in Wissen seit 23. Dec. 71.
L H 4805. 1 Kiste Drähte zu Regenschirmen (21 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 26. Dec. 71.
L B N 4770. 1 Kiste Glaswaaren (9 Kilo) lagert in Altenessen seit 1. Jan. 72.
M 1917. 1 Kiste Ultramarin (184 Kilo) lagert in Emmerich seit 12. Januar 72.
O S G 1256. 1 Kiste Cigarren (168½ Kilo) lagert in Emmerich seit 30. Dec. 71.
W S 10. 1 Kiste baumwollenes Garn (34 Kilo) lagert in Giessen seit 25. Januar 72.
W H 604. 1 Kiste Pianino (307 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Jan. 72.
Peter Wilhelm Giek in Stalacke bei Wattenscheid. 1 Kiste Butter (10 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. December 71.

2476. 1 Kiste Lakritz (36 Kilo) lagert in Duisburg seit 14. Dec. 71.

488. 1 Kiste Cigarren (69 Kilo) lagert in Bielefeld s. 14. Dec. 71.

1 leere Kiste (26 Kilo) lagert in Siegen seit 20. Januar 72.

b. Ballen und Packete.

AE H 3625. 1 Ballen Leinengarn (9 Kilo) lagert in Bielefeld seit 3. Januar 72.
B E 8590. 1 Ballen Leinen (114 Kilo) lagert in St. B. Essen seit 30. December 71.
B H 19. 1 Ballen Tuch (18½ Kilo) lagert in Giessen seit 27. Jan. 72.

E A W B S C { 33, 35, 39, 40, 41, 43 } 6 Ballen Tabak { 73 Kilo, 65½ „, 72 „, 73 „, 96 „, 71 „ } lagern in Deutzerfeld seit 27. December 71.

E P 6, Oberhausen. 1 Ballen 7 Stück weisses Leinen, und 1 Stück Bettdrillich (62½ Kilo) lagert in Deutz seit 2. Januar 72.
E P 38, Empel. 1 Ballen 3 Stück weisses Leinen (29 Kilo) lagern in Deutz seit 2. Januar 72.
E W 670. 1 Ballen Schustergarn mit der Etiquette Ch. Cock & Co. Fil de Changowe: Lockeren bez. Trier (55 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 72.
G F 405, Berlin. 1 Ballen baumwollene Waaren (28½ Kilo) lagert in Deutz seit 7. Januar 72.
J W 1575
P D 591. 1 Ballen Wolle lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 72.
L N 1. 1 Ballen Tabaks-Blätter (102 Kilo) lagert in Deutz seit 7. Januar 72.
M 27400. 1 Ballen Caffee (66½ Kilo) lagert in Duisburg s. 14. Dec. 71.
O 10603/4. 2 Ballen Tabak Empel (380 Kilo) lagern in Deutz seit 12. Januar 72.
V. 1 Ballen Tabak (52½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 11. Jan. 72.
W G 62/64. 3 Ballen Leder (252½ Kilo) lagern in Deutz seit 31. December 71.

W 6. 1 Ballen Hausgeräth (17 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 28. December 71.
N 416. 1 Ballen Caffee (67½ Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.

c. Fässer und Tonnen.

A 401. 1 Fass Petroleum (150½ Kilo) lagert in Emmerich seit 30. December 71.
B 2. 1 Fass Bleizucker (237 Kilo) lagert in Deutz seit 20 Dec. 71.
B 1/6. 6 leere Fässer (64½ Kilo) lagern in Deutz seit 2. Januar 71.
C H 392. 1 leeres Fass (11 Kilo) lagert in Deutz seit 12 Decembr 71.
D C 128. 1 leeres ¼ Ohmfass (7 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 72.
E C 1. 1 leeres ½ Ohmfass (18 Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.
F W W 3642. 1 leere Tonne (37½ Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.
HF 5/7. 3 leere Fass (29 Kilo) lagern in Rheda seit 27. December 71.
H B 2622. 1 Fass Branntwein (231½ Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.
HP B 307/8, 311. 3 leere Fässer (32½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 5. Januar 72.
H 25201 oder H 201, 235. 1 Fass Petroleum (155½ Kilo) lagert in Wesel seit 21. Januar 72.
H V 7805. 1 leeres Fass (13¾ Kilo) lagert in Giessen seit 27. Jan. 72.
J G 14505. 1 Fass (22½ Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 72.
L S 2590. 1 Fass Oel (90 Kilo) lagert in Giessen seit 10. December 71.
L B 2. ¼ Ohm Weisswein (45 Kilo) lagert in Siegburg s. 5. Jan. 72.
M 4. 1 Fass Wein (50 Kilo) lagert in Emmerich seit 13. December 72.
P B 16, 18. 2 leere Fässer (38½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 4. Januar 72.
S ✕ 4. 1 Fass Sardinen (verkauft, 3½ Kilo) lagert in Deutz seit 2. Januar 72.
S 2363 / 1477 / 1346 } 2 Fass / 1 Sack } Nägel (435½ Kilo) lagern in Emmerich seit 8. Jan. 72.
S W 1820. 1 leeres Fass lagert in Haltern seit 28 Jan. 72.
W O 4644, 5276. 2 leere Fässer (167 und 178 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 1. Januar 72.
Z M. 3 Tonnen Häringe (455 Kilo) lagern in Dortmund s. 11. Dec. 72.
◇ 855 / 5226. 1 leeres Fass (29½ Kilo) lagert in Giessen seit 25. Jan. 72.
Herbertz 2945. 1 leeres Ohmfass (30 Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.
1 leeres Oelfass (18 Kilo) lagert in Castrop seit 28. December 71.
1 Fass Theer (225 Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.
1 Fass dickes Maschinenfett (58 Kilo) lagert in Duisburg s. 8. Jan. 72.
1 leeres Bierfass (15 Kilo) lagert in Minden seit 16. Januar 72.

d. Kübel.

B 3. 1 leerer Kübel (14 Kilo) lagert in Castrop seit 28. December 71.
H E 507. 1 leerer Kübel (3 Kilo) lagert in Minden seit 6. Jan. 72.
S O I. 1 leerer Kübel (8 Kilo) lagert in Rehme seit 27. December 71.

e. Säcke.

C S 7. 1 Sack Einschlagsbaumwolle No. 8, 22 Kilo (24 Kilo) lagert in Ruhrort seit 4. Jan. 72.
C S 6. 1 Sack Rohzucker (100 Kilo) lagert in Herford s. 26. Jan. 72.
H 1. 1 Sack Kartoffel (39 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 6. Dec. 71.
H M 800. 1 Sack Senfmehl (59 Kilo) lagert in Deutz seit 9. Jan. 72.
K 360. 1 Sack Saamenabfall (50 Kilo) lagert in Emmerich seit 4. Januar 72.
L W 4. 1 Sack Kartoffeln (75 Kilo) lagert in Löhne seit 16. Dec. 71.
P K M F R & Co. 1 Sack Kartoffelmehl (100 Kilo) lagert in Dortmund seit 29. Januar 72.
R J 2. 1 Sack Gerste (76 Kilo) lagert in Gelsenkirchen s. 1. Dec. 71.
V B. 1 Sack Graupen (22½ Kilo) lagert in Alten-Essen s. 1. Jan. 72.
1 Sack Rohzucker (111 Kilo) lagert in Herford seit 26. Jan. 72.
Gebr. Heller in Dresden. 1 Sack Säcke (18 Kilo) lagert in Münster seit 1. Dec. 71.
Halkamp & Co. Amsterdam. 1 Sack Roggen (70 Kilo) lagert in Borbeck seit 5. Dec. 71.
1 Sack Säcke (4 Kilo) lagert in Minden seit 8. Dec. 71.
4 Sack Rüben (229½ Kilo) lagern in Haltern seit 18. Dec. 71.
K 27812. 1 Sack Graupen (22½ Kilo) lagert in Deutz s. 27. Jan. 72.

f. Körbe.

A B 3720. 1 Korb Tabak (v. Böninger & Söhne) (29½ Kilo) lagert in Deutz s. 27. Jan. 72.
B N. 1 Korb Schellfische (verkauft) (51 Kilo) lagert in Deutz seit 24. December 71.
D S 2830. 1 Korb Emballage (7½ Kilo) lagert in Giessen seit 30. Januar 72.
E H 701. 2 leere Körbe (6½ Kilo) lagern in Hamm seit 4. Dec. 71.
F S Wiesbaden. 1 Korb Gemüse (verkauft, 40 Kilo) lagerte in Deutz seit 23. Dec. 71.
G T 1917. 1 Korb Eisenwaaren (37½ Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.
HK 324. 1 Korb leere Säcke und Körbe (18½ Kilo) lagert in Duisburg seit 14 Dec. 71.
H 1. 1 Korb Bückinge (25 Kilo) lagert in Alten-Essen s. 20. Dec. 71.
J C S 3158. 1 Korb 1 Flascke Säure (23 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Januar 72.
L C M 6595. 1 Korb Chemikalien (46 Kilo) lagert in Emmerich seit 30. Dec. 71.
L K 781. 1 Korb Gewichte (15½ Kilo) lagert in Deutz s. 28 Dec. 71.
M H G. 1 Korb frische Fische (75 Kilo) lagert in Deutz s. 2. Jan. 72.
M 30. 1 Korb Boonekamp bez. Ründeroth-Mülheim (30 Kilo) lagert in Wetzlar seit 23. Januar 72.
P K 5, 6, 8, 9. 4 leere Körbe lagern in Deutzerfeld seit 9. Jan. 72.
P L 133. 1 Korb 30 Flaschen Walportsheimer Wein (51 Kilo) lagert in Hennef seit 23 Januar 72.
P J 3024. 1 Korb Blechwaaren (45 Kilo) lagert in Oberhausen seit M 25. Januar 72.
V 8232. 1 Korb Tabak (37½ Kilo) lagert in Dortmund s. 11. Dec. 71.
W J 7641. 1 Korb Rolltabak bez. Neuwied-Troisdorf (26½ Kilo) lagert in Deutz seit 9. Jan. 72.
1 Korb frische Fische (67½ Kilo) lagert in Wesel seit 22. Dec. 71.
1 Korb Schellfische (verkauft, 56½ Kilo) lagerte in Düsseldorf seit 22. December 71.
1 Korb Blumen (5 Kilo) lagert in Deutz seit 29. Dec. 71.
W K 549. 4 leere Körbe (18 Kilo) lagern in Minden seit 18. Dec. 71.

g. Diverse.

A Z. 3 / G Z. 3 } Steine (615 Kilo) lagern in Hamm seit 24 Dec. 71
B 66. 1 runde eiserne Platte (32½ Kilo) lagert in Duisburg seit 3. Januar 72.
B. 1 Bund Stahl (54 Kilo) lagert in Dülmen seit 21 Jan. 72.
B W Velociped 14. 1 Pack Bretter (18 Kilo) lagert in Deutzerfeld s. 27. Januar 72.
C F W 75, P J. Konz Rippsberg. 16 Maschinen-Strohmesser (15 Kilo) lagern in Deutz seit 17. Dec. 71.
E B. 2 Colli Ofentheile (9 Kilo) lagern in Minden seit 30. Dec. 71.
G M 428. 1 Eisenplatte (21 Kilo) lagert in Minden seit 28. Dec. 71.
H A 4. 5 Pack Holzschuhe (72 Kilo) lagern in Deutz s. 12. Dec. 71.
H S 1057/60. 4 Colli Bohrmaschinen (500 Kilo) lagern in Gelsenkirchen seit 17. Dec. 71.
H. 6 eiserne Röhren (75 Kilo) lagern in Deutz seit 5. Januar 72.
H 21/3. 3 Zinkbleche (15 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 21. Jan. 72.
J W 2. 1 Bund Holzschuhe (13 Kilo) lagert in Alten-Essen seit 1. Januar 72.
J. 1 Bürde Rundeisen (40 Kilo) lagert in Deutz seit 27. Januar 72.
L. 8 Stäbe Flacheisen (215 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 7. Jan. 72.
P. 5 Colli Gusswaaren lagern in Münster seit 1. Dec. 71.
S B 124/7. 4 Pack Felle (262 Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 21. Jan. 72.
T M 120/1. 2 Pack Körbe (7 Kilo) lagern in Deutzerfeld s. 19. Jan. 72.
V. 1 Serone Tabak (50 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 11. Jan. 72.
V W. 1 Eisenplatte (6 Kilo) lagert in Minden seit 18. Jan. 72.
W 15. 3 Pack Bretter (29½ Kilo) lagern in Emmerich seit 1. Dec. 71.
Z T. 1 Gebund Bandeisen (41½ Kilo) lagert in Deutz s. 29. Dec. 71.
Z. 1 Gusstheil zu 1 Ofen lagert in Borbeck seit 18. Jan. 72.
3 Stäbe Flacheisen (55 Kilo) lagern in Deutz seit 15. Dec. 71.
1 eiserne Platte (5 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 17. Dec. 71.
12 Eisenbahn-Wagenfedern (800 Kilo) lagern in Haltern s. 18. Dec. 71.
1 Gebund Flacheisen (51 Kilo) lagert in Deutz seit 29. Dec. 71.
1 Topf eingemachte Bohnen (35 Kilo, verkauft) lagerte in Deutz seit 28. December 71.
2368. 1 Rolle Zinkgewebe (3½ Kilo) lagert in Wesel seit 19. Dec. 71.
1 messingenes Lager (31½ Kilo) lagert in Deutz seit 12. Jan. 72.
1 Nothkette lagert in Wetzlar seit 23. Jan. 72.

2. Im Monat Februar gemeldete Colli.

a. Kisten und Koffer.

C A K 2281. 1 leere Kiste (8 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Februar.
J M 5413. 1 leere Kiste (41 Kilo) lagert in Giessen seit 16. Februar.
F B K 1 Kiste Käse (30 Kilo) lagert in Oberhausen seit 21. Februar.
G L 4930, 4932. 2 Kisten Mechanics für Corsetts (165½ u. 186½ Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 16. Februar.
G v F R 3847. 1 Kiste mit Steuerplomben Köln verschlossen bez. Gévet (103½ Kilo) lagert in Bielefeld seit 27. Februar.
H B 1447. 1 Kiste schwarz Lasting (23½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10 Februar.
H J 202. 1 Kiste Sämereien und Blumenzwiebeln (7½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
M C 520. 1 Kiste Papier (92 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
P S 5923. 1 Kiste Chocolade (30½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
P C 3439. 1 Kiste Deckel von Eisenblech (116½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
S & C 351. 1 Kiste schwarzes Wollband (33½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. Februar.
W B 425, Cöln. 1 Kiste Fenchel, Zimmt, Feuerschwamm bez. Düsseldorf (29½ Kilo) lagert in Deutz seit 17. Februar.
WH 4095. 1 Kiste Holzwaaren (23½ Kilo) lagert in Emmerich seit 19. Februar.

4450. 1 leere Kiste (9 Kilo) lagert in Giessen seit 24. Februar.
351. 1 Kiste mit Stroh gefüllt (38 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 28. Februar.
7 Kisten Rosinen (227 Kilo) lagern in Düsseldorf seit 3. Februar.
1 Kiste Rosinen (22 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.

b. Ballen und Packete.

A G 946. 1 Ballen Leinen bez. Bielefeld (25 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
B 1. 1 Ballen Papier-Abfall (26 Kilo) lagert in Deutz seit 17. Febr.
C H F S 4808. 1 Ballen Wollwaaren (96 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar 72.
G D F 1959. 1 Ballen Wolle (118½ Kilo) lagert in Giessen seit 10. Februar.
J J H 580. 1 Ballen Wollentuch (37 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
M 223. 1 Kiste Schafwolle (112½ Kilo) lagert in Deutz seit 7. Febr.

c. Fässer und Tonnen.

C C 1262. 1 leeres Fass (8 Kilo) lagert in Minden seit 3. Februar.
C L. 4 leere Fässer (170 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 27. Februar.
E N 5. 1 Fass Sardellen (2½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 11. Februar.
F M 389. 1 leeres Fass bez. Siegen (9½ Kilo) lagert in Giessen seit 16. Februar.
K 433. 1 Fass Kraut (125½ Kilo) lagert in Siegen seit 13. Februar.
M P. 2 Fass Sardellen (13 Kilo) lagern in Düsseldorf seit 3. Februar.
N K 970. 1 Fass Austern (93 Kilo, verkauft) lagerte in Oberhausen seit 19. Februar.
R & C 7176/7. 2 Fass Schnupftabak (80 Kilo) lagern in Mülheim seit 28. Februar.
W C 2555. 1 Fass Farberde (167½ Kilo) lagert in Düsseldorf seit 7. Februar.
W 5, 11. 2 leere Eiertonnen lagern in Minden seit 7. Februar.
495/155. 1 Fass Oel (232½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Febr.
848. 1 leeres Fass (12½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.

d. Säcke.

B. 1 Sack Erbsen (50 Kilo) lagert in Gelsenkirchen seit 4. Februar.
Plomb. B W O. 1 Sack Mehl (100 Kilo) lagert in Dillenburg seit 16. Februar.
C C 1, 8. 2 leere Säcke (33½ Kilo) lagern in Gelsenkirchen seit 4. Februar.
C H Düsseldorf. 1 Sack Roggen (98½ Kilo) lagert in Düsseldorf seit 4. Februar.
F G 5793. 1 Sack Seilerwaaren (32½ Kilo) lagert in Duisburg seit 8. Februar.
H 1. 1 Sack Bohnen (100 Kilo) lagert in Oberhausen seit 20. Februar.
W S M L K 6. 1 Sack Säcke (34 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
W 1. 1 Sack Lohe (46 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
861. 1 Sack Erbsen (87½ Kilo) lagert in Siegen seit 11. Februar.

e. Körbe.

AB. 1 Korb Tabak (20 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar 72.
A M 134. 1 Korb Zucker (27½ Kilo) lagert in Duisburg seit 3. Februar 72.
A R 233. 1 Pack 3 leere Körbe (12½ Kilo) lagert in Mülheim seit 3. Februar 72.
B 170. 1 Korb Thürschlösser (17 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 3. Februar 72. Bez. Deutz.
F M 40. 1 Korb Flaschen (25½ Kilo) lagert in Schladern seit 8. Februar 72. Bez. Bonn.
F R 4577. 1 Korb Tabak (13 Kilo) lagert in Duisburg seit 18. Februar 72.
J H 6, Essen. 1 Pack leere Körbe (22½ Kilo) lagert in Mülheim seit 13. Februar 72.
J H M 47. 1 Pack leere Körbe (25 Kilo) lagert in Mülheim seit 13. Februar 72.
Olfen 537. 1 leerer Korb (1½ Kilo) lagert in Emmerich seit 4. Februar 72.
R H. 1 Korb 1 Blechflasche mit Etiquette: Adler-Apotheke Ruhrort A. Wulkow (5½ Kilo) lagert in Deutz seit 2. Februar 72.
T T 368. 1 Korb Eisenwaaren (20 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar 72.
T T 370. 1 Korb Eisenwaaren (19½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar 72.
4452. 1 leerer Korb (2½ Kilo) lagert in Giessen seit 24. Februar 72.
1 Pack 3 leere Körbe (8½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 11. Febr. 72.

f. Diverse.

A. 1 gusseiserner Schmelztiegel (7 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
B C 56. 1 Stück von 1 Regulirofen (5 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 3. Februar.
B A. 1 Decke lagert in Duisburg seit 18. Februar.
C M 448. 1 halbe Kette lagert in Deutz seit 10. Februar.
G 6. 1 Pack Schiefertafeln (8 Kilo) lagert in Emmerich seit 14. Februar. Bez. Schwerte.
H E. 1 Stück Baumstamm (28½ Kilo) lagert in Ruhrort seit 3. Februar 72.
H J. 2 Verschläge Eisenwaaren (43 Kilo) lagern in Düsseldorf seit 3. Februar.
H. 2 gusseiserne Fourneaux (139 Kilo) lagern in Düsseldorf seit 3. Februar.
H S T G P. 23 Grubenschienen (850 Kilo) lagern in Altenessen seit 10. Februar.
H W H 23. 1 Rolle Draht (28 Kilo) lagert in Duisburg seit 18. Februar 72.
H 7/8. 2 Aschenkasten (7½ Kilo) lagern in Giessen seit 23. Februar.
H. 1 Kochmaschine mit 3 Löchern (107½ Kilo) lagert in Mülheim seit 28. Februar.
J M 4. 1 Privatdecke lagert in Borbeck seit 25. Februar.
K 6. 1 eiserne Kochtrommel (20 Kilo) lagert in Düsseldorf seit 4. Februar.
L A 21. 1 Decke lagert in Duisburg seit 18. Februar.
R E G 1042. 1 Decke lagert in Emmerich seit 2. Februar.
S. 6 Colli Schränke (205 Kilo) lagern in Duisburg seit 18. Februar.
T G 363. 1 Ambos (21 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
W K 12. 1 Stück Eisen, 1 Tragfeder geb., lagert in Emmerich seit 13. Februar. Bez. Dortmund.
Z H. 1 Gebund Bandeisen (40 Kilo) lagert in Duisburg seit 18. Febr.
Kocks Duisb. 1 Decke lagert in Duisburg seit 18. Februar.
F A Hertzer. 1 Privatdecke lagert in Borbeck seit 24. Februar.
1 eiserne Feuermündung (23½ Kilo) lagert in Düsseldorf seit 7. Febr.
II. 6 Stäbe Flacheisen, 5,8 Meter lang, lagern in Rehme seit 3. Febr.
I. 17 Stäbe Rundeisen, 5,3 Meter lang, lagern in Rehme seit 3. Febr.
1 Eisenplatte [ ] (36 Kilo) lagert in Minden seit 3. Februar.
1 leere Bütte (5 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
1 Gebund Bretter (15 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 10. Februar.
1 gebroche Kuppel lagert in Emmerich seit 13. Februar.
5 Röhren von Eisenblech à 4 Meter lang (187½ Kilo) lagert in Niederschelden seit 17. Februar.
2 Privatketten lagern in Duisburg seit 17. Februar.
1 Parthie Viehsalzlecksteine (275 Kilo) lagert in Wesel seit 17. Febr.
1 Stahlplatte (1 Kilo) lagert in Giessen seit 17. Februar.
79. 1 Coaks-Aufsatz (8 Theile) lagert in Altenessen seit 10. Februar.
1 Gebund Stuhlrohr (3½ Kilo) lagert in Burbach seit 10. Februar.

## Im Monat März gemeldete Colli.

a) Kisten und Koffer.

B 1925. 1 Kiste Manometer (35 Kilo) lagert in Minden seit 18. März. Bez. Annen.
B & S 575. 1 Kiste mit Zollblei von H. Z. A. Aachen (54 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 22. März.
C S 128. 1 Kiste Liqueur von Dr. J. Cherroy, New-York (27 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 12. März.
C M 1325. 1 Kiste Limburger Käse (20½ Kilo) lagert in Osnabrück seit 24. März.
F D 784. 1 leere Kiste (10 Kilo) lagert in Emmerich seit 27. März.
G S 1267. 1 leere Kiste (12½ Kilo) lagert in Deutz seit 15. März. Bez. Langenfeld-Deutz.
H. 1 Kiste 6 Colli Mantelofen (57½ Kilo) lagert in Osnabrück seit 29. März.
H 143. 1 leere Kiste (15 Kilo) lagert in Deutz seit 15. März. Bez. Langenfeld-Deutz.
K & C 2040. 1 Kiste div. Paq. Spitzen von Leinengarn (39 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 16. März.
R & C 7164. 1 Kiste Cigarren (46½ Kilo) lagert in Bielefeld seit 16. März.
W C. 1 leere Kiste (20 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
867. 1 leere Kiste (12½ Kilo) lagert in Deutz seit 15. März. Bez. Langenfeld-Deutz.
1736. 1 Kiste (15 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.

b. Ballen und Packete.

F C 195. 1 Packet Schreibpapier (49 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
F L 6781. 1 Ballen Tuch (3 Stücke, von Freundlich & Lagowitz in Luckenwalde, 18½ Kilo) lagert in Minden seit 24. März.
K S 1707. 1 Ballen Manufacturwaaren (36 Kilo) lagert in Calcum seit 22. März. Bez. Aachen-Calcum.
L 9. 1 Ballen Emballage (37½ Kilo) lagert in Deutz seit 12. März.
L 414. 1 Ballen Packleinen (7½ Kilo) lagert in Münster seit 18. März.
M 362. 1 Pack Peitschen (2 Kilo) lagert in Mülheim seit 22. März. Bez. Bensberg.
S 1. 1 Ballen Speck (51 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 31. März.

c. Fässer, Tonnen und Kübel.

B 57. 1 leere Tonne (22 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 12. März.
C S 101. 1 leeres Fass (39 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 16. März.
D G 128. 1 leeres ¼ Ohmfass (6½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 12. März.
D C 680. 1 leeres Fass (22 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
G R 3646. 1 Fass Wagenschmiere (146½ Kilo) lagert in Deutz seit 12. März.
H T 420. 1 leeres Fass (31 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 12. März.

O 284. 1 leeres Fass (17 Kilo) lagert in Dortmund seit 21. März.
LP 75. 1 leeres Fass, eingebrannt: Pertsch, (20 Kilo) lagert in Deutz seit 16. März.
T 46. } 1 Fass Cichorien von Clemens Jacob Richard in Neuwied
H 7437. } (146 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 12. März.
V G B 67. 1 Fass Petroleum (150½ Kilo) lagert in Siegen seit 27. März.
B Strop Münster 471. 1 leeres Fass (25½ Kilo) lagert in Dortmund seit 27. März.

d. Säcke.

G B 79. 1 Sack Pflaumen (47½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 12. März.
S 461. 1 Sack (102½ Kilo) lagert in Betzdorf seit 17. März.

e. Körbe.

C B 1115. 1 leerer Korb (2¾ Kilo) lagert in Giessen seit 29. Februar.
F B 25. 1 leerer Korb (3½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 27. März.
H R 682. 1 Korb, 2 Pack Schrauben, 1 Pack Schlösser, 2 Bronzeverzierungen enth., (25 Kilo) lagert in Osnabrück seit 27. März.
H R 236. 1 Korb Maurerkellen, Bohrer (49 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 4. März.
H C 647 2 Körbe Eisenwaaren (112 Kilo) lagern in Giessen seit 9. März. Bez. Gevelsberg-Frankfurt.
K 982. 1 leerer Korb (4 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
O 119. 1 Korb, 1 Flasche Säure enth., (77½ Kilo) lagert in Camen seit 17. März.

f. Diverse.

A J Co 1871. 1 Schiene, 21 Fuss lang, lagert in Betzdorf seit 4. März.
A, 2 Pflugschaaren (10 Kilo) lagern in Minden seit 22. März.
B C 63. 1 Plättchen Eisen (3½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
F S 247. 1 Bürde Stahl (25½ Kilo) lagert in Giessen seit 9. März.
F H 559. 1 Harras leere Flaschen (145 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
H R 4, 15. 2 Bund Holzschuhe (15 Kilo) lagern in Oberhausen seit 21. März.
I. 1 Stab Eisen (11 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 12. März.
K 51. 1 Bürde Stahl (32 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
W K. 2 eiserne Dachfenster (30 Kilo) lagern in Deutzerfeld seit 17. März.
Z. 1 Roster (2 Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 9. März.
1 Ring Telegraphendraht (11 Kilo) lagert in Burbach seit 29. Februar.
1 Ring Telegraphendraht (60½ Kilo) lagert in Giessen seit 4. März.
6 Theile eines alten Ofens (52 Kilo) lagern in Wissen seit 15. März.
2 Gewichtstücke (10 Kilo) lagern in Minden seit 18. März.
1 Leiter (15 Kilo) lagert in Dortmund seit 22. März.
1 Bund Stahl (58½ Kilo) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
1 altes Maschinentheil (150 Kilo) lagert in Duisburg seit 27. März.

g. Lade-Utensilien.

B M. 1 Decke lagert in Deutzerfeld seit 12. März.
B M 1044. 1 Decke lagert in Rehme seit 14. März.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

1. Mai Vereinigte Südösterreichische, Lombardisch-Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 378.
6. „ Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.
6. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld.
6. „ *Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 421.
7. „ Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
7. „ Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
7. „ Oberschles. Eisenb.-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
11. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
12. „ Rybinsk-Bologoje Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest.
16. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
16. „ *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt.
16. „ Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien.
16. „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn-Ges. zu Zwickau.
16. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Pest.
17 „ Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 474.
17. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442.
17. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
17. „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam.
18. „ Kaiser Ferdinands Nordbahn u. Mährisch-Schlesische Nordbahn zu Wien.
22. „ Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
23. „ Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
23. „ *Ungarische Ostbahn zu Pest. Tagesordnung: Bericht über den Stand der Bauarbeiten, über die finanzielle Lage des Unternehmens und Beschlussfassung über die Maassregeln zur Sicherung des Ausbaues der Linien, Wahl eines Revisions-Ausschusses.
24. „ *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
24. „ Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a/M. Tagesordnung der ausserordentl. General-Vers.: Ausführung des mit der Hessischen Ludwigsbahn geschlossenen Fusionsvertrages.
24. „ Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Tilsit.
25. „ Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. S. 495.
26. „ Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
27. „ Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i/Pr.
27. „ Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz.
28. „ Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
28. „ Rheinische Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekanntm. S. 474.
28. „ Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust.
30. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
30. „ Böhmische Nordbahn zu Prag. Siehe Bekanntmachung S. 501.
31. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien.
9. Juni Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.
12. „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.

### Einzahlungen.

**Saal-Eisenbahn.** Die 4. Einzahlung von 10% = 10 Thlr., abzüglich 9 Sgr. Zinsen, daher netto 9 Thlr. 21 Sgr., ist vom 27. April bis 1. Mai d. J. zu leisten.

**Saal-Unstrut-Eisenbahn.** Die Zeichner von Stamm-Actien haben die erste Einzahlung von 20% = 20 Thlr. pro Actie bis längstens den 31. Mai d. J. bei der Hauptcasse z. Z. der Thüringischen Bank in Sondershausen zu leisen. Die früher ausgestellten Zeichnungsscheineine werden an Zahlungsstatt angenommen. Vollzahlungen sind zulässig, doch werden diese nur am 31. Mai c. angenommen, resp. verrechnet.

**Unstrut-Eisenbahn.** Die Actienzeichner haben 20% der gezeichneten Beträge binnen vier Wochen, vom 8. April c. ab gerechnet, an das Bankhaus H. F. Lehmann in Halle a/S. einzuzahlen. Innerhalb der nächsten vier Wochen werden auch grössere Einzahlungen angenommen, welche gleich der eingeforderten Rate während der Bauzeit mit 5% verzinst werden.

### a) Submissions-Ergebnisse.

Das 2. Arbeitsloos der Augsburg-Ingolstädter Bahn von der Lechbrücke bis zur Ottmaringer Landstrasse, welches auf 312 000 fl. veranschlagt war, wurde um 17½%, d. i. 44 000 fl. weniger von den Accordanten Wagner & Co. ersteigert.

### b) Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 1. Mai | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | 400 Weichenzungen aus Puddelstahl | — |
| 1. „ | zu Villingen | Bad. Schwarzwaldb. | Hochbauarbeiten | — |
| 1. „ | zu Esslingen | Württemb. E. | Material-Verkauf | — |
| 1. „ | zu Friedrichshafen | Bad. Staatsb. | Material-Verkauf | — |
| 1. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten | — |
| 1. „ | zu Berlin | Dortmund-Gronau-Enscheder E. | Schwellen | 475 |
| 1. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Presskohlen | 459 |
| 1. „ | zu Guben | Niederschles.-Märk. E. | Bahnh.-Restaur. Guben | — |
| 2. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 475 |
| 2. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eis. Brücken-Ueberbau | 443 |
| 2. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 5 u. 6. Loos Hechingen-Balingen | — |
| 3. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Erbauung einer Metallgiesserei incl. Kupferschmiede | — |
| 4. „ | zu Leipzig | Leipzig-Dresdner E. | Verkauf alter Schienen | 503 |
| 5. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Locomotivkohlen etc. | 502 |
| 6. „ | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh. Rest. Königslutter | 451 |
| 6. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Verkauf zweier Locomotiven | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Tischler- etc. Arbeiten am Empfangsgebäude zu Scherfede | — |
| 6. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freib. E. | Schwellen | 503 |
| | | | Schienen | 503 |
| | | | Kleineisenzeug | 503 |
| 7. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Eisentheile einer Hängebrücke | 475 |
| 8. „ | zu Strassburg | Elsass.-Lothr. E. | Verkauf von Materialabgängen | 475 |
| 8. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Eiserne Dachconstruction für einen polygonalen Locomotivschuppen auf Bahnhof Insterburg | — |
| 8. Mai | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 700 Ctr. Lampenöl | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 11. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Ausrüstungsgegenstände für eine Wasserstation | 502 |
| 13. „ | zu Hannnover | Hannoversche E. | Gewalzte Schienen | 502 |
| 14. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Erdarbeiten etc. | 503 |
| 15. Mai | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Hochbauarbeiten Bredelar u. Scherfede | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 16. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 502 |
| 17. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Steinkohlen | 502 |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Kleineisenzeug | 502 |
| 22. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 495 |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 11. „ | zu Bukarest | Rumänische E. | Herstellung der Bahnstrecke zwischen Bahnhof Jassy und dem Pruth an der Russischen Grenze (20 614 Meter). | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass am **6. Mai d. J.** die **Elm-Gemündener Zweigbahn** mit den Stationen Elm, Vollmerz, Sterbfritz, Jossa, Mittelsinn, Burgsinn, Rieneck und Gemünden für den Personen- und Güterverkehr nach dem noch besonders zu publicirenden Fahrplane eröffnet werden wird.

Die Personen- und Güterbeförderung erfolgt unter den Bestimmungen des Betriebs-Reglements Deutschlands vom 1. Januar 1872.

Gleichzeitig werden für den gesammten Localverkehr der Bebra-Hanauer Bahn, einschliesslich der Elm-Gemündener Stationen, neue Tarife für die Personen- und Güterbeförderung herausgegeben, welche pro Exemplar zu dem Preise von

4 Sgr. für den Tarif über den Personenverkehr,
6 „ für den Gütertarif

bei den betreffenden Expeditionen käuflich zu haben sind.

Cassel, den 23. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## K. k priv. Böhmische Nordbahn.

### Einladung

der P. T. Herren Actionäre zu der am **Donnerstag, den 30. Mai 1872, Vormittags 11 Uhr, in Prag** im Locale der Gesellschaft — (Quai Palais Lažansky Nr. C. 1012—I) abzuhaltenden

### V. ordentlichen Generalversammlung.

Tagesordnung.

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Verwaltungsjahr 1871.
2. Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1871.
3. Bestimmung der Höhe der Abschreibung vom Werthe des Fundus instructus und des Oberbaues, der in den Reservefond zu hinterlegenden Quote und der zu vertheilenden Dividende für das Jahr 1871.
4. Beschlussfassung über die Erwerbung neuer Bahnconcessionen und über die Beschaffung der hiezu nothwendigen Geldmittel.
5. Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der §§ 2 und 7 der Statuten.
6. Wahlen in den Verwaltungsrath.
7. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen pro 1872.

An der Generalversammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselbe spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. bis 22. Mai, bei einer der nachbenannten Kassen hinterlegt haben und zwar:

in Prag bei der Direction der k. k. pr. Böhm. Nordbahn;
in Wien bei der k. k. pr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe;
in Warnsdorf bei der Escompte-Gesellschaft.

Für die hinterlegten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche Letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Herren Actionäre können sich bei der General-Versammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Jahresrechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herrn Actionär 8 Tage vor der Generalversammlung zugemittelt werden.

Prag, am 26. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

Nachdruck wird nicht honorirt.

## Königliche Ostbahn.

### Sommer-Fahrplan

für die Strecke **Danzig-Neufahrwasser** vom 19. Mai 1872 bis auf Weiteres.

**Danzig-Neufahrwasser:**

| Station | Züge XXII. | I. | XXIII. | V. | XXIV. | III. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Cl. | | | | | |
| | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. |
| Abfahrt | Mrgns. | Mrgns. | Nchm. | Nchm. | Abends | Abends |
| Danzig lege Thor | 5 45 | 9 32 | 1 46 | 4 21 | 7 46 | 10 10 |
| Danzig hohe Thor | 6 — | 9 47 | 2 — | 4 38 | 8 — | 10 24 |
| Neufahrwasser Ankunft | 6 12 | 9 59 | 2 12 | 4 50 | 8 12 | 10 36 |

**Neufahrwasser-Danzig:**

| Station | Züge XXIII. | II. | XXIV. | II. | XXVI. | XXVIII. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Cl. | | | | | |
| | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. |
| Abfahrt | Mrgns. | Vorm. | Nchm. | Abends | Abends | Abends |
| Neufahrwasser | 7 20 | 11 23 | 3 30 | 6 15 | 9 — | 10 50 |
| Danzig hohe Thor | 7 34 | 11 40 | 3 44 | 6 30 | 9 14 | 11 4 |
| Danzig lege Thor Ankunft | 7 46 | 11 52 | 3 56 | 6 42 | 9 26 | 11 16 |

Bromberg, den 16. April 1872.

**Königl. Direction der Ostbahn.**

## Thüringische Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass nach Vorschrift der §§ 10, 19 und 55 unseres Gesellschafts-Statuts die Dividende auf das Actien-Capital unserer Stammbahn (Litt. A) für das Betriebsjahr 1871 auf

**$10^1/_2$ Procent oder $10^1/_2$ Thaler**

für die Actie festgestellt worden ist.

Die Auszahlung derselben erfolgt gegen Rückgabe des Dividendenscheins No. 24 vom 1. Mai cr. ab:

1. in **Erfurt**: bei unserer Hauptcasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden Vormittags von 9 bis 12 Uhr;
2. vom 1. bis 31. Mai cr.:
   a) durch unsere sämmtlichen Billet-Expeditionen, nach drei Tage vorher geschehener Anmeldung;

ferner:

   b) in **Dessau**: durch Herrn **J. H. Cohn** und für dessen Rechnung
   c) in **Berlin**: durch die Herren **Breest & Gelpcke**;
   d) in **Frankfurt a/M.**: durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne**

und

   e) in **Leipzig**: durch die **Leipziger Bank**

in den gewöhnlichen Geschäftsstunden.

Erfurt, den 23. April 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Thüringische Eisenbahn.

**Stammactien Littr. B.**

(Gotha-Leinefelde).

Die auf unsere zum Bau der Gotha-Leinefelder Zweigbahn emittirten Stammactien Littr. B Serie A à 100 Thlr. für das Betriebsjahr 1871 entfallende Dividende ist nach Vorschrift der §§ 8 und folg. des XI. Nachtrags zu dem Statut unserer Gesellschaft auf den garantirten Betrag von

**4 Procent oder vier Thaler**

für die Actie festgestellt worden.

Die Auszahlung findet gegen Rückgabe des Dividendenscheins No. 5 pro 1871 vom 1. Mai c. ab und zwar:

1) in **Erfurt** durch unsere Hauptcasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden von 9—12 Uhr;
2) in den Stationsorten unserer Bahn: durch unsere Billet-Expeditionen nach vorhergegangener 3tägiger Anmeldung, ferner

vom 1.—31. Mai c.

3) in Berlin: durch die Direction der Disconto-Gesellschaft;
4) in Leipzig: durch die Leipziger Bank;
5) in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
6) in Cöln a/Rh. durch die Herren Sal. Oppenheim jr. & Comp.

in den gewöhnlichen Geschäftsstunden statt.

Erfurt, den 23. April 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

**Lieferung von Locomotiv-Heizkohlen und Cinder (Coke) betreffend.**

Das in der Zeit vom 1. Juni 1872 bis 31. Mai 1873 für die Sächsischen Staatsbahnen erforderliche Quantum zur Locomotivheizung tauglicher Kohlen und Cinder von ohngefähr:

90 Wagenladungen à 100 Ctr. Kohlen pro Werketag,

und

2000 Ctr. Cinder pro Monat

— letztere in gleichmässigen wöchentlichen Lieferungen anzuliefern — soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Preise sind pro Centner und zwar für Kohlen aus dem Zwickauer und Dresdener Bassin franco Staatseisenbahn, für Kohlen aus dem Lugauer Bassin franco Bahnhof Lugau und für Kohlen aus dem Oberschlesischen Bassin franco Bahnhof Löbau zu stellen.

Bezügliche Offerten (bei den Kohlen von nicht unter einer Wagenladung pro Werketag) sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotivheizkohlen (bez. Cinder)“

versehen bis spätestens den

**5. Mai d. J.**

portofrei an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche sich an ihre Offerte bis 20. Mai zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Exemplare der gegen früher in einigen Punkten abgeänderten Lieferungsbedingungen sind sowohl durch das Hauptbüreau der Königlichen Generaldirection als auch durch die Maschinenverwaltungen auf dem Bahnhofe Zwickau und dem Sächsisch-Schlesischen Bahnhofe hier, sowie durch die Bahnhofsinspection zu Lugau zu beziehen.

Dresden, am 18. April 1872.

**Königl. Generaldirection d. Sächsischen Staatseisenbahnen**
von Tschirschky.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es ist eine fernerweite Beschaffung von:

a) 6905505 Kilogr. oder rot. 183000 lfden. Metern gewalzte Eisenbahnschienen,
b) 646850 Kilogr. oder rot. 17000 lfden. Metern Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl.
c) 50000 Stück gleich rot. 237225 Kilogr. gewalzten und gelochten Laschen aus Puddelstahl,
d) 75000 Stück gleich rot. 56250 Kilogr. Laschenschraubenbolzen mit Kopf und Mutter,
e) 400000 Stück gleich rot. 110000 Kilogr. Schienennägeln,

erforderlich geworden.

Die Lieferung dieser Gegenstände soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist:

1. **bezüglich der gewalzten Eisenbahnschienen auf Montag den 13. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr,**
2. **bezüglich der Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl auf Donnerstag d. 16. Mai d. J. Vorm. 10 Uhr,**
3. **bezüglich der Laschen, Schraubenbolzen und Schienennägel auf Sonnabend, den 18. Mai d. J. Vorm. 10 Uhr,**

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst anberaumt.

Offerten müssen bis zu den vorgenannten Terminen frankirt und mit der Aufschrift

„Submission auf gewalzte Eisenbahnschienen“ oder
„Submission auf Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl“ oder
„Submission auf Kleineisenzeug“

eingereicht werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 18. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen fernerweit

40000 Stück eichene Stoss- und Mittelschwellen

im Wege der öffentlichen Submission in mehreren Loosen verdungen werden.

Offerten sind mit der Bezeichnung

„Submission auf Lieferung von Schwellen“

bis zu dem auf

**Mittwoch den 22. Mai c. Vormittags 10 Uhr**

angesetzten Submissionstermin versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen in den Büreaux der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen I und II zu Hannover, Bremen, Harburg, Göttingen, Osnabrück und Nordhausen zur Einsicht aus, können auch von der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst, wo dieselben gleichfalls ausliegen, auf dorthin zu richtendes portofreies Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 19. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die in der Zeit vom 1. Juli 1872 bis ult. Juni 1873 auszuführende Lieferung von

49000000 Kilogr. gesiebten Stückkohlen,
53500000 „ melirten Kohlen zur Locomotivheizung,
3800000 „ Ofenkohlen,
2500000 „ Schmiedekohlen und
1230000 „ Gaskohlen

soll in öffentlicher Submission vergeben werden. Offerten sind an die Königl. Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen“

versehen, bis zu dem auf **Freitag, den 17. Mai c., Vormittags 10 Uhr,** angesetzten Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei der Königl. Ober-Betriebs-Inspection zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei dorthin zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, 21. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Zur Ausrüstung einer neuen Wasserstation auf Bahnhof Breslau soll die Anfertigung und Lieferung nachstehend aufgeführter Gegenstände im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

12 Stück schmiedeeiserne Wasserreservoirs,
2 „ freistehende Wasserkrähne mit Peet'schen Absperrschiebern,
26 „ diverse Peet'sche Absperrschieber,
8 „ diverse Ventile,
7 „ Hydranten und

circa 1510 laufende Meter diverse gusseiserne Wasserleitungsrohre.

Termin hierzu ist auf

**Sonnabend den 11. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr**

im Bureau der unterzeichneten Dienststelle — auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst — anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Ausrüstungsgegenständen für die Wasserstation zu Breslau"

eingereicht sein müssen und in welchem auch die Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen sind im vorgenannten Bureau einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 20. April 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von 3 Loosen Erd- und Planirungsarbeiten auf der Strecke Camenz-Frankenstein der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Büreau Abtheilung III. hierselbst, Teichstrasse Nr. 18, zur Einsicht offen, auch können die Bedingungen daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

**auf Dienstag, den 14. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in dem oben bezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 22. April 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

65000 Stück Bahnschwellen von $2{,}_{15}^{m}$ Länge sowie der Bedarf an Weichenschwellen für 34 Weichen in Längen von $2{,}_{18}^{m}$ bis $4{,}_{0}^{m}$

in Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Bahn- und Weichenschwellen"

versiegelt und portofrei zu dem am

**6. Mai 1872 Vormittags 10 Uhr**

anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Central-Bureaus, Berlinerplatz No. 20 hierselbst einzureichen. Die Bedingungen können ebenfalls eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 23. April 1872.

**Directorium.**

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

4200000 Kilogramm 131mm hoher Eisenbahnschienen

aus Eisen im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen" versiegelt und portofrei zu dem

**6. Mai 1872 Vormittags 11 Uhr**

anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Central-Büreaus, Berlinerplatz 20 hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 23. April 1872.

**Directorium.**

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

38700 Kilogramm Laschenbolzen,
5000 „ Unterlagsplatten,
151300 „ Laschen

zu 131mm hohen Schienen, sowie

84000 Kilogramm Schienennägel

im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von kleinem Eisenzeug"

versiegelt und portofrei zu dem am

**6. Mai 1872 Vormittags 12 Uhr**

anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Central-Bureaus, Berlinerplatz No. 20 hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 23. April 1872. **Directorium.**

---

## Altona-Kieler Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung der nachstehend verzeichneten Oberbau-Materialien, als:

14500 Stück Stahlkopfschienen,
29000 „ Laschen,
58000 „ Schraubbolzen,
203000 „ Schienennägel,
51500 „ eichene Schwellen,

im Wege der Submission zu vergeben. —

Bedingungen und Zeichnungen liegen im Bureau unserer Material-Verwaltung zur Einsicht aus und können von dort in Abschrift bezogen werden. —

Offerten auf die ganze Lieferung oder auf einen Theil derselben sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Oberbau-Materialien" versehen, bis zum 1. Juni c., an unsere Material-Verwaltung, Bahnhof Altona, einzusenden. —

Später eingehende, oder den Lieferungsbedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt. —

Altona, den 25. April 1872. **Die Direction.**

H. Tellkampf.

---

## Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die auf unseren Bahnhöfen in Leipzig, Riesa, Dresden und Döbeln lagernden alten defecten Schienen und Schienenstücken, ca. 2300 Ctr., sowie ca. 430 Ctr. altes defectes Kleineisenzeug sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen, sowie specielles Verzeichniss der Schienen etc. können auf unserem Hauptbüreau hier eingesehen, oder von dort auf portofreies Ansuchen kostenfrei bezogen werden. Offerten sind verschlossen mit der Aufschrift: „Gebot auf alte Schienen" bis 4. Mai c. an uns einzusenden.

Leipzig, den 22. April 1872.

**Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.**

W. Seyfferth. C. A. Gessler.

---

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 1800 Thaler Gehalt und 240 Thaler Wohnungsentschädigung dotirte Stelle des Ober-Inspectors für den öconomischen Betrieb der unter unserer Verwaltung stehenden Schleswig-Holsteinischen Bahnen ist zu besetzen. Geneigte Bewerber wollen sich bis **ultimo Mai d. J.** unter Einsendung ihrer Zeugnisse und einer Darstellung ihrer bisherigen Thätigkeit schriftlich an die unterzeichnete Direction wenden.

Altona, den 26. April 1872.

**Die Direction.**

H. Tellkampf.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.**

Der
# Practische Maschinen-Constructeur
Herausgegeben von
**W. H. Uhland.**
Preis pro Quartal (6 Hefte mit 24 lithogr. Tafeln) 2 Thlr.
Verlag von Baumgärtner's Buchhandlung in Leipzig.

**Inhalt von 1871. Heft 6:**

Maschinenbau und Ingenieurwesen: Die Construction der Triebwerke. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Schuss-Spulmaschine für Seide mit Handbetrieb. Von Professor J. H. Krouauer. (Mit Zeichnungen Taf. 20.) Patentirtes hydroatmosphärisches Condensations-System. Von Placide Nezeraux in Paris. (Mit Zeichnungen Taf. 21.) — Vorrichtung zum Poliren gehärteter Gegenstände. (Mit Zeichnungen Taf. 21.) — Zwölfpferdige gekuppelte Fördermaschine. Von G. Meissner. (Mit Zeichnungen Taf. 22.) — Wandbohrmaschine. (Mit Zeichnungen Taf. 23.) — Transportable Handscheere.) (Mit Zeichnungen Taf. 24.) — Louis Schönherr's in Chemnitz mechanischer Webstuhl. Von Professor F. Kohl in Chemnitz. Schluss. Technische Umschau: Ueber das Entwerfen von Modellen für den Eisenguss mit besonderer Berücksichtigung auf den Bauguss. Von Dr. E. F. Dürre in Aachen. (Schluss.) — Ueber die Construction der neueren Maischmaschinen. (Mit Holzschnitten.) — Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civ.-Ingenieur. (Fortsetzung.) — Notizen aus der Praxis: Proben von Wiener Wasserleitungsrohren. (Mit Holzschnitten.) — Technische Briefe: Die lundwirthschaftliche Maschinen-Industrie. (Schluss.) — Fortschritte der Industrie und Technik: Charier's Knochen-Brennofen. (Mit Holzschnitten.) — Leicht beweglicher Erdbohrer. (Mit Holzschnitten.) — Expansionsventil für Fördermaschinen. (Mit Holzschnitt.) — Bücherschau. — Fragekasten. — Beantwortungen.

Inhalt der „Industriellen Rundschau."

Volkswirthschaftliche Briefe III. — Die Holzindustrie in Oesterreich. — Actienschwindel und Gründungsfieber. Von Julius Frühauf. — Deutsche Auswanderung. — Wirthschafts-Statistik Ungarns. — Notizen.

**Inhalt von 1872. Heft 7.:**

Maschinenbau und Ingenieurwesen: Die Construction der Triebwerke. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Krupp's Rundkeil-Verschluss für kurze 21 Cmtr. Marine-Ring-Kanonen. Von Ph. Reden, Ingenieur. (Mit Zeichnungen Taf. 25.) — Pumpwerk für eine städtische Wasserkunst. (Mit Zeichnungen Taf. 26.) — Rotirende Schiebersteuerung. Von H. Graeb. (Mit Zeichnungen Taf. 27.) — Bergmann's Patent-Dampfkessel von Joseph Khern. (Mit Zeichnungen Taf. 28.) — Ueber Mälzerei und Anlage von Malztennen. Schluss. — Schiebersteuerungs-Diagramme. Fortsetzung. (Mit Holzschnitt.) — Technische Umschau: Ueber die Construction der neueren Maischmaschinen. Fortsetzung. (Mit Holzschnitten.) — Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civ.-Ingenieur. Fortsetzung. — Die Estes-Dampfmaschine. (Mit Holzschnitten.) — Die Hodgson'sche Drahtseilbahn als Transportmittel für landwirthschaftliche Zwecke. — Technische Briefe: Philadelphia. Berichte aus Amerika. (Mit Holzschnitt.) — Fortschritte der Industrie und Technik: Gespinnstfasermanufacturen. (Mit Holzschnitten.) — Recepte und Notizen. — Fragekasten. Beantwortungen.

Inhalt der „Industriellen Rundschau."

Finanz- und Handelsübersicht vom März. — Die Wiener Weltausstellung 1873. — Verkehrswesen. — Aus der ältesten Zeit der Weberei I.

# DER BERGGEIST
**Zeitung für Berg-, Hüttenwesen und Industrie.**
(XVII. Jahrgang.)

Mit steigendem Erfolg strebt das gesammte Berg- und Hüttenwesen in seinem Entwickelungsgange vorwärts und immer mehr tritt die ausserordentliche Bedeutung dieser vielfach unterschätzten Zweige des grossen wirthschaftlichen Ganzen hervor. Im Hinblick auf einen derartigen erfreulichen Aufschwung wird unsere den Fachleuten wohlbekannte Zeitung sich mit verdoppeltem Eifer bemühen, die Interessen des Berg- und Hüttenwesens nach allen Richtungen hin — in technischer, commercieller, adminstrativer, wie überhaupt allgemein volkswirthschaftlicher Beziehung — auf das umfassendste zu vertreten. Insbesondere wird das Blatt durch fortwährende Zugabe von Beilagen und Zeichnungen, welch' letztere vorzugsweise die neuesten technischen Fortschritte des In- und Auslandes behandeln, den höhern Anforderungen der Zeit gerecht zu werden suchen.

Abonnements auf den „Berggeist" werden zu dem trotz des reichlichern Materials unverändert gebliebenen Preise von 1 Thlr. 15 Sgr. vierteljährlich von allen Postämtern Deutschlands, Oesterreichs und Luxemburgs, sowie auch von den Buchhandlungen entgegengenommen.

Anzeigen, für welche sich das Blatt bei der grossen und anhaltend steigenden Verbreitung (die Zahl der über alle Bergwerks- und Hütten-Districte Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, über England, Belgien, Frankreich und das weitere Ausland, wie Italien, Spanien, Portugal, Russland, Nord- und Süd-America ausgebreiteten Empfangs-Orte hat im 1. Quartal 1872 Vierhundert und dreissig überschritten) vorzugsweise empfiehlt, werden mit 1½ Sgr. die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum berechnet.

Köln, im März 1872.

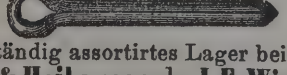
**Die Expedition des Berggeist.**

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:
# Aus allen Welttheilen.
**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des April-Heftes 1872:**

Ein erlöschendes Volk, von L. Dubois. Die geographischen Forschungen und Entdeckungen des Jahres 1871, von O. Delitsch. Die Kassuben und die Kassuben, von G. Jaquet. Madagaskar, von S. Ruge. Ueber Anbau und Zubereitung des Thees in Ostindien, von einem alten Pflanzer (O. Flex). Bilder aus Lothringen. Reisebriefe aus Brasilien, von C. M. Aus den Salzburger Bergen, von Fr. Koeck. Die Heimkehle zu Offtrungen, von Schönichen.) Bilder aus England und Wales. 1. Swansea und seine Kupferwerke. 27 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc. Mit 10 Holzschnitten.

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten u. Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.

# Eiserne Patentsplinte.

Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heil** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

# Ein Constructeur
11 Jahre Praxis, mit Locomotiven und allen bei Eisenbahnen vorkommenden Eisenconstructionen vertraut, sucht anderweitige Stellung als **Chef oder Chef-Assistent eines Büreaus.** — Adressen sub **X Y** befördert die Expedition dieser Zeitung.

Grösstes Lager von allen möglichen
# Zeichnen-Materialien
bei **Wilh. Meyer & Co.**
**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

# Für Bau-Unternehmer
empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

Ein unv. mit dem Eisenbahn-Betriebsdienst vollkommen vertrauter Mann sucht Stellung zum 1. Mai oder später in einem Geschäft, Fabrik etc. Hierauf Reflectirende werden gebeten, Ihre w. Offerten unter **Z. R. 577** an die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in Berlin gelangen zu lassen.

Ein im Berg-, Hütten- und Eisenbahnwesen practisch erfahrener
# Ingenieur,
derzeit Bauleiter einer grösseren Bahnstrecke, sucht wegen baldiger Vollendung derselben Stellung. Tüchtiges Personal als Bauführer, Polire etc. könnte derselbe verschaffen.
Gefl. Adressen sub **$ 808** an **Herrn Rudolf Mosse Leipzig.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

**No. 51.** **Leipzig, am 1. Mai 1872.**

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Anschluss-Station Stralau der Niederschlesisch-Märkischen und Preussischen Ostbahn an die Berliner Verbindungsbahn. Eröffnung der Elm-Gemündener Zweigbahn. — Officielle Mittheilungen über die Einnahmen der Vereinsbahnen im März 1872. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist der bisher mit dem telegraphischen Rufzeichen Vo.—Vn. bezeichneten Anschlussstation der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und Ostbahn an die Berliner Verbindungsbahn der Name „**Stralau**“ beigelegt worden.

Ferner wird die Station „**Wedding**“ der Berliner Verbindungsbahn **am 1. Mai d. J.** für den Personen-Verkehr eröffnet werden. — Berlin, den 26. April 1872.

---

Nach Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Cassel wird die zur Bebra-Hanauer Eisenbahn gehörige, $6_{,13}$ Meilen lange Zweigbahn **Elm-Gemünden** mit den Stationen

Elm, Vollmerz, Sterbfritz, Jossa, Mittelsinn, Burgsinn, Rieneck und Gemünden (Anschluss an die Bayerische Staats-E.)

**am 6. Mai d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet und dadurch eine directe Verbindung zwischen Würzburg und Cassel über Fulda hergestellt werden. — Berlin, den 28. April 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im März 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr Gulden | aus dem Frachten-Verkehr Gulden | in Summa Gulden | Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden | Bis ultimo März Gulden | Differenz gegen das Vorjahr Gulden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | | | | | | |
| Alföld-Fiumaner Eisenbahn | $52_{,5}$ | 41 | 91526 | 62688 | 281165 | 410482 | 65126 | 52884 | 118010 | +20062 | 347148 | +71244 |
| Arad-Temesvár [1] | 8 | — | 7465 | — | 64113 | — | 6530 | 8297 | 14827 | — | 41875 | — |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn | $8_{,5}$ | $8_{,5}$ | 23650 | 18792 | 2860699 | 2760096 | 13692 | 116933 | 130625 | +11460 | 326850 | +27456 |
| Böhmische Nordbahn | 19 | 19 | 29140 | 30373 | 523170 | 531742 | 18379 | 66713 | 85092 | +112 | 238317 | —8511 |
| Böhmische Westbahn | 27 | 27 | 30469 | 27599 | 1462126 | 1521463 | 42150 | 197553 | 239703 | —31803 | 736960 | +14180 |
| Buschtêhrader Eisenbahn [2] | $37_{,948}$ | $29_{,482}$ | 53304 | 44177 | 2073271 | 2289337 | 46127 | 164721 | 210848 | +31710 | 648296 | +179628 |
| Dux-Bodenbacher Eisenbahn [3] | $6_{,7}$ | — | 7705 | — | 148436 | — | 2912 | 11022 | 13934 | — | 36063 | — |
| Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn [4] | 9 | 9 | 15858 | 12129 | 198751 | 213177 | — | — | 32077 | —1205 | 89001 | —2825 |
| Galizische Carl Ludwig-Bahn | 77 | 70 | 53187 | 42619 | 988626 | 1048676 | 126543 | 544460 | 671003 | —70104 | 2106315 | +158999 |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | $5_{,5}$ | $5_{,5}$ | 11725 | 8358 | 650745 | 596079 | 6295 | 69366 | 75661 | +14310 | 215217 | +35506 |
| Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn [5] | $2_{,9}$ | $2_{,9}$ | 5474 | — | 103318 | — | 1958 | 9887 | 11845 | — | 31423 | — |
| a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 80 | $82_{,50}$ | 171826 | 162629 | 4820889 | 5650331 | 311999 | 1488062 | 1800061 | —109750 | 5268234 | +219923 |
| b. Mährisch-Schlesische Nordbahn | $18_{,8}$ | $18_{,8}$ | 28366 | 22759 | 412097 | 332760 | 23896 | 53793 | 77689 | +4127 | 251396 | +39483 |
| Kaiser Franz-Josef-Bahn [6] | $88_{,5}$ | $46_{,5}$ | 134802 | 75300 | 856576 | 515993 | 186971 | 214046 | 401017 | +110625 | 967023 | +290660 |
| a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn | $72_{,95}$ | $73_{,30}$ | 135592 | 110115 | 2311986 | 2232621 | 214222 | 476324 | 690546 | —35584 | 1984022 | +29247 |
| b. Neumarkt-Braunauer Bahn | $08_{,00}$ | $7_{,80}$ | 9513 | 4227 | 367577 | 41179 | 9304 | 30977 | 40281 | +32436 | 131600 | +108502 |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn [7] | $48_{,5}$ | $17_{,5}$ | 47005 | 13794 | 548192 | 390439 | 36110 | 61332 | 97442 | +39897 | 248965 | +111821 |
| Kronprinz Rudolfsbahn | $60_{,5}$ | $58_{,5}$ | 84847 | 65696 | 959328 | 897821 | 62369 | 99181 | 161850 | +26308 | 437229 | +91847 |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn | 47 | 47 | 28061 | 22940 | 329932 | 327855 | 49753 | 105083 | 154836 | +3624 | 532924 | +112466 |
| Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [8] | 8 | 8 | 12716 | 9805 | 571234 | 543608 | — | — | 71640 | +5676 | 235331 | —5831 |
| Oesterr. Nordwestbahn | 81 | 31 | 126335 | 40907 | 1327461 | 985174 | 83389 | 214140 | 297529 | +204173 | 874114 | +645779 |
| Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E. | $207_{,5}$ | $207_{,5}$ | 339534 | 272843 | 7066109 | 9411397 | 773144 | 2003985 | 2777129 | —457914 | 8214664 | —327381 |
| Oesterr. Südbahn | 287 | 260 | 514440 | 395182 | 6934959 | 6385454 | 815383 | 1859078 | 2674461 | —244155 | 7152267 | —335382 |
| Ostrau-Friedlander E. | $4_{,4}$ | $4_{,4}$ | 6810 | 4077 | 268694 | 99468 | 2584 | 22564 | 25148 | +12143 | 68290 | +21817 |
| Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn | $8_{,50}$ | $8_{,50}$ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Salzburg-Halleiner E. [9] | $2_{,40}$ | — | 3319 | — | 53172 | — | 1053 | 4224 | 5277 | — | 17627 | — |
| Erste Siebenbürger Eisenbahn | $38_{,5}$ | $38_{,5}$ | 29505 | 27440 | 577111 | 407170 | 27840 | 102598 | 130438 | +9492 | 232303 | +37121 |
| Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn | $31_{,5}$ | $31_{,5}$ | 53474 | 47276 | 1024547 | 1378040 | 30941 | 158272 | 189213 | —65774 | 537203 | —82944 |
| Theissbahn | 77 | 77 | 101677 | 76601 | 1311139 | 1661984 | 146405 | 324106 | 470511 | —90489 | 874802 | —106473 |
| Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn | $11_{,50}$ | $11_{,50}$ | 27448 | 23036 | 428402 | 843733 | 17397 | 43628 | 61025 | —22666 | 203395 | —31906 |
| Ungarische Nordostbahn [10] | 28 | — | 34840 | — | 162505 | — | 29195 | 31435 | 60630 | — | 172989 | — |
| Ungarische Ostbahn [11] | 35 | 20 | 31659 | 14745 | 222985 | 151678 | 30733 | 36387 | 67120 | +11283 | 183253 | +44238 |
| Ungarische Staatseisenbahnen | $62_{,5}$ | $44_{,5}$ | 77272 | 48354 | 955352 | 1261126 | 111659 | 194270 | 305929 | +48861 | 887941 | +214991 |
| Ungarische Westbahn [12] | $15_{,4}$ | — | 20721 | — | 84208 | — | 13964 | 13196 | 27160 | — | 74866 | — |
| Wr. Neustadt-Gr. Neusiedel Eisenb. [13] | $4_{,50}$ | — | 6664 | — | 129353 | — | 3611 | 10554 | 14165 | — | 41094 | — |

[1] Eröffnet am 6. April 1871.

[2] Priesen-Carlsbad ($7_{,7}$ M.) und Tirschnitz-Franzensbad ($0_{,35}$ M.) am 9. December 1871 eröffnet.

[3] Eröffnet am 2. October 1871.

[4] Vom 26. Februar bis 24. März 1872.

[5] Eröffnet am 1. October 1871.

[6] Gemünd-Čerčan-Pišely ($18_{,9}$ M.) am 3. September 1871, Čerčan-Pišely-Prag ($5_{,4}$ M.) am 14. December 1871 eröffnet.

[7] Sillein-Poprád ($18_{,32}$ M.) am 8. December und Poprád-Igló ($3_{,49}$ M.) am 12. December 1871, Abos-Igló am 18. Mai 1872 eröffnet.

[8] Vom 26. Februar bis 24. März 1872, resp. vom 1. December 1871 an.

[9] Eröffnet am 15. Juli 1871.

[10] Debreczin-Nagy-Karoly ($9_{,17}$ M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly. Szathmar ($4_{,75}$ M.) am 25. September 1871, Szerencs-Satoralja-Ujhely ($5_{,99}$ M.) am 26. October 1871 eröffnet.

[11] Karlsburg-M.-Vásárhely ($14_{,76}$ M.) am 20. November 1871 eröffnet.

[12] Raab-Steinamanger eröffnet am 1. October 1871.

[13] Eröffnet am 1. September 1871.

# Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat März 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr | aus dem Güter-Verkehr | in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo März | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | | | | | | |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bebra-Hanauer Eisenbahn | 19,5 | 19,5 | 40108 | 114804 | 559670 | 471691 | 31360 | 52900 | 87910 | —82245 | 246930 | —121064 |
| a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb. | 108,68 | 97,06 | 935524 | 837259 | 21030417 | 18247878 | 210969 | 778136 | 1050505 | +100850 | 2938123 | +484555 |
| b. Ruhr-Siegbahn | 14,39 | 14,39 | | | | | 12593 | 136192 | 156835 | +9928 | 448227 | +79530 |
| Berlin-Anhaltische E. | 49,14 | 49,14 | — | — | — | — | 103200 | 216400 | 327600 | —33567 | 895300 | +14319 |
| Berlin-Görlitzer E. | 27,6 | 27,6 | — | — | — | — | 25760 | 75719 | 109088 | +5839 | 279063 | +40530 |
| Berlin-Hamburger E. | 39,7 | 39,7 | — | — | — | — | 83651 | 308521 | 410185 | +9305 | 1112659 | +155531 |
| Berlin-Potsdam-Magdburger E. | 19,54 | 19,54 | — | — | — | — | 80653 | 145177 | 225830 | —82059 | 636532 | —123143 |
| a. Berlin-Stettin-Stargard | 29,7 | 29,7 | — | — | — | — | 72297 | 158351 | 231241 | +45170 | — | +124966 |
| b. Stargard-Cöslin-Colberg | 22,9 | 22,9 | — | — | — | — | 21827 | 35787 | 57711 | +10587 | — | +31904 |
| c. Zweigbahn Cöslin-Danzig | 26,31 | 26,31 | — | — | — | — | 16723 | 12236 | 29027 | +4679 | — | +20381 |
| d. Vorpommersche Zweigbahnen | 31,4 | 31,4 | — | — | — | — | 29905 | 30992 | 61041 | +794 | — | +10982 |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | 39,67 | 22,89 | 126959 | — | — | — | 47558 | 105013 | 164571 | +27741 | — | +109359 |
| Cottbus-Grossenhain | 10,60 | 10,60 | 15338 | 10282 | 340769 | 179570 | 4221 | 16447 | 20668 | +8031 | 53609 | +22401 |
| Halle-Sorau-Gubener E. [2] | 15,54 | — | — | — | — | — | 6260 | 9304 | 17399 | — | 44052 | — |
| Hannoversche Staatsbahn | 111,1 | 111,1 | — | — | — | — | 200249 | 584978 | 853632 | +76296 | 2300534 | +273738 |
| a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst. | 32,4 | 32,4 | 115716 | 112808 | 969852 | 767561 | 45913 | 80780 | 126693 | +990 | 338975 | +23165 |
| b. Glückstadt-Elmshorn | 4,5 | 4,5 | 12631 | 13218 | 81040 | 143670 | 3327 | 2962 | 6289 | —3016 | 17816 | —33028 |
| c. Schleswigsche E. | 30,9 | 30,9 | 36568 | 36063 | 256774 | 285931 | 18309 | 32039 | 50348 | —3187 | 142817 | +13473 |
| Homburger E. | 2,41 | 2,41 | 50635 | 48292 | 55450 | 36941 | 10176 | 1582 | 11758 | +346 | 31061 | +2449 |
| a. Köln-Mindener Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn | 48,72 | 48,72 | — | — | — | — | 126668 | 596223 | 773670 | —20256 | 2161843 | +45334 |
| b. Köln-Giessen und Rheinbrücken | 24,31 | 24,31 | — | — | — | — | 24275 | 175563 | 216409 | 28828 | 635068 | +129713 |
| c. Zusammen | 73,03 | 73,03 | — | — | — | — | 150938 | 771786 | 990079 | +8572 | 2796911 | +175047 |
| d. Venlo-Hamburger Bahn [3] | 15,60 | 8,94 | — | — | — | — | 11177 | 28417 | 41593 | — | 122433 | — |
| Leipzig-Dresden | 29,35 | 29,35 | — | — | — | — | 69636 | 199665 | 269331 | —20779 | 715869 | +46819 |
| a. Lübeck-Büchen | 6,3 | 6,3 | 11897 | 11382 | 212593 | 187491 | 3934 | 10594 | 60470 | —3571 | 157568 | +25752 |
| b. Lübeck-Hamburg | 8,45 | 8,3 | 30580 | 32254 | 341959 | 380051 | 13448 | 27594 | | | | |
| Märkisch-Posener E. | 36,2 | 36,2 | — | — | — | — | 21197 | 23393 | 45623 | — | — | — |
| a. Magdeburg-Leipzig | 22,682 | 22,682 | — | — | — | — | 49507 | 16941 | 215448 | —25690 | 643516 | +43133 |
| b. Halle-Casseler Zweigbahn | 25,8 | 22,25 | — | — | — | — | 22733 | 57978 | 80711 | —58918 | 229605 | —114946 |
| Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg u. Magdeburg-Wittenberge | 44,0 | 44,0 | 182716 | 176335 | 3602023 | 3744732 | 64018 | 187387 | 251405 | —37136 | 700520 | —5897 |
| Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Lehrte | 31,9 | 16,6 | 56029 | 11024 | 658089 | 52276 | 390999 | 82385 | 121484 | +114690 | 334894 | +324016 |
| Magdeb.-Halberstädter E. c. Stendal-Salzwedel u. Aschersleben-Cönnern | 11,14 | 7,6 | 16703 | 6866 | 249675 | 23855 | 3815 | 6592 | 10407 | +6779 | 27000 | +16885 |
| Vormalige Mecklenburgische Eisenb. | 19,27 | 19,27 | — | — | — | — | 21868 | 27696 | 49564 | +1411 | 135030 | +ca. 21000 |
| Nassauische E. | 27,58 | 27,58 | 121141 | 96968 | 1902487 | 1553776 | 24043 | 68847 | 102816 | +17127 | 279593 | +52576 |
| Niederländische Rheinbahn | 28 | 28 | 138668 | 117935 | 1201740 | 1386738 | 93570 | 101704 | 195274 | —19416 | 2503100 [5] | +133707 |
| Niederschlesische Zweigb. | 11,1 | 9,5 | 19321 | 31797 | 325363 | 369325 | 6178 | 17166 | 23344 | —10074 | 72490 | —9593 |
| Nordhausen-Erfurter E. | 10,2 | 10,2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| a. Oberschlesische Hauptbahn [6] | 64,63 | 64,63 | — | — | — | — | 77878 | 472310 | 635311 | —55281 | 1873273 | +59889 |
| b. „ Zweigbahn | 12 | 12 | — | — | — | — | — | 18216 | 18632 | +5660 | 47983 | +10957 |
| c. Breslau-Posen-Glogau | 27,84 | 27,84 | — | — | — | — | 31284 | 90495 | 137184 | —9712 | 367777 | —14591 |
| d. Stargard-Posen | 22,63 | 22,63 | — | — | — | — | 18230 | 54098 | 83928 | —4268 | 223029 | +107 |
| Ostpreussische Südbahn | 32,30 | 30,20 | 39004 | 34521 | 584641 | 817626 | 15261 | 43569 | 61097 | —8712 | 168490 | +11294 |
| Preussische Ostbahn [7] | 157,01 | 134,59 | — | — | — | — | 237682 | 492821 | 747141 | —31324 | 2156099 | +323819 |
| Rechte Oderufer-E. | 40,67 | 39,4 | — | — | — | — | 24965 | 101706 | 136671 | +21968 | — | +101516 |
| Rheinische E. | 111,42 | 92,52 | 493700 | 505362 | 9435000 | 8368017 | 237810 | 592920 | 830730 | +21096 | 2337705 | +125044 |
| a. Rhein-Nahe-Eisenbahn | 16,15 | 16,15 | — | — | — | — | 21300 | 64610 | 90213 | —58333 | 267517 | —60317 |
| b. Saarbrücker E. | 21,93 | 21,93 | — | — | — | — | 29000 | 134121 | 179744 | —23681 | 509015 | +9352 |
| Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb. | 37,256 | 37,256 | — | — | — | — | 29000 | 134121 | 179744 | —23681 | 509015 | +9352 |
| Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb. | 1,345 | 1,345 | — | — | — | — | 76233 | 222567 | 298800 | —95491 | 796967 | —119223 |
| Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb. | 8,91 | 8,9 | — | — | — | — | 905 | 1570 | 2475 | +489 | 6291 | +1463 |
| Thüringische Eisenb. d. Gera-Eichicht [8] | 10,28 | — | — | — | — | — | 5262 | 10894 | 16156 | +2120 | 40848 | +253 |
| Tilsit-Insterburger E. | 7,1 | 7,1 | 8247 | 8687 | 72448 | 64535 | 5150 | 9083 | 14233 | — | 35361 | — |
| | | | | | | | 3416 | 4048 | 8294 | —791 | 24297 | +1140 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bayerische Ostbahnen [9] | 86,25 | 81,4 | 204889 | 189017 | 2198035 | 2316208 | 138368 | 480737 | 619124 | —135051 | 1773183 | —208179 |
| Bayerische Staatsbahnen | 268,5 | 249 | 488083 | 463071 | 5122526 | 5432783 | 464981 | 1287536 | 1752517 | —187486 | 4908928 | —359299 |
| Frankfurt-Hanauer E. | 5,46 | 5,46 | 53777 | 49212 | 668161 | 447667 | 30165 | 47169 | 78284 | +5652 | 209525 | +20415 |
| Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien) | 33,79 | 33,79 | 274388 | 299718 | 2325145 | 2047436 | 169491 | 219653 | 390375 | —33665 | 1087043 | —30557 |
| Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien) | 21,85 | 12,44 | 91850 | 39282 | 498929 | 270960 | 21162 | 25649 | 47003 | +28199 | 132579 | +86845 |
| Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) | 0,8 | 0,8 | 84355 | 79702 | 14000 | 10000 | 9430 | 350 | 9780 | +662 | 27082 | +2964 |
| Oberhessische Eisenb. | 23,47 | 20,76 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Pfälzische Eisenbahnen | — | — | 228185 | 283030 | 4292536 | 4132948 | 155861 | 408857 | 564718 | —52408 | 1647262 | +42307 |
| Taunusbahn [10] | — | — | 83710 | 87527 | 436869 | 317660 | 32878 | 24712 | 57966 | —784 | 145688 | —12338 |
| Werrabahn | 22,8 | 22,88 | — | — | — | — | 25785 | 78104 | 103889 | +1195 | 314432 | +16124 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Warschau-Wien | 46 3/7 | 46 3/7 | 75741 | 79487 | 4978370 | 416643 | 68516 | 196049 | 286653 | +12842 | 755728 | +61665 |
| Warschau-Bromberg | 19 6/7 | 19 6/7 | 23743 | 22115 | 1080199 | 1694259 | 18117 | 31940 | 64982 | —6930 | 172749 | +340 |
| Riga-Dünaburg | 34,56 | 34,56 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben:** | | | | | | | | | | | | |
| Schweizerische Centralbahn . . . . | 238 Kil. | 238 Kil. | 170000 | 337310 | 1585000 | 1547202 | 241000 | 519000 | 760000 | —193000 | — | — |

**Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.**

[1] Cottbus-Guben (5,03 M.) am 1. September, Cottbus-Falkenberg (10,51 M.) am 1. December 1871 eröffnet.

[2] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[3] Münster-Osnabrück (6,66 M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.

[4] Eröffnet Spandau-Gardelegen (16,56 M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli, Gardelegen-Lehrte (13,37 M.) am 1. November 1871.

[5] Vom 1. Mai 1871 bis ult. März 1872.

[6] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn, jedoch excl. der am 1. October 1871 eröffneten Strecke Breslau-Strehlen (4,9 M.).

[7] Am 15. November 1871 wurde die Theilstrecke Flatow-Conitz, 6,76 M., am 20. November die Theilstrecke Thorn-Jablonowo, 7,85 M., am 27. November die Theilstrecke Gerdauen-Rothfliess, 8,31 M., zusammen 22,42 Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

[8] Eröffnet am 20. December 1871.

[9] Nürnberg-Neumarkt (4,85 M.) eröffnet am 1. December 1871.

[10] Zur Vergleichung. Einnahmen pro März 1869: 47 851 fl. 1 kr., pro März 1870: 45 897 fl. 49 kr.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Verzeichniss

der im Monate März c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Güter-Expedition Braunschweig.

H C 3777. 1 Fass Senf (59 Pfd.).
1 Sack Hafer (151 Pf.).
1 Collo Maschinentheile.
HP 925. 1 Kiste Seife (49 Pfd.). Beklebt Lichtenfels-Braunschweig.

Station Wolfenbüttel.

T 210. 1 Korb Töpferwaaren (66 Pfd.).
L M I. 1 Ballot Manufacturwaaren (10 Pfd.).

Station Kreiensen.

H T. 2 Pack Säcke (122 Pfd.).
2 Pack Sägemehl (275 Pfd.).

Station Holzminden.

1 Partie Lumpen (334 Pfd.).

### Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat März 1872.

R T 316. 1 Ballen anscheinend Garn (3 Ctr. 80 Pfd.) von Schweidnitz lagert in Reichenbach seit 30. März.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** lagernden Güter.

H S 27. 1 Strang Topfdeckel (23 Pfd.) von Kreiensen lagert in Eisleben seit 27. März cr.
1 Gasrohr lagert in Nordhausen seit 16. März cr.
1 Collo eis. Klammern (8 Pfd.) bekl. Frankfurt a/O. lag. in Leinefelde.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro März 1872 lagernden Güter.

a) Ballen und Packete.

C F 1855. 1 Serone Tabak (99 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Halberstadt.
K 214. 1 Ballen Tuch (21 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Berlin.
Wilhelm Hollmann Thierarzt in Meinersen b. Celle. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Berlin.

b) Fässer und Tonnen.

B P 718. 1 Fass Eisenwaaren (5 Ctr. 66 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

c) Säcke.

B 59. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 36 Pfd.) von Hamburg lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
R. 1 Sack Düngemittel (1 Ctr. 44 Pfd.) aus Wagen 6445 MH lagert in der Güter-Expedition Berlin.

d) Diverse.

1 Zugstange (68 Pfd.) aus Wagen 6265 M H lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 leerer Weidenkorb (10 Pfd.) von Deutz lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
9 Stück Schiefertorf lagern in der Güter-Expedition Wittenberge.
1 Koppelbaum grün, 8' lang aus Wagen 4027 MH. lagert in der Güter-Expedition Wittenberge.
1 Stange □ Eisen (84 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in der Güter-Expedition Vinzelberg.
1 Sackkarre aus Wagen 256 M. W. lagert in der Güter-Expedition Wittenberge.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. April 1872 lagernden Güter.

Kisten und Koffer.

K & R 281. 1 Kiste grb. Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert in Neustadt.
K 11. 1 Kiste Marmor (70 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S D 651. 1 Kiste Apothekerwaaren (35 Pfd.) lagert im Central-Depot.
HΓ 18317. 1 Kiste Cichorien (110 Pfd.) lagert im Central-Depot.
K & L 1314. 1 Kiste (Inh. unbek., 58 Pfd.) lagert im Central-Depot.

Fässer.

R H B. 1 leeres Fass lagert in Homburg.
G B 3736. 1 Fass Talg (110 Pfd.) lagert in Zweibrücken.
D G 3585. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
(R) & D 615. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G B 883. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J L K 18. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
P H S 2. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Central-Depot.
G B 432. leeres Fass lagert im Central-Depot.
A R 39. 1 leeres Fass lagert im Central-Depot.

Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

M M 1707. 1 Sack Militäreffecten (51 Pfd.) lagert in Homburg.
H 3. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Landau.
1 Sack Spelz (100 Pfd.) lagert in Landau.
G F 12. 1 Sack Pferdedecken lagert in Neustadt.
D & C 6372. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
L & G Palmer 4013. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
L & G Palmer 7. 1 Pack leere Säcke (56 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
B 1. 1 Pack leere Säcke (12 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G L 276. 1 Sack Beinschwarz (150 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S. 5 Sack leere Säcke (218 Pfd.) lagern in Ludwigshafen.
Weissenburger. 1 Sack leere Säcke (26 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S 6771. 1 Sack leere Säcke (9 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
E 1. 1 Sack leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
B 1. 1 Sack leere Säcke (44 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
L & C 187. 1 Ballot (Inh. unbek., 89 Pfd. lagert im Central-Depot.

Diverse.

J W 1. 1 Stange Rundeisen (48 Pfd.) lagert in Maikammer.
S H. 1 Tönnchen Häringe (38 Pfd.) lagert in Landau.
C H 186. 1 Korb leere Flaschen (176 Pfd.) lagert in Landau.
J. G. 1558. 1 Korb (Inhalt unbek., 60 Pfd.) lagert in Maximiliansau.
B 3428. 1 Korb Eisenwaaren (26 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
2 leere Körbe (28 Pfd.) lagern in Ludwigshafen.
A L. 2 Siebe lagern in Ludwigshafen.
1 eiserner Kasten (25 Pfd.) lagert im Central-Depot.
3 Tische lagern im Central-Depot.
3 Schränke lagern im Central-Depot.

### Königlich Preussische Ostbahn. März 1872.

3 eiserne Gewichte à 0,5 Kilogr. lagern in Bromberg.

### Verzeichniss

der am 31. März 1872 auf den **Württembergischen Stationen** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

B 7330. 1 Kübel (166 Pfd.) lagert in Immendingen seit 8. März.
C B C 6920. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 31. März.
C H. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. März.
C H S 1621. 1 Kiste Leinen (326 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13. März.
C P. 1 Kiste Kleider (160 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13. März.
P E 155. 1 leeres Bierfässchen, 19 Maas haltend, lagert in Ulm seit 5. März.
P F A L. 1 leeres Fässchen (25 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 31. März.
P N 438. 1 Kiste (100 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 18. März.
R Q M 995. 1 Ballen Wollwaaren (524 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 13. März.
W W 19. 1 leeres Fass (72 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. März.
5478. 1 leere Kiste (22. Pfd.) lagert in Bruchsal seit 2. März.
JF/S 1 Kiste Kurzwaaren (12 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13. März.

J S C 145. 1 Kiste Seidewaaren (164 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13. März.
Schäfer 626 & 15. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. März.
G Steinle 180. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. März.
Gaiser u. Dürr 265. 1 leeres Fass (26 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. März.
Pfeifer 31. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Ulm seit 2. März.
1 Packet Schrauben (1½ Pfd.) lagert in Rottweil seit 30. März.
2 eiserne Ofentheile (15 Pfd.) lagern in Ulm seit 2. März.
4 Fässer Petroleum (1025 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 31. März.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## b) Fehlende.

### Verzeichniss
der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** fehlenden Güter.

K 276. 1 Pack Papier von Nordhausen fehlt in Halle s. 17. März cr.
F C 19. 1 Strang Topfdeckel (10 Pfd.) von Kreiensen fehlt in Eisleben seit 27. März cr.
# 88. 3 eis. Kochgeschirre (4 Pfd.) von Halle fehlen in Sangerhausen seit 25. März cr.
2 Stricke, 30 resp. 32′ lang, von Essen fehlen in Rossla s. 2. März cr.
2194, 2731, 2735. 3 leere Fässer (167 Pfd.) von Salzungen fehlen in Nordhausen seit 19. März cr.
W St
W A 113. 1 leeres Fass (70 Pfd.) von Marburg fehlt in Nordhausen seit 3. April cr.
F T 1325. 1 Fass Wein (126 Pfd.) von Oberlahnstein-Berlin fehlt in Nordhausen seit 5. April cr.
P L 75. 1 Kiste Butter (68 Pfd.) von Arenshausen resp. Göttingen fehlt in Heiligenstadt seit 25. März cr.
E 1. 1 Sack leere Säcke (41 Pfd.) von Leinefelde fehlt in Arenshausen seit 3. November 1871.

### Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro März 1872 fehlenden Güter.

a) Kisten und Koffer.

G 30. 1 Kiste Grabkreuz (43 Pfd.) von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 6. December.
H L 4. 1 Kiste Kleidung (29 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 16. März.
HM v G 5877. 1 Kiste Wein (23 Pfd.) von Lüneburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 2. März.
H U F 5287. 1 Kiste Ultramarin (1 Ctr. 16 Pfd.) von Heidelberg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 25. Februar.
K M 9577. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 57 Pfd.) von Herford feht in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 28. März.
G B 8003. 1 Kiste Cigarren (108 Pfd.) von Sebaldsbrück fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 11. März.
„ 8007. 1 Kiste Cigarren (44 Pfd.) von Bremen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 12. März.

b) Ballen und Päckete.

A L 28. 1 Ballen Tuch (58 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Berlin seit 27. Februar.
A W 4283. 1 Ballen Twist (3 Ctr. 70 Pfd.) von Leichlingen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 23. März.
B & C 275/6. 2 Pack Papier (4 Ctr. 11 Pfd.) von a. d. Saale fehlen in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 9. März.
C & C 263. 1 Ballen woll. Waaren (17 Pfd.) von Anerk. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn s. März.
G L 378. 1 Ballen Manufactur-Waaren (62 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Cönnern seit März.
H F 3641. 1 Ballen Manufactur-Waaren (94 Pfd.) vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Berlin.
H S 395. 1 Pack Papier (1 Ctr. 62 Pfd.) von Aachen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 28. Februar.
J E 153. 1 Rolle Leder (74 Pfd.) von Quedlinburg-Burg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 19. März.
K 3004. 1 Pack Düten (22 Pfd.) von Peine fehlt in der Güter-Exped. Meinersen seit März.
M M. 1 Rolle Säcke (Packleinen) von Münster fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13. März.
N 528. 1 Ballen halbw. Waaren (1 Ctr. 10 Pfd.) von Rheydt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 29. Februar.
S M 670. 1 Ballen Nessel (2 Ctr. 98 Pfd.) } von Düsseldorf fehlen in
S M 668/9. 2 Ballen Nessel (602 Pfd.) } der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 15. März.
T P C 4451. 1 Ballen Wollwaaren (29 Pfd.) } von Berlin fehlen in der
„ 4452. 1 Ballen Wollwaaren (21 Pfd.) } Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 16. März.
1199. 1 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 12 Pfd.) von Augsburg fehlt in der Güter-Expedition Witttenberge seit März.
2209. 1 Serone Taback (10 Ctr. 42 Pfd.) von Lehrte fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 15. März.
66/7. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 20 Pfd.) von Dortmund fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 27. Febr.

c) Fässer und Tonnen.

A B N M 4964. 1 Fass Bier von Magdeburg fehlt in der Eilgut-Expedition Cönnern seit 30. März.
E B O 49. 1 Fass Eisenwaaren (6 Ctr. 75 Pfd.) von Minden fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin seit 13. März.
E W C 337. 1 Fass Wein (1 Ctr. 66 Pfd.) von Altena fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 18. März.
Q 216. 1 Fass Nieten (90 Pfd.) von Altena fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 26. März.

d) Säcke.

F S 3. 1 Sack Betten u. Wäche (35 Pfd.) von Schwerin fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn s. 19. März.
K L 9261. 1 Sack Hirse (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Frose seit 25. März.
Gbr. Mooshake. 1 Sack Waizen (202 Pfd.) von Halberstadt-Lennep fehlt in der Güter-Expedition Vienenburg seit 16. März.
2 Sack Guano (2 Ctr. 67 Pfd.) von Harzburg fehlen in der Güter-Expedition Cönnern seit 6. März.
1 Sack Roggen (1 Ctr. 68 Pfd.) von Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Gatersleben seit 11. März.
1 Sack Sauerkalk von Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Wegeleben seit 13. März.
1 Sack Superphosphor (1 Ctr. 50 Pfd.) von Oschersleben fehlt in der Güter-Expedition Blumenberg seit 25. März.

Diverse.

H. 5 Stangen Eisen (306 Pfd.) von Salzwedel-Mieste fehlen in der Güter-Expedition Stendal seit 1. März.
MHE 9. 1 Decke von Quedlinburg fehlt in der Güter-Expedition Langenwedding seit 7. December.
MH 4. 1 Kette z. Br. Anerk. fehlt in der Güter-Expedition Oschersleben seit August.
P 35. 1 Bund Obstbäume von Hof fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 19. März.
Salzwedel 1. 1 Viehgitter von Neustadt M. fehlt in der Güter-Expedition Salzwedel seit März cr.
Weiss. 1 Collo Ofentheil (27 Pfd.) von Stassfurt fehlt in der Güter-Expedition Biendorf seit 12. März.
I. 1 Collo Bügel von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 26. März.
1 Stab Winkeleisen (50 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstätter Bahn seit 29. Februar.
10 Stab Stabeisen (2 Ctr. 30 Pfd.) von Aplerbeck fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 18. März.
1 Sackkarre vom Boden fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin.
1 Stab Eisen (65 Pfd.) von Oschersleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 12. März.

### Verzeichniss
der bei den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. April 1872 fehlenden Güter.

Kisten und Koffer.

K G S div. Nrn. 7 Kisten Papierhülsen (855 Pfd.) fehlen in Kaiserslautern.
P S 273. 1 Kiste Nägel (127 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
J K 4531. 1 Kiste Thran (45 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
C F 15415. 1 Kiste Kerzen fehlt in Neustadt.
N N. 1 Kiste Möbel fehlt in Neustadt.
M & L 112. 1 Kiste grb. Eisenwaaren (108 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Ohne Zeichen u. Nr. 1 Kiste Laternen (66 Pfd.) fehlt in Winden.
B 3. 1 Kiste Hausrath fehlt in Weissenburg.
S A E J 311. 1 Kiste Glaswaaren (97 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
J V 6965. 1 Kiste Uhrenfournituren (134 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
L & W. 1 leere Kiste fehlt in Ludwigshafen.
S & W 11. 1 Kiste Kurzwaaren (31 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
H R 3911. 1 Kiste Glas (130 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
W E 2154. 1 Kiste Eisenwaaren fehlt in Frankenthal.

Fässer.

Jacoby. 1 leeres Fass fehlt in Homburg.
J S. 1 leeres Fass fehlt in Homburg.
E S 13220. 1 Fass Cichorien fehlt in Alsenz.
Kimmisch. 1 leeres Fass (43 Pfd.) fehlt in Deidesheim.
L M. 1 leeres Fass fehlt in Dürkheim.
Notar Haase, Frankenthal. 1 leeres Fass (36 Pfd.) fehlt in Neustadt.
Z 823. 1 leeres Fass (20 Pfd.) fehlt in Maikammer.
Rittergut Hessberg 994, 979, 966, 713. 4 leere Fässer (200 Pfd.) fehlen in Ludwigshafen.
C P 715. 1 leeres Fass (30 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
S T 2. 1 Fass Wein (144 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
H R 918. 1 Fass Pech (61 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
K & C 3261. 1 leeres Fass fehlt in Frankenthal.

**Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.**

H 22. 1 Ballen Baumwollwaaren (13 Pfd.) fehlt in Homburg.
P T 2762. 1 Pack Schraubstockgewinde (27 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
B 3528. 1 Ballen Baumwollwaaren (167 Pfd.) fehlt in Cusel.
G D B 822. 1 Ballen Leinen fehlt in Kaiserslautern.
Adresse. 1 Pack Wäsche (6 Pfd.) fehlt in Alsenz.
H S T 63. 1 Bällchen Baumwollwaaren (32 Pfd.) fehlt in Neustadt.
P 124. 1 Ballot Leder (29 Pfd.) fehlt in Neustadt.
G G 4. 1 Sack Borsten (40 Pfd.) fehlt in Landau.
Nebenzollamt Waldshut, Serie 351. 1 Pack Zollschlösser fehlt in Winden.
E 408. 1 Pack Schlösser fehlt in Weissenburg.
Adresse. 1 Pack Schlösser fehlt in Speyer.
R 12. 1 Pack Bettbretter (11 Pfd.) fehlt in Germersheim.
H. Z. Kehl. 1 Pack Zollschlösser fehlt in Ludwigshafen.
M & L 7749. 1 Ballen Baumwollwaaren (20 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
1 Sack Kleesamen fehlt in Ludwigshafen.
W S 321. 1 Ballen Wollgarn (48 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
S S Adresse 9. 1 Pack Stahlklingen (62 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

**Diverse.**

R K 281. 1 Korb grb. Eisenwaaren (25 Pfd.) fehlt in Neustadt.
S. 1 Gebund Hufstab (58 Pfd.) fehlt in Neustadt.
B & C 57. 1 Collo Ofentheil (71 Pfd.) fehlt in Neustadt.
J N 189. 1 Nähtisch (22 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
J N 195. 1 Tisch (28 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
AH 59. 1 Bürde Stahl (28 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

**Königlich Preussische Ostbahn.** März 1872.

A 404. 1 Kiste Metallwaaren (132 Pfd.) fehlt in Königsberg.
B W S 4914. 1 Collo Manufacturwaaren (59 Pfd.) fehlt in Danzig.
B R 617. 1 Sack Samen (101 Pfd.) fehlt in Berlin.
K H 153. 1 Kiste Seidenwaaren (32 Pfd.) fehlt in Königsberg.
L S 278. 1 Ballen Manufacturwaaren (104 Pfd.) fehlt in Filehne.
M J 122. 1 Ballen Manufacturwaaren (10 Pfd.) fehlt in Königsberg.
G S 1605. 1 Kiste Rosinen (71 Pfd.) fehlt in Kreuz.
N
28. 1 Kiste Chocolade (31 Pfd.) fehlt in Bromberg.
1249. 1 Ballen Manufacturwaaren (203 Pfd.) fehlt in Berlin.
S
1 Ballen Baumwolle fehlt in Alexandrowo.
Feine Brück 153. 1 Kübel Butter (61 Pfd.) fehlt in Straussberg.
Theod. Siegfried. 1 Kiste Butter (18 Pfd.) fehlt in Berlin.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Achte General-Versammlung
der
## K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Actionäre zu der achten ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft am 25. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr in Prag (Lažanskysches Palais No. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

**Gegenstände der Tagesordnung sind:**

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1871.
2. Bericht des Revisionsausschusses betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1871.
3. Bestimmung der Quote für den Reservefond und der zu vertheilenden Dividende.
4. Beschlussfassung über Aenderung der §§ 46 und 47 der Statuten, in Gemässheit der Beschlüsse der letzten Generalversammlung.
5. Antrag auf Erhöhung des Anlagecapitals behufs Herstellung des Administrations-Gebäudes in Prag, Vermehrung des Fahr-Fundus instructus, sowie Completirung von Bauten für die Linien Kralup-Turnau und Neratowitz-Prag und Aenderung des § 6 der Statuten.
6. Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
7. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1872.

An der Generalversammlung können nach §§ 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei einer der nachfolgenden Cassen hinterlegt haben und zwar:

in **Prag** bei der **K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft** und dem Groshandlungshause **Moritz Zdekauer**
in **Wien** bei der **niederoesterr. Escompte-Gesellschaft**
in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt.**

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Actionäre können hiebei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der Generalversammlung sind (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten, 8 Tage vor der Generalversammlung jedem stimmberechtigten Actionäre eingehändigt werden.

Die Besitzer der Actien II. Emission sind — mit Ausnahme des Punktes 3 — zur Stimmausübung bei allen übrigen Gegenständen der Tagesordnung berechtigt.

Prag, am 20. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

## Einladung

zur **26. als ordentlichen 19. General-Versammlung** der stimmberechtigten Actionäre der **a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,** welche am **29. Mai 1872 um 10 Uhr Vormittags** im Locale des Casino in **Prag** (Gräfl. Schlick'sches Palais) abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1) Vortrag des Geschäfts- dann Bauberichts für das Verwaltungsjahr 1871;
2) Vorlage des Rechnungsabschlusses für das abgelaufene Betriebsjahr;
3) Antrag auf Verwendung des Reingewinnes;
4) Neuwahl an Stelle der statutenmässig austretenden 2 Mitglieder des Verwaltungsrathes;
5) Wahl der Rechnungs-Revisoren.

Die p. t. Herren stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezug auf Abschnitt III. der Gesellschafts-Statuten eingeladen, ihre Actien (mindestens fünf Stück litt. A à 525 fl. Oe. W. beziehungsweise Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Actien litt. B à 200 fl. Oe. W.) oder die betreffenden Depositenscheine bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag, der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt in Wien, der allgem. Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig, den Herren M. A. v. Rothschild & Söhnen in Frankfurt a/M. oder der Disconto-Gesellschaft in Berlin längstens bis 21. Mai l. J. zu hinterlegen.

Prag, am 26. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

**Nachdruck wird nicht honorirt.**

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. Januar 1869 — Gesetz-Sammlung de 1869 pag. 203 sequ. — emittirten fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft Litt. D kündigen wir Kraft der in § 6 des gedachten Privilegii enthaltenen Ermächtigung mit Genehmigung der Königlichen Staats-

Regierung hierdurch den zeitigen Inhabern zur Rückzahlung am 1. Juli dieses Jahres.

Wir fordern demgemäss dieselben auf, die vorbezeichneten Obligationen mit den laufenden Zins-Coupons vom 1. Juli dieses Jahres ab (Serie I No. 8 und folgende) und Talons bei unserer Hauptkasse in Berlin an den Wochentagen in den Vormittagsstunden von 8—12 Uhr zur baaren Einlösung zu präsentiren.

Den Obligationen ist ein nach der Nummernfolge geordnetes Verzeichniss, zu welchem vorher bei unserer Hauptkasse Formulare ausgegeben werden, beizufügen.

Mit dem 1. Juli d. J. hört die Verzinsung der Obligationen auf; für fehlende Coupons, welche erst nach diesem Tage fällig werden würden, wird der Betrag derselben von dem Capitale der Obligationen in Abzug gebracht.

Berlin, den 28. März 1872.

**Das Directorium.**

Krönig. Quassowski. Simson.

---

## Königliche Ostbahn.

## Sommer-Fahrplan

für die Strecke **Danzig-Neufahrwasser** vom 19. Mai 1872 bis auf Weiteres.

**Danzig-Neufahrwasser:**

| Station | Züge XIII. | I. | XIIIII. | V. | XIII. | III. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Cl. | | | | | |
| | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. |
| Abfahrt | Mrgns. | Mrgns. | Nchm. | Nchm. | Abends | Abends |
| Danzig lege Thor | 5 45 | 9 32 | 1 46 | 4 21 | 7 46 | 10 10 |
| Danzig hohe Thor | 6 — | 9 47 | 2 — | 4 38 | 8 — | 10 24 |
| Neufahrwasser Ankunft | 6 12 | 9 59 | 2 12 | 4 50 | 8 12 | 10 36 |

**Neufahrwasser-Danzig:**

| Station | Züge XIIII. | VI. | XIIIV. | II. | XIIVI. | XIIVIII. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Cl. | | | | | |
| | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. |
| Abfahrt | Mrgns. | Vorm. | Nchm. | Abends | Abends | Abends |
| Neufahrwasser | 7 20 | 11 23 | 3 30 | 6 15 | 9 — | 10 50 |
| Danzig hohe Thor | 7 34 | 11 40 | 3 44 | 6 30 | 9 14 | 11 4 |
| Danzig lege Thor Ankunft | 7 46 | 11 52 | 3 56 | 6 42 | 9 26 | 11 16 |

Bromberg, den 16. April 1872.

**Königl. Direction der Ostbahn.**

---

## Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

**Bekanntmachung, einige Aenderungen des Fahrplans betr.**

Unerwartet der Einführung des Sommerfahrplans treten mit Genehmigung des Königl. Finanzministeriums

**vom 1. Mai dieses Jahres**

folgende Veränderungen des gegenwärtigen Fahrplans in Kraft:

I.

Auf der **Reichenbach-Egerer** Linie:

a) Die Personenzüge 1 Leipzig-Reichenbach und 15 Reichenbach-Leipzig werden bis Eger und bez. von Eger bis Reichenbach als Personenzüge nach folgendem Fahrplane durchgeführt:

| Zug 1. | | Zug 15. | |
|---|---|---|---|
| Abf. Reichenbach | 7,50 früh | Abf. Eger | 2,45 Nachm. |
| Netzschkau | * | „ Franzensbad | 3,0 „ |
| „ Herlasgrün | 8,10 „ | „ Voitersreuth | 3,25 „ |
| „ Treuen | 8,25 „ | „ Brambach | 3,45 „ |
| „ Lengenfeld | 8,30 „ | „ Elster | 4,10 „ |
| „ Auerbach | 8,45 „ | „ Adorf | 4,20 „ |
| „ Falkenstein | 8,55 „ | „ Oelsnitz | 4,50 „ |
| „ Bergen | * | „ Untermarxgrün | * „ |
| „ Untermarxgrün | * | „ Bergen | * „ |
| „ Oelsnitz | 9,45 „ | „ Falkenstein | 5,45 „ |
| „ Adorf | 10,10 „ | „ Auerbach | 5,55 „ |
| „ Elster | 10,20 „ | „ Lengenfeld | 6,10 „ |
| „ Brambach | 10,45 „ | „ Treuen | 6,35 „ |
| „ Voitersreuth | 11,20 „ | „ Herlasgrün | 6,50 „ |
| „ Franzensbad | 11,40 „ | „ Netzschkau | * „ |
| Ank. Eger | 11,55 Mitt. | Ank. Reichenbach | 7,20 Abds. |

b) Die Eilzüge No. 2 Leipzig-Eger und No. 16 Eger-Leipzig werden auch auf der Strecke zwischen Reichenbach und Eger als reine Eilzüge — unter Beschränkung auf I. und II. Wagenclasse — nach folgendem Fahrplan durchgeführt:

| Eilzug No. 2. | | Eilzug No. 16. | |
|---|---|---|---|
| Ank. Reichenbach | 8,43 Vorm. | Abf. Eger | 3,37 Nachm. |
| Abf. „ | 9,0 „ | „ Franzensbad | 3,50 „ |
| „ Auerbach | 9,45 „ | „ Voitersreuth | 4,10 „ |
| „ Oelsnitz | 10,35 „ | „ Elster | 4,55 „ |
| „ Elster | 11,5 „ | „ Oelsnitz | 5,22 „ |
| „ Voitersreuth | 11,50 „ | „ Auerbach | 6,15 „ |
| „ Franzensbad | 12,5 „ | „ Treuen | 6,33 „ |
| Ank. Eger | 12,20 Nachm. | Ank. Reichenbach | 7,5 „ |
| | | Abf. „ | 7,18 Abds. |

II.

Auf der **Görlitz-Dresdener** Linie verkehren die Personenzüge No. 37 und 25 nach folgendem Fahrplane:

| Zug No. 37. | | Zug No. 25. | |
|---|---|---|---|
| Abf. Dresden-Neust. | 6⁰ früh | Abf. Görlitz | 7,55 früh |
| „ Langebrück | * „ | „ Gersdorf | * „ |
| „ Radeberg | 6,35 „ | „ Reichenbach | 8,15 „ |
| „ Fischbach | * „ | „ Zoblitz | * „ |
| „ Hartha | * „ | „ Löbau | 8,40 „ |
| „ Bischofswerda | 7,10 „ | „ Pommritz | * „ |
| „ Demitz | * „ | „ Kubschütz | * „ |
| „ Seitschen | * „ | „ Bautzen | 9,15 „ |
| „ Bautzen | 7,45 „ | „ Seitschen | * „ |
| „ Kubschütz | * „ | „ Demitz | * „ |
| „ Pommritz | * „ | „ Bischofswerda | 9,30 „ |
| „ Löbau | 8,25 „ | „ Hartha | * „ |
| „ Zoblitz | * „ | „ Fischbach | * „ |
| „ Reichenbach | 8,45 „ | „ Radeberg | 10,25 „ |
| „ Gersdorf | * „ | „ Langebrück | * „ |
| Ank. Görlitz | 9,10 Vorm. | Ank. Dresden-Neust. | 10,50 „ |
| | | Abf. „ „ | 11,0 „ |
| | | Ank. Dresden-Altst. | 11,10 „ |

Die Züg 37 und 25 erhalten in Görlitz Anschluss nach und von der Schlesischen Gebirgsbahn.

Dresden, den 25. April 1872.

**Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.**

von Tschirsky.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die in der Zeit vom 1. Juli 1872 bis ult. Juni 1873 auszuführende Lieferung von

| | | |
|---|---|---|
| 49 000 000 | Kilogr. | gesiebten Stückkohlen, |
| 53 500 000 | „ | melirten Kohlen zur Locomotivheizung, |
| 3 800 000 | „ | Ofenkohlen, |
| 2 500 000 | „ | Schmiedekohlen und |
| 1 230 000 | „ | Gaskohlen |

soll in öffentlicher Submission vergeben werden. Offerten sind an die Königl. Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen“

versehen, bis zu dem auf **Freitag, den 17. Mai c., Vormittags 10 Uhr,** angesetzten Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei der Königl. Ober-Betriebs-Inspection zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei dorthin zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, 21. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

Maybach.

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von 3 Loosen Erd- und Planirungsarbeiten auf der Strecke Camenz-Frankenstein der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Büreau Abtheilung III. hierselbst, Teichstrasse Nr. 18, zur Einsicht offen, auch können die Bedingungen daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

**auf Dienstag, den 14. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in dem oben bezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 22. April 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

65000 Stück Bahnschwellen von $2{,}5^{m}$ Länge sowie der Bedarf an Weichenschwellen für 34 Weichen in Längen von $2{,}8^{m}$ bis $4{,}0^{m}$

in Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Bahn- und Weichenschwellen"

versiegelt und portofrei zu dem am

**6. Mai 1872 Vormittags 10 Uhr**

anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Central-Bureaus, Berlinerplatz No. 20 hierselbst einzureichen. Die Bedingungen können ebenfalls eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 23. April 1872.

**Directorium.**

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

4200000 Kilogramm 131mm hoher Eisenbahnschienen aus Eisen im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen" versiegelt und portofrei zu dem

**6. Mai 1872 Vormittags 11 Uhr**

anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Central-Büreaus, Berlinerplatz 20 hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 23. April 1872.

**Directorium.**

---

## Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

38700 Kilogramm Laschenbolzen,
5000 „ Unterlagsplatten,
151300 „ Laschen

zu 131mm hohen Schienen, sowie

84000 Kilogramm Schienennägel

im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von kleinem Eisenzeug"

versiegelt und portofrei zu dem am

**6. Mai 1872 Vormittags 12 Uhr**

anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Central-Bureaus, Berlinerplatz No. 20 hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 23. April 1872. **Directorium.**

---

## Altona-Kieler Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung der nachstehend verzeichneten Oberbau-Materialien, als:

14500 Stück Stahlkopfschienen,
29000 „ Laschen,
58000 „ Schraubbolzen,
203000 „ Schienennägel,
51500 „ eichene Schwellen,

im Wege der Submission zu vergeben. —

Bedingungen und Zeichnungen liegen im Bureau unserer Material-Verwaltung zur Einsicht aus und können von dort in Abschrift bezogen werden. —

Offerten auf die ganze Lieferung oder auf einen Theil derselben sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Oberbau-Materialien" versehen, bis zum 1. Juni c., an unsere Material-Verwaltung, Bahnhof Altona, einzusenden. —

Später eingehende, oder den Lieferungsbedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt. —

Altona, den 25. April 1872. **Die Direction.**
H. Tellkampf.

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Lieferung von Ziegelsteinen.**

Es soll die Lieferung von 900 Mille hartgebrannten Ziegelsteinen zu den Bauwerken der Venlo-Hamburger Bahn franco Harburg im Submissionswege ganz oder getheilt vergeben werden.

Die Submissions-Bedingungen und Lieferungs-Verzeichnisse liegen in dem Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Neitzke in Harburg, Wallstr. 13, zur Einsicht aus, können auf portofreies Ansuchen auch gegen Erstattung der Copialien von dort bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Ziegelsteinen" an den obengenannten Abtheilungs-Baumeister bis zum **10. Mai cr.** versiegelt und frankirt einzureichen, an welchem Tage dieselben eröffnet werden, und bleiben die Submittenten von diesem Tage an 3 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 26. April 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

---

## Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

**14 Stück transportablen Laderampen**

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Sonnabend, den 11. Mai d. J. Vormittags $11^{1}/_{2}$ Uhr**

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Laderampen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 27. April 1872.

**Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

## Braunschweigische Eisenbahnen.

Zur Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu Königslutter im Wege des Meistgebots haben wir Termin auf

**Montag den 6. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr**

in unserm Directionsgebäude angesetzt.

Die Pachtbedingungen können während der Geschäftsstunden in unserer Registratur eingesehen werden.

Braunschweig, den 11. April 1872.

**Die Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Aronheim.

## Rumänische Eisenbahnen-Actiengesellschaft.

Wir beabsichtigen, in Bukarest einen wissenschaftlich gebildeten, mit dem Eisenbahn-Betriebs- und Rechnungswesen vertrauten Beamten als vom Aufsichtsrath delegirten Controlleur unter günstigen Bedingungen anzustellen.

Bewerber wollen sich an unseren Vorsitzenden, Herrn Geheimen Commerzienrath von Hansemann, Behrenstrasse 43 in Berlin, wenden.

**Der Aufsichtsrath.**

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

# Centesimalwaagen

jeder gewünschten Tragfähigkeit mit den neuesten Entlastungs-Vorrichtungen, sowie

## Decimal-Brückenwaagen

mit **vollständiger Entlastung des Hebelsystems** liefert als Specialität die

**Maschinenfabrik** von **Bockhacker & Dinse,**
**Berlin, Chausseestrasse 32.**

**Den geehrten Eisenbahn-Directionen** empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

**(vormals Wilhelm Horn).**

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Ostpreussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert. Die Redaction.

## Actien-Gesellschaft für Telegraphen-Bedarf

(vormals Hermann Schomburg)
**Berlin Moabit 20.**

### Specialität und Export

sämmtlicher zur Telegraphie benöthigter Materialien und Apparate, Herstellung completter Telegraphenlinien für Eisenbahnen, Staats- und Privatzwecke.

### Schneider's patentirter Schreib- und Automat-Apparat.

Dieser Apparat, auf Morsésches Princip basirt, ist sowohl in Bezug auf Sicherheit und Leichtigkeit der Bedienung, wie wegen der Ersparniss an Leitungen und Personal der Vortheilhafteste aller bekannten Systeme.

Ein Beamter giebt oder empfängt 30 bis 40, 2 Beamte 40 bis 50 Depeschen per Stunde.

Als Automat verwendet, befördert derselbe 150 bis 200 Depeschen per Stunde.

Die Apparate werden unter Garantie des Kaiserl. K. Oesterr. Telegraphen-Inspectors Herrn Georg Schneider geliefert.

Mit der Ausdehnung unserer **Porzellan-Manufactur** für telegraphische Zwecke wird die Fabrikation der als Nebenproducte angefertigten **feuerfesten Porzellane für Apotheker, Chemiker und Techniker** wie dergleichen für Haus- und Wirthschafts-Bedarf, gleichen Schritt halten, auch die Gas-Retorten- und Chamotte-Stein-Fabrikation dem entsprechend erweitert werden.

**Doppelglocken-Isolatoren** verschiedener Grössen, auch mit eingedrehten Stützen, halten stets auf Lager. Grössere Aufträge werden rechtzeitig erbeten.

Grösstes Lager von allen möglichen

## Zeichnen-Materialien

bei **Wilh. Meyer & Co.**
**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

**leichten Calibers** zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

## Eiserne Patentsplinte.

Vollständig assortirtes Lager bei

**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

**Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.**

N°. 52.

Das Hauptblatt erscheint
**Jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

1872

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 3. Mai 1872. (Schluss der Nummer: 2. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: März-Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen; Directionsbericht der Anhaltischen Bahn pro 1871; Bilanzen der Märkisch-Posener, Rechten Oderufer- und Hessischen Ludwigs-Eisenbahn; Generalversammlung der Pfälzischen Bahnen und Geschäftsbericht; Generalversammlung der Berlin-Stettiner Bahn; Emission von Prioritäts-Obligationen der Breslau-Freiburger Bahn; directer Personenverkehr zwischen Berlin und Paris; Berlin-Lübeck-Kieler Eisenbahn; Verhandlungen wegen Anschluss der Projecte der Reichenberg-Pardubitzer Bahn an Preussische Bahnen; Kreuzburg-Posen und Oels-Gnesen; Sonneberg-Eichicht; Berlin-Hamburger und Mecklenburgische Bahnen, Börsenwoche für Eisenbahnactien und Dividenden-Feststellung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Harburg-Stader Eisenbahn. Aus Bayern: Isarthalbahn Steinach-Rothenburg; Ostbahnen, Prioritäts-Anlehen; Nürnberg-Fürth Pferdebahn; Fichtelgebirgsbahn; genehmigte Eisenb.-Vorlagen. — Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz: Der Actien- und Prioritäten-Markt; die März-Einnahmen; das neue Betriebsreglement; Desinfection der Transportgegenstände; Bannlegung der Wälder; Ungar. Baudirection und Staatsbahn; die Weltausstellung; Eisenbahnbau und Waggon-Gesellschaft; neue Bahnprojecte; Ungarische Bahnen; Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterr. Staats-, Oesterr. Süd-, Kaiserin Elisabeth- und Vorarlberger Bahn; Böhmische und Galizische Bahnen. — Personalnachrichten. — Ausland: Italien, Cremona-Mantua; Sardinische Bahnen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle- u. Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 28. April. (März-Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen; Directionsbericht der Anhaltischen Bahn pro 1871; Bilanzen der Märkisch-Posener, Rechten Oderufer- und Hessischen Ludwigs-Eisenbahn; Generalversammlung der Pfälzischen Bahnen und Geschäftsbericht; Generalversammlung der Berlin-Stettiner Bahn; Emission von Prioritäts-Obligationen der Breslau-Freiburger Bahn zur Ausführung ihrer Projecte; directer Personenverkehr zwischen Berlin und Paris; Berlin-Lübeck-Kieler Eisenbahn; Verhandlungen wegen Anschluss der Projecte der Reichenberg-Pardubitzer Bahn an Preussische Bahnen; Kreuzburg-Posen und Oels-Gnesen; Sonneberg-Eichicht; Berlin-Hamburger Eisenbahn und Mecklenburgische Bahnen, Börsenwoche für Eisenbahnactien und Dividenden-Feststellung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.)

Der „Staats-Anzeiger" veröffentlichte dieser Tage die übliche Zusammenstellung der monatlichen Betriebseinnahmen der Preussischen Bahnen. Dieselben haben danach im März 1872 bei einer Bahnbetriebslänge von 1702,$_{70}$ Meilen eine Gesammteinnahme von 10 670 155 Thlr. oder 6272 Thlr. pro Meile erzielt. Im Monat März 1871 stellte sich die Einnahme bei 1566,$_{48}$ Meilen Betriebslänge auf 10 715 639 Thlr. oder 6841 Thlr. pro Meile. Die Einnahme vom 1. Januar bis 1. April 1872 ergab die Summe von 29 523 009 Thlr. oder 17 424 Thlr. pro Meile und 5808 Thlr. pro Meile und Monat. Im Jahre 1871 ergaben die ersten drei Monate 26 953 454 Thlr. oder 17 299 Thlr. pro Meile und 5766 Thlr. pro Meile und Monat. Die bedeutendsten Mehreinnahmen im März 1872 gegen denselben Monat im Jahre 1871* hat die Hessische Nordbahn und Bergisch-Märkische Bahn (+ 100 850 Thlr.), dann die Hannoverschen Bahnen (+ 76 296 Thlr.) aufzuweisen. Im ersten Trimester 1872 haben verglichen mit demselben Zeitraum im Jahre 1871 Mehreinnahmen u. A. erzielt: die Ostbahn (+ 275 309 Thlr.), die Hannoverschen Bahnen (+ 273 738 Thlr.), die Bergisch-Märkische Bahn (+ 484 555 Thlr.), die Magdeburg-Halberstädter Bahn (+ 321 296 Thlr.) u. s. w. Mindereinnahmen stellten sich bei 11 Bahnen heraus; darunter bei der Bebra-Hanauer Bahn (— 121,064 Thlr.) Magdeburg-Leipziger (— 114 947 Thlr.) Berlin-Potsdam-Magdeburger (— 195 092 Thlr.) u. s. w.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn hat gestern angefangen, den Geschäftsbericht pro 1871 zur Vertheilung gelangen zu lassen. Derselbe constatirt, dass eine Gesammt-Mehreinnahme von 537 036 Thlr. erreicht wurde, welche bei reichlicher Dotirung der Reserve- und Erneuerungs-Fonds und unter auskömmlicher Berücksichtigung aller durch die starke Inanspruchnahme des Bahn- und Betriebsmaterials bedingten und in Frage kommenden Umstände die Vertheilung einer um 2½% höheren Dividende als im Vorjahre ermöglichte. „Die Grundlagen und allgemeinen Verhältnisse, auf denen dieser erfreuliche Aufschwung beruht," heisst es in dem Bericht, „sind eines Theils so gesunde, andern Theils so Dauer verheissende, dass, auch nach Ausfall der im verflossenen Jahre noch von Einfluss gewesenen Militair-Transporte, für die Zukunft voraussichtlich gleichgünstige Resultate, als die jetzt vorliegenden, zu hoffen stehen" In Betreff der Betriebs-Ergebnisse, über welche dem Berichte specielle Zusammenstellungen und Nachweise zur genaueren Einsicht beigefügt sind, hebe ich die Gesammt-Resultate hervor: Die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr pro 1871 betrugen für sämmtliche Strecken: 1 841 276 Thlr., pro 1870 für sämmtliche Strecken 1 482 580 Thlr. Mithin pro 1871 mehr 358 696 Thlr. Die Einnahmen aus dem Fracht-Verkehr pro 1871 betrugen für sämmtliche Strecken: 2 500 895 Thlr., pro 1870 für sämmtliche Strecken 2 400 813 Thlr. Mithin pro 1871 mehr 100 081 Thlr. Aus den Extra-Einnahmen kamen 78 259 Thlr. mehr auf, so dass die Gesammteinnahme pro 1871 537 036 Thlr. betrug. Die Gesammt-Einnahmen im Personen- und Güterverkehr, an Pächten, Miethen, Zinsen und Extraordinarien haben für sämmtliche Bahnstrecken betragen 4 512 805 Thlr., die Gesammt-Ausgabe 2 648 118 Thlr., bleibt Reinertrag 1 864 687 Thlr., wovon an die Actionäre 18½% Dividende mit 1 572 500 Thlr. vertheilt und 292 187 Thlr. Eisenbahnsteuer erlegt worden sind. Die Gesammtzahl der beförderten Personen belief sich auf 1 869 507 gegen 1 611 567 im Vorjahr, das Gesammtgewicht der beförderten Güter incl. Vieh war 23 217 529 Ctr. gegen 20 624 133 Ctr. im Vorjahr; die durchschnittliche Einnahme pr. Centner und Meile war dabei 0,$_{249}$ Sgr. gegen 0,$_{260}$ Sgr. im Vorjahr. Die reinen Betriebsausgaben beliefen sich auf 1 722 703 Thlr. der Einnahme; zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäten waren 425 000 Thlr. erforderlich, an den Erneuerungsfond sind 395 538 Thlr., an den Fond für Reparatur- und Erweiterungs-Bauten 55 322 Thlr. abgeführt, 49 553 Thlr. endlich sind verwendet worden zur Bildung eines Fonds für Entschädigungen bei Unglücksfällen, zunächst für den Rackwitzer Unfall. Aus diesen Positionen setzt sich die oben mit 2 648 117 Thlr. bezifferte Gesammtausgabe zusammen. Der Erneuerungsfond hatte ult. December 1871 den Bestand von 312 605 Thlr., der Fond für Reparatur- und Erweiterungsbauten schloss mit 7508 Thlr. ab.

Die Bilanz der Märkisch-Posener Eisenbahn vom 31. De-

* Es sei hierbei bemerkt, dass diesem Calcül für 1871 die Einnahmen, wie solche sich nach buchhalterischer Richtigstellung ergeben, zu Grunde gelegt werden, während die 1872er Einnahmen nur provisorisch — meist also zu niedrig — festgestellt sind. Deshalb sind kleine Mindereinnahmen oft nur scheinbar vorhanden und Mehreinnahmen höher zu veranschlagen als die gegenübergestellten Ziffern es darthun.

cember 1871 ergiebt eine Gesammt-Einnahme von 576343 Thaler 18 Sgr. 1 Pf., davon fielen auf Uebertrag aus 1870 34248 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf., auf den Personenverkehr 221699 Thlr. 20 Sgr. 1 Pf., auf den Güterverkehr 240798 Thlr. 7 Sgr. 9 Pf., und auf Extraordinaria 61325 Thlr. — Sgr. 11 Pf. Die Betriebs-Ausgaben haben 358119 Thlr. 28 Sgr. 4 Pf. in Anspruch genommen, ferner wurden 25000 Thlr. Zinsen der 5proc. Prioritäts-Obligationen abzüglich 19638 Thlr. 26 Sgr. Zinsen für beim Banquier angelegte Gelder des Baufonds, also 5361 Thlr. 4 Sgr. gedeckt. Die Eisenbahnsteuer nahm 4850 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf., die Dotirung des Erneuerungsfonds 20000 Thlr. in Anspruch. Die gesammte Dotirung wurde durch Rescript des Handels-Ministers auf 40000 Thlr. festgesetzt und ist die Hälfte den Einnahmen des Jahres 1871 zu entnehmen. Auf Rest-Conto bleiben 1177 Thlr. 18 Sgr. 5 Pf., weitere 5024 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf. wurden auf 1872 übertragen. Zur Vertheilung kamen per II. Semester 1870 für die Stamm-Prioritäts-Actien 181250 Thlr. Diese Dividende wird vom 15. Mai ab bei der Hauptcasse in Guben und der Direction der Disconto-Gesellschaft ausgezahlt.

Die Rechte-Oderufer-Eisenbahn, welche jetzt ihre Bilanz veröffentlicht hat, wird für die Zeit vom 1. Juli 1870 bis ult. December 1871 auf die Stamm-Prioritäten $7\frac{1}{2}$ pCt. und auf die Stamm-Actien $4\frac{1}{2}$ pCt. und zwar vom 29. d. ab zur Auszahlung bringen. Die Verzinsung beträgt demnach, pro anno berechnet, auf die Stamm-Prioritäten 5 pCt. und auf die Stamm-Actien 3 pCt. Die Einnahmen betrugen im 2. Semester 1870 574206 und im Jahre 1871 1591909 Thlr., die Betriebsausgabe 233232 und resp. 748497 Thlr., also $40_{,6}$ und resp. 47 pCt. der Einnahmen. Zum Reserve- und Erneuerungsfond wurden 277280 Thlr. abgesetzt, 90000 Thlr. beansprucht die Dividende und 7106 Thlr. sollen für Restausgaben auf das neue Jahr vorgetragen werden.

Die mir vorliegende von dem Verwaltungsrathe veröffentlichte Bilanz der Hessischen Ludwigsbahn * führt folgende erwähnenswerthe Posten auf: die unbegebenen Actien und Obligationen betragen $5\frac{1}{4}$ Million Gulden, disponible Mittel sind mehr als $2\frac{1}{2}$ Million Gulden vorhanden, die Reserven beziffern sich auf beinahe 12 Millionen Gulden. Actien sind in Umlauf für $29\frac{3}{4}$ Millionen Gulden, Prioritäts-Obligationen im Betrage von 29550000 Gulden. Die Rubrik der Activa schliesst mit 66050191 Gulden $48\frac{1}{4}$ Kr. und stellt sich das Saldo der Betriebsrechnung pro 1871 auf 2703029 Gulden $10\frac{3}{4}$ Kr.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen hat dieser Tage in Hinblick auf die am 27. d. M. stattgehabte Generalversammlung ihrer Actionäre den Geschäftsbericht pro 1871 erscheinen lassen. Ehe ich auf denselben eingehe sei erwähnt, dass wie der Telegraph aus Ludwigshafen hierher meldet, die Versammlung pro Verwaltungsjahr 1871 für die Ludwigsbahn eine Dividende von $38\frac{3}{4}$, für die Maxbahn eine solche von $18\frac{3}{4}$, für die Nordbahn (Linie Neustadt-Dürkheim und Landsstuhl-Kusel) eine solche von $13\frac{3}{4}$ Gulden festgesetzt hat. Für die Alsenzbahn ist auf $7\frac{1}{2}$ Monate eine Dividende von $8\frac{3}{5}$ Gulden ausgeworfen. — Dem Geschäftsberichte entnehme ich in aller Kürze * das Folgende: die Meilenlänge der Bahnen hat sich pro 1871 ziemlich ansehnlich vermehrt, so dass dieselbe jetzt $46\frac{3}{4}$ Reichsmeilen beträgt. Der Personenverkehr wurde durch die verminderten Militärtransporte beeinträchtigt, dagegen hat sich der Güter- und Kohlenverkehr wesentlich gehoben. Die Gesammt-Einnahme, welche 6244272 fl. betrug, hat um $25_{,45}$ pCt. zugenommen. Von dem Reinertrage von 3064623 fl. gehen für Zinsen der Actien der Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen, sowie für Prioritätszinsen und Amortisation der Ludwigsbahn-Prioritäten 1435306 fl. ab, es verbleibt daher ein Ueberschuss von 1611317 fl. Von diesem Ueberschuss kommen die garantirten Präcipuen für die Ludwigsbahn mit 5 pCt. = 582950 fl. und für die Maximiliansbahn mit 1 pCt. = 67750 fl. in Abzug und verbleibt daher ein verfügbarer Ueberschuss von 960617 fl. Hiervon beantragt die Verwaltung zur Beseitigung eines restirenden Bruchtheils unter $\frac{1}{4}$ pCt. die Summe von 32912 fl. dem Reservefond zu überweisen und ferner einen noch aus den früheren Jahren bestehenden Passivrest des Betriebes von 68519 fl. in Abzug zu bringen, so dass also ein disponibler Ueberschuss von 859186 fl. verbleibt. Das dividendenberechtigte Actiencapital beziffert sich im Ganzen auf 26436500 fl., der Bezugsantheil des Staates beträgt hiervon $\frac{1}{2}$ pCt. oder 132182 fl. und bleibt als Dividende der Actionäre 727004 fl.

Ueber den Verlauf der am 22. d. stattgehabten General-Versammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahn, deren Resultat bereits gemeldet ist, gelangten noch nähere Mittheilungen hierher, aus denen folgende Einzelheiten der Erwähnung werth sein dürften: In Bezug auf den Antrag, betreffend den Bau der Bahnen von Swinemünde nach Ducherow (5 M.), von Angermünde über Oderberg nach Freienwalde (4 M.) und von Wrietzen nach Frankfurt a. O. ($7\frac{1}{2}$ M.), zusammen zu $6\frac{1}{3}$ Mill. Thlr. veranschlagt, beantragt der Landrath v. Oertzen, von dem Bau Ducherow-Swinemünde abzustehen, da durch das $\frac{7}{10}$ Meilen lang moorige Terrain und durch den kostbaren Brückenbau über die Mündung der Peene ins Haff der Bau ungemein vertheuert, überdies die Schifffahrt durch die projectirte Brücke behindert, sowie durch die Aufschüttungen Ueberschwemmungen herbeigeführt werden würden. Dagegen solle die Bahn über Anclam geleitet werden. Das technische Mitglied des Directoriums Geh. Baurath Stein erklärte dagegen, dass die technischen Schwierigkeiten nicht erheblich und dass dadurch der Anschlag (2400000 Thlr.) nicht überschritten werden würde.

* Eine ausführliche Mittheilung aus dem Geschäftsbericht werden wir demnächst nachfolgen lassen. Die Redaction.

Darauf beantragte ein Actionär (Herr Patry), statt Angermünde-Freienwalde von der Stettiner Bahn bei Serwst ab über Liepe nach Niederfinow zu bauen. Dadurch würde der Bau von 4 auf $1\frac{1}{2}$ Meilen abgekürzt und überdies ein sehr schwieriges Terrain vermieden. Geh. Baurath Stein erwiderte darauf, die beantragte Linie würde zwischen Angermünde und Freienwalde $4\frac{1}{2}$ Meilen lang, also länger als die projectirte und deshalb zur Concurrenz mit den fremden Bahnen nicht geeignet und die technischen Schwierigkeiten seien ebenfalls bei dem Project der Verwaltung der Berlin-Stettiner Bahn nicht gross. Der Landrath von Oertzen erklärte dann, dass er das Project Ducherow-Swinemünde trotz der Befürwortung des Herrn Stein bekämpfe, weil an Rentabilität desselben nicht zu denken sei. Aehnliche Einwendungen macht darauf Herr Patry gegen Angermünde-Freienwalde. Bei der dann folgenden Abstimmung wurde aber mit 807 gegen 81 Stimmen, also mit mehr als zwei Drittel Majorität der Bau Swinemünde-Ducherow, Angermünde-Oderberg-Freienwalde a. O. und Wrietzen-Frankfurt a. O. angenommen. Hierauf wurde der Antrag des Baues Stargard-Pyritz-Niederfinow zum Kostenanschlag von 6 Millionen Thlrn. ohne Debatte mit 824 gegen 60 Stimmen, also ebenfalls mit mehr als zwei Drittel Majorität genehmigt und ebenso überlässt die Versammlung, mit 793 gegen 6 Stimmen der Verwaltung die Aufbringung der Baugelder nach bestem Ermessen zu bewirken und die erforderlichen Statutänderungen mit der Staatsregierung zu vereinbaren.

Schliesslich wurde der nicht auf der Tagesordnung befindliche Antrag, betr. die Erhöhung der Remuneration der Mitglieder des Vorstandes mit 728 Stimmen gegen 56 Stimmen mit dem Amendement genehmigt, das Gehalt der unbesoldeten Directoren auf 1000 Thlr. jährlich zu erhöhen. Dies Amendement war gestellt, weil sonst die „unbesoldeten" Directoren weniger Remuneration als die Verwaltungsräthe erhalten würden, indem letztere bei einem entsprechend hohen Abschluss bei $\frac{3}{4}$ pCt. vom Reingewinn Jeder über 800 Thaler Remuneration bekommen.

Der Staats-Anzeiger veröffentlichte dieser Tage das der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ertheilte Allerhöchste Privilegium zur Ausgabe von $4\frac{1}{4}$ Million Thaler Prioritäts-Obligationen zur Ausführung ihres mehrfach erwähnten Bauprojectes. Aus dem jetzt bekannt gewordenen Wortlaut der Concessionsurkunde für dieses Project ist nur hervorzuheben, dass die Betriebseröffnung der neuen Bahnen bis zum 31. December 1876 erfolgt sein muss.

Der hiesigen Gesellschaft, welche den Bau der Berlin-Erfurter Bahn anstrebt, ist jetzt auch von der Anhaltischen Regierung für ihr Gebiet die Genehmigung zur Anfertigung der Vorarbeiten ertheilt worden. Die Trace der Bahn auf Anhaltischem Gebiet ist noch nicht definitiv festgesetzt.

Um einen directen Personenverkehr zwischen Berlin und Paris herzustellen, hat die Direction der Braunschweigischen Bahn kürzlich mit der der Französischen Ostbahn in Aachen einen Vertrag vereinbart, auf Grund dessen die Passagiere auf die Braunschweigische Bahn dirigirt werden.

Nachdem für die Berlin-Lübeck-Kieler Eisenbahn die betreffenden Regierungen (Mecklenburg-Schwerin und Lübeck) ihre Bereitwilligkeit zur Concessionsertheilung und zum Abschluss eines Staatsvertrages zugesagt haben, hat unser Handelsminister die Zulässigkeit der Bahn ausgesprochen und will dieselbe Allerhöchsten Orts befürworten. Die vorläufig erst annähernd festgestellte Trace geht über Cremmen, Neu-Ruppin, Wittstock, Meyenburg, Parchim, Schwerin, Gadebusch, Rehna, Lübeck und Segeberg nach Kiel.

Man erwartet hier dieser Tage Vertreter des Oesterreichischen Handelsministeriums zur Vereinbarung eines Staatsvertrages betreffs der Anschlusspunkte, Betriebseinrichtung und Zollabfertigung der der Reichenberg-Pardubitzer Bahn Oesterreichischerseits concessionirten Bahnen nach der Landesgrenze, nämlich Reichenberg-Seidenberg und Eisenbrod-Tannwald.

Die Concessionirung der Eisenbahnlinien Kreuzburg-Posen und Oels-Gnesen soll bevorstehen. Für beide Gesellschaften ist bereits vom Ministerium die Bausumme (Oels-Gnesen 7400000 Thlr., Kreuzburg-Posen 12000000 Thlr.) festgesetzt worden und ist gegenwärtig beiden Consortien aufgegeben, den Nachweis des Geldes zu führen und die Cautionen zu bestellen.

Dem Vernehmen nach soll der Handelsminister jetzt auch die Genehmigung zu dem von der Thüringischen Eisenbahn projectirten Bau der Bahnstrecke Sonneberg-Eichicht ertheilt haben. Damit wäre die directe Verbindung zwischen Coburg und Leipzig endlich gesichert.

Es scheint, dass die Berlin-Hamburger Eisenbahn Aussicht hat als Bewerberin um die früheren Mecklenburgischen Bahnen den Zuschlag zu erhalten, nachdem das Angebot eines Frankfurter Consortiums abgelehnt worden ist.

Die Börse liess in der verflossenen Woche die politischen Beklemmungen, welche ihr die in der Tagespresse mehrfach erwähnten Sensationsnachrichten des Londoner „Daily Tel." beigebracht hatten, auch den Eisenbahn-Actien-Markt entgelten. Es fand geringes Geschäft bei theilweise weichenden Coursen statt. Der lebhafteste Umsatz ist noch für die drei grossen Rheinisch-Westfälischen Linien zu constatiren. In Bezug auf Bergisch-Märkische ist zu erwähnen, dass die Direction eine Dividende von $7\frac{1}{4}$ pCt. vorgeschlagen, die Deputation zur Prüfung des Rechnungsabschlusses, wie hiesige Blätter mel-

den, dieselbe aber auf 7½ pCt. fixirt wissen will. Wenn dem so ist, würde das Handelsministerium zu entscheiden haben, welche Meinung massgebend sein soll. Dass die Börse übrigens auch einen äussseren Anlass für die Coursrückgänge hatte, lässt meine Eingangs gegebene Besprechung der März-Einnahme einigermaassen durchblicken.

+ Harburg-Stader Eisenbahn. Mit Bezug auf die Nachrichten öffentlicher Blätter über Anweisungen, welche von dem Handelsminister an die Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover wegen der sofortigen Inangriffnahme des Baues der Harburg-Stader Bahn ergangen sein sollen, können wir aus sicherer Quelle mittheilen, dass der gedachten Direction die erforderlichen Einleitungen zum Bau insbesondere die Anfertigung der speciellen Vorarbeiten aufgetragen sind.

Vor Beendigung der letzteren wird an den eigentlichen Bau nicht wohl gegangen werden können, zumal die Eventualität der Abtretung der Bahn an eine selbstständige Privatgesellschaft eine Umarbeitung mehrerer wichtiger auf Vereinigung mit der Staatsbahn berechneten Projecte bedingt.

⊙ Aus Bayern. (Isarthalbahn Steinach-Rothenburg. Ostbahnen, Prioritäts-Anlehen. Nürnberg-Fürth Pferdebahn. Fichtelgebirgsbahn. Genehmigte Postulate.) Statt der bereits gesetzlich feststehenden Vicinalbahn von Holzkirchen nach Tölz wird die Isarthalbahnlinie wieder in Erwägung gezogen. Diese Bahnrichtung würde von der Station Thalkirchen (an der München-Simbacher Linie) abzweigen und am linken Isarufer unter der Grosshesseloher Bahnbrücke über Höllriegel, Kreuth und Schäftlarn nach Wolfratshausen und von da über Königsdorf nach Tölz führen.

Die Vicinalbahn von Steinach nach Rothenburg wird nach den ausgearbeiteten Bauplänen 11 000 Mtr. = 1½ Ml. lang werden; dieselbe berührt die Orte Hartershofen und Schweinsdorf; die Rohbauten sind auf 180 922 fl. veranschlagt; im nächsten Monate wird der Bau beginnen.

Die Ostbahngesellschaft nimmt zum Bau der in Niederbayern neu herzustellenden Bahnlinien ein Prioritätsanlehen auf. Die Höhe und der Zeitpunkt der Aufnahme dieses Anlehens hängen jedoch von der Genehmigung und der Zahl der neuen Bahnlinie ab.

In Nürnberg hat sich ein Consortium gebildet, um eine Actiengesellschaft zur Errichtung einer Pferdebahn zwischen Nürnberg und Fürth zu gründen. Es würde hierdurch der Ludwigsbahngesellschaft Concurenz geboten.

Ueber die Vorstellungen mehrerer Gemeinden in Betreff der Erbauung einer Fichtelgebirgsbahn wurde unterm 26. d. M. von beiden Kammern Gesammtbeschluss erzielt und beschlossen: Es solle der Bau der Linie Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth bis Neuhaus mit aller Beschleunigung fortgesetzt, die Weiterführung derselben aber bis zum nächsten Landtage verschoben werden, bis durch die Staatsregierung erhoben sein wird, in welcher der beiden Richtungen die Bahn von Neuhaus aus fortgesetzt werden soll, insbesondere ob nicht von Pegnitz oder Schnabelwaid aus ebenfalls eine Fichtelgebirgsbahn eingeschlagen werden kann.

Von beiden Kammern wurden unterm 26. d. M. zur Vervollständigung der Bayerischen Staatseisenbahnen und der Bodenseetrajektanstalt die Summe von 14 338 800 fl., dann zur Vermehrung des Fahrmaterials die Summe von 8 Millionen fl. bewilligt; ferner wurde durch Gesammtbeschluss gl. Dat. der Entwurf eines Gesetzes: „die Anlage eines Rangirbahnhofes in Ingolstadt betr." mit der Modifikation angenommen, dass dem Art. 2 noch der Absatz angefügt werde, dahin lautend: „das Kgl. Kriegsministerium übernimmt die Verpflichtung, zur Tilgung des Anlehens (im Gesammtbetrage von 3 442 370 fl.) bis zum Betrage von 674 370 fl. einen jährlichen Zuschuss von 50 000 fl. auf Rechnung des Militär-Etats zu leisten." —

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 28. April 1872. (Der Actien- und Prioritäten-Markt. Die März-Einnahmen. Das neue Betriebsreglement. Desinfection von Transportgegenständen. Bannlegung der Wälder. Ungar. Baudirection und Staatsbahn. Die Weltausstellung. Eisenbahnbau und Waggon-Gesellschaft. Neue Bahnprojecte. Ungarische Bahnen. Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterr. Staats-, Oesterr. Süd-, Kaiserin Elisabeth- und Voralberger Bahn. Böhmische und Galizische Bahnen.)

Die wechselnde Stimmung der Börse erhielt sich in der abgelaufenen Woche auch für Bahnwerthe. Im Ganzen ist aber doch eine erfreuliche Tendenz zur Hausse unverkennbar. Dieselbe wurde zunächst durch die günstigeren Wocheneinnahmen der zwei grössten Bahnen, der Süd- und Staatsbahn, veranlasst; obzwar die Actien der Ersteren es nur auf Pari, 200 fl., gebracht und die Letzteren sogar einen Rückgang von 6 fl. pr. 369 erlitten haben. Dagegen profitirten und zwar je 3 fl.: Siebenbürger pr. 185, Alföld pr. 183 und Theissbahn pr. 278; je 2 fl. Carl-Ludwig pr. 256 und Rudolf pr. 180; 1 fl. Elisabeth-Westbahn 248; der grösste Begehr war nach Nordbahn, welche es auf 12 335 fl. mit dem Plus von 35 fl. brachten. Die kleine Einbusse von 1 fl. hatte nur die Südnorddeutsche pr. 186 zu verzeichnen. Von den weiteren marktgängigen Actien erlitten keine Veränderung: Lemberg-Czernowitz 167, Oesterr. Nordwest 210, Ungar. Nordwest 167 und Ungar. Ost 147.

Das Prioritäten-Geschäft war in Folge des steigenden Agio ebenfalls fest. Eine Avance und zwar von 1 fl. erzielten: Siebenbürger 92 und Ungar. Ost 83; von 3 fl.: Staatsbahn pr. 130; gleich blieben: Carl-Ludwig 102, Nordwest- und Franz Josef- à 100 fl. und Südbahn pr. 94 fl.; einen Rückgang von 1 fl. erfuhren: Elis.-West- 91 und Ferd.-Nordbahn 102.

Die ausführliche Darstellung des Oesterr.-Ungar. Bahnverkehrs im März 1872 ergiebt folgende Daten und Vergleichungen:

Im Monate März l. J. wurden auf den im Betriebe stehenden Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn, deren Betriebsausweis noch nicht vorliegt, bei einer Gesammtausdehnung von 1581,7 Meilen im Ganzen 2 368 532 Personen und 41 085 822 Centner Frachten befördert. Die Gesammteinnahme betrug 12 235 043 fl., somit um 375 564 fl. weniger als im Monate März 1871. Die Mindereinnahme wurde hauptsächlich durch die Abnahme des Frachtenquantums herbeigeführt, welche theils in dem durch das Sinken des Silberagios gedrückten Export, theils in der geringeren Production einzelner Etablissements ihre Begründung findet.

Die Mehreinnahme im Monat März l. J. gegen denselben Monat des Vorjahres betrug bei der Kaschau-Oderberger Bahn 39 897 fl. oder 69,38 Proc., bei der Aussig-Teplitzer Bahn 11 460 fl. oder 9,62 Proc., bei der Böhmischen Nordbahn 112 fl. oder 0,13 Proc., bei der Buschtêhrader Eisenbahn 31 710 fl. oder 17,7 Proc., bei der Graz-Köflacher Bahn 14 330 fl. oder 23,32 Proc., bei der Mährisch-Schlesischen Nordbahn 4127 fl. oder 5,61 Proc., bei der Franz Josef-Bahn 110 625 fl. oder 38,1 Proc., bei der Budweiser Pferdebahn 1464 fl. oder 10,73 Proc., bei der Budweiser Locomotivbahn 3777 fl. oder 85,82 Proc., bei der Neumarkt-Braunauer Bahn 32 436 fl. oder 413,46 Proc., bei der Rudolfsbahn 26 308 fl. oder 19,41 Proc., bei der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn 3624 fl. oder 2,4 Proc., bei der Oesterreichischen Nordwestbahn 204 173 fl. oder 218,7 Proc., bei der Ostrau-Friedländer Bahn 12 143 fl. oder 93,86 Proc., bei der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn 20 062 fl. oder 20,48 Proc., bei der ersten Siebenbürger Bahn 9492 fl. oder 7,85 Proc., bei der Mohacs-Fünfkirchner Bahn 6284 fl. oder 8,6 Proc., bei der Ungarischen Ostbahn 11 283 fl. oder 20,19 Proc., bei der Pest-Salgo-Tarjaner Strecke der Ungarischen Staatsbahnen 5812 fl. oder 3,27 Proc. und bei der Zakany-Agramer Linie desselben Netzes 12 205 fl. oder 108,57 Proc. Diese Mehreinnahme war theilweise eine Folge der Ausdehnung der Betriebsstrecke bei der Kaschau-Oderberger Bahn (31 Meilen), bei der Buschtêhrader Bahn (8,47 Ml.), bei der Franz Josefs-Bahn (42,50 Ml.), bei der Budweiser Locomotivbahn (1,9 Ml.), bei der Rudolfsbahn (2 Ml.), bei der Oesterreichischen Nordwestbahn (50 Ml.) und bei der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföldbahn (11,5 Ml.).

Eine Mindereinnahme hat sich bei folgenden Bahnen ergeben: bei der Oesterreichischen Staatsbahn (mit Einschluss der Brünn-Rossitzer Bahn) von 457 914 fl. oder 14,15 Proc., bei der Südbahn von 244 155 fl. oder 8,37 Proc., bei der Böhmischen Westbahn von 31 803 fl. oder 11,71 Proc., bei der Karl Ludwigs-Bahn von 70 104 fl. oder 9,46 Proc., bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von 109 750 fl. oder 5,75 Proc., bei der Wien-Salzburger und Wels-Passauer Strecke der Kaiserin Elisabeth-Bahn von 40 095 fl. oder 5,82 Proc., bei der Lambach-Gmundener Strecke derselben Bahn von 730 fl. oder 3,91 Proc., bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Pardubitz-Reichenberger) von 65 774 fl. oder 25,79 Proc., bei der Turnau-Kralup-Prager Bahn von 22 666 fl. oder 27,08 Proc., bei der Fünfkirchen-Barcser Bahn von 1336 fl. oder 3,63 Proc., bei der Theissbahn 90 489 fl. oder 16,13 Proc. und bei der Hatvan-Miskolczer Strecke der Ungarischen Staatsbahnen von 20 755 fl. oder 30,54 Proc.

Das durchschnittliche Erträgniss per Meile im Monate März 1872 beträgt 7735 Gulden, und wurde diesmal von 10 Bahnen überschritten, es sind dies: die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Oesterreichische Staats- und Brünn-Rossitzer Bahn, die Hauptbahn der Kaiserin-Elisabeth-Bahn, die Ungarische Staatsbahnlinie Pest-S. Tarjan, die Mohacs-Fünfkirchener Bahn, die Südbahn, die Böhmische Westbahn und die Galizische Karl Ludwigs-Bahn.

Das Meilenerträgniss ergiebt gegen März 1871 eine Zunahme bei der Neumarkt-Braunauer Bahn von 400,50 Proc., Ungar. Staatsbahnstrecke Zakany-Agram 108,57, Ostrau-Friedländer Eisenbahn 93,36, Budweiser Locomotivbahn 43,66, Budweiser Pferdebahn 37,57, Graz-Köflacher Eisenbahn 23,32, Oesterreichischen Nordwestbahn 21,99, Kronprinz Rudolf-Bahn 15,45, Aussig-Teplitzer Eisenbahn 9,62, Mohacs-Fünfkirchner Bahn 8,60, Ersten Siebenbürger Bahn 7,85, Mährisch-Schlesischen Nordbahn 5,61, Königl. Ungar. Staatsbahnlinie Pest-S.-Tarjan 3,27, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn 2,40 und bei der Böhmischen Nordbahn von 0,13 Proc.

Dasselbe zeigt eine Abnahme bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von 2,80 Proc., Fünfkirchen-Barcser Bahn 3,63, Lambach-Gmundener Bahn 3,91, Hauptbahn der Kaiserin Elisabethbahn 5,82, Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn 5,90, Buschtêhrader Eisenbahn 8,57, Böhmischen Westbahn 11,71, Oesterreichischen Staats- und Brünn-Rossitzer Eisenbahn 14,15, Theiss-Eisenbahn 16,13, Südbahnlinien im Ganzen 16,98, Galizischen Carl-Ludwig-Bahn 17,67, Südnorddeutschen Verbindungsbahn 25,79, Turnau-Kralup-Prager Bahn 27,08, Ungarischen Staatsbahnlinie Hatvan-Miskolcz 30,54, Ungarischen Ostbahn 31,30, Kaiser Franz-Josef-Bahn 31,81 und bei der Kaschau-Oberberger Bahn von 38,90 Proc.

Die Gesammteinnahme vom 1. Jänner bis 31. März l. J. ergab gegen dieselbe Periode des Vorjahres ein Plus bei der Kaschau-Oderberger Bahn von 111 821 fl., bei der Aussig-Teplitzer Bahn 27 456 fl., bei der Böhmischen Westbahn von 14 180 fl., bei der Buschtêhrader Bahn von 179 628 fl., bei der Karl Ludwig-Bahn von 159 999 fl., bei der Graz-Köflacher Bahn von 35 596 fl., bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von 35 506 fl., bei der Mährisch-Schlesi-

schen Nordbahn von 39 483 fl., bei der Franz Josefs-Bahn von 290 660 fl., bei der Hauptbahn der Kaiserin Elisabeth-Bahn von 16 269 fl., bei der Budweiser Pferdebahn von 6498 fl., bei der Budweiser Locomotivbahn von 9995 fl., bei der Neumarkt-Braunauer Bahn von 108 502 Gulden, bei der Rudolfs-Bahn von 91 848 fl., bei der Lemberg-Czernowitz-Jassyer-Bahn von 112 466 fl., bei der Oesterr. Nordwestbahn von 645 779 fl., bei der Ostrau-Friedländer Bahn von 21 817 fl., bei der Alföld-Fiumaner Bahn von 71 244 fl., bei der ersten Siebenbürger Bahn von 37 121 fl., bei der Ungarischen Ostbahn von 44 238 fl., bei der Pest-Salgo-Tarjaner Strecke der Ungarischen Staatsbahnen von 72 603 fl., bei der Zakan-Agramer Strecke desselben Netzes von 27 921 fl.

Ein Minus ergab die Gesammteinnahme bei der Oesterreichischen Staatsbahn (mit Einschluss der Brünn-Rossitzer Bahn) von 327 581 fl., bei der Südbahn von 335 382 fl., bei der Böhmischen Nordbahn von 8512 fl., bei der Lambach-Gmundener Bahn von 3515 fl., bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von 82 944 fl., bei der Turnau-Kralup-Prager Bahn von 31 906 fl., bei der Fünfkirchen Barcser von 2825 fl., bei der Mohacs-Fünfkirchener Bahn von 5831 fl., bei der Theissbahn von 106 473 fl. und bei der Hatvan-Miskolczer Strecke der Ungarischen Staatsbahnen von 56 146 fl.

Die Berathungen Seitens beider Landes Regierungen und der Delegirten der Bahnen, sowie des Handelsstandes über das neue Betriebs-Reglement nahmen einen raschen Verlauf. Eine lebhafte Debatte fand vorerst über den Francaturzwang besonders bei Viehtransporten statt. Da aber derselbe de facto bereits besteht, und die jetzige unbestimmte Fassung schon zu Streitigkeiten Anlass gab, beharrten die Bahnen dabei, von der präcisen Fassung des Norddeutschen Bundesbahnen-Reglements nicht abzugehen. In Betreff der im Paragraph 5 enthaltenen Bestimmung, dass bei Gütern, wo das Auf- und Abladen von den Absendern besorgt wird, die Angabe des Gewichtes und der Menge der Güter in dem Frachtbriefe, keinen Beweis gegen die Eisenbahn bilde, schloss sich der Vertreter des Justizministeriums der Ansicht der Eisenbahnverwaltungen an, während die Vertreter der Handelskammer die Streichung verlangten. Eine grosse Debatte fand darüber statt, dass wenn ein bestimmter Weg für das Gut nicht vorgeschrieben ist, die Organe der Bahn es auf dem billigsten Wege befördern müssen. Die Bahnen erklärten diese Bestimmung als unpractisch. In Betreff der Ladescheine wurden die Worte: „Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt" als überflüssig gestrichen. Bei § 9 verzichteten die Bahnen auf die Bestimmung, welche es ihrem Ermessen anheimstellt, ob Spesen-Nachnahmen zulässig sind oder nicht. Bei § 12 beanspruchten die Vertreter der Handelskammer, dass bei Viehtransporten die Bestimmung eingeschaltet werde, dass nur bei denselben eine Entfernung bis zu 20 Meilen binnen 24 Stunden, jede weiteren 20 Meilen aber in 12 Stunden zurückzulegen seien. Da aber von Seite der Regierung, wie von Seite der Bahnen constatirt wurde, dass die Züge mit Thieren zur Approvisionirung Wiens schon jetzt viel rascher fahren, als es hier verlangt wird, das Betriebs-Reglement aber doch nicht nur für Wien berechnet sei, so wurde die ursprüngliche Fassung beibehalten. Bei der Forderung der Handelskammern, dass der § 13 dahin zu ändern sei, dass die Bahnverwaltungen nicht befugt seien, bei zufälligen Verhinderungen des Transports ein Lagergeld einzuheben, wurde angenommen, dass den Bahnen dieses Recht gebühre. Desgleichen bei § 25, wo die Vertreter der Handelskammer verlangten, dass bei der Versicherung der Lieferzeit die Auszahlung der Vergütungssumme von dem Ausweis des erlittenen Schadens nicht abhängig gemacht werden soll. Die Debatten waren sehr animirt. Nach Beendigung derselben zogen sich die Vertreter der Handelkammern und der Bahnverwaltungen zurück, während die Delegirten der Regierung noch beisammen blieben. Letztere werden auch heute noch eine Schlusssitzung halten und dann dem Wunsche der Bahnverwallungen entsprechend, denselben das Betriebsreglement, wie es aus diesen Berathungen hervorgegangen ist, mittheilen, um davon die geschäftsführende Direction des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Kenntniss zu setzen, welche die gleichmässige Einführung dieses abgeänderten Reglements bei allen Mitgliedern des Vereines anstrebt und dieselbe auch bei der Deutschen Regierung befürworten wird. — Obzwar der Handelstand mit dem Resultat schon wegen der angeblich geringen Zahl seiner zugezogenen Vertreter unzufrieden ist und ein grosses Ungarisch-Deutsches Blatt die ganze Berathung mit ehrenrührigen Namen belegt, so hat doch die Wiener Handelskammer den insbesondere um das Zustandekommen des Statutes über Schiedsrichter verdienten Bahndelegirten einen schriftlichen Dank votirt.

Aus den letzten Verhandlungen dieser Kammer ist das Gutachten über die Desinfection aller der Fäulniss unterliegenden Transportgegenstände, insbesondere der thierischen Abfälle, sowie die Bahnwagen durch die von der Regierung empfohlene Carbolsäure hervorzuheben. Diese wurde zu kostspielig (1 Pfd. zu 1 fl. 60 kr. und für 1 Ctr. der zu desinfinzirenden Gegenstände 4 Pfd.) befunden, dagegen wurde bezüglich des Transports insbesondere auf den Eisenbahnen erklärt, dass sich der angestrebte Zweck auch auf andere Weise erreichen lässt. Bei Knochen wird durch gehöriges Auskochen und Entfernung der Fleischbestandtheile, bei frischen Häuten durch Einsalzen jede Fäulniss verhindert. Ausgesottene, vom Fleisch befreite Knochen, dann Häute, welche gut eingesalzen und zusammengerollt sind, wären also zum Transporte zuzulassen. Ebenso trockene Häute und trockenes Unschlitt, das in Säcken gepackt ist, letzteres jedoch nur während der kühlen Jahreszeit. Bloss nasse, ungesalzene Häute, rohe Knochen, ferner Unschlitt und Fettabschnitte von Fleisch (die beiden letztgenannten Artikel im Sommer) sollten dem Imprägnirungszwange unterliegen oder im Gegenfalle von dem Transporte ausgeschlossen sein. Hörner und Klauen wären mit carbolsaurem Kalk zu bestreuen, um der Verschleppung von Seuchen zu begegnen.

Von dem Oesterr. Ackerbauministerium, welches am 1. Mai d. J. vom Finanz-Ministerium die Verwaltung der Forste übernimmt, wurde über die Bannlegung der Wälder ein Erlass hinausgegeben, nach welchem eine solche nur auf die zunächst der Bahn gelegenen Waldparzellen, nach Anhörung der Waldmeister beschränkt und nur die aufs gewissenhafteste zu ermittelnden wirklichen Wirthschafts erschwernisse den Bahnen zur billigen Entschädigung aufgebürdet werden sollen. — In der Ungarischen Eisenbahnbau-Direction werden wesentliche Veränderungen platzgreifen. Die Bau-Inspection über sämmtliche Ungarische Staatsbahnen soll mit der Betriebsdirection der Ungarischen Staatsbahn vereinigt werden, dagegen soll die Bau-Inspections-Abtheilung über die Privatbahnen durch neue Kräfte ergänzt werden, welche sodann die eigentliche Eisenbahnbau-Direction bilden werden. Das Ministerium hat diese Vereinigung bereits dadurch vorbereitet, dass es den Chef der Baudirection, welcher die Angelegenheiten der Bau-Inspection für sämmtliche Staatsbahnen leitete, zum Betriebsdirections-Rath ernannt. — Der hochverdiente General-Inspector Langer tritt in Folge dessen mit 1. Mai von der nun ganz der Leitung des Baudirecters Tolnay anvertrauten Ungar. Staatsbahn zurück, um sich ungetheilt der General-Inspection zu widmen.

Die vorzugsweise von Dr. Schor angeregten Bestrebungen der Bahnen, von eine besondere Vertretung auf der Ausstellung, waren insofern der Erfolg, als von den gesammten 26 Gruppen der Ausstellungsgegenstände die zum Maschinen- und Transportwesen gehörigen, die 13. Gruppe unter der Leitung, des wie leicht Niemand, hierfür berufenen Directors Engerth von der Staatsbahn bilden, welcher nebenbei bemerkt, seine Uebernahme der Oesterr. General-Inspection dementiren lässt.

In Wien wurde wieder eine Oesterr.-Ungar. Eisenbahn- und Strassenbaugesellschaft concessionirt; von den beiden Concessionären ist Keiner ein Fachmann. Das Unternehmen wird wohl, wenigstens Vorläufig, keinen andern Zweck haben, als der Agiotage und dem Schwindel zu dienen.

Ein Wiener Bank-Institut und ein Pester Consortium unterhandeln wegen Ankaufs der Ersten Ungarischen Waggon-Fabrik und haben bereits 50 000 fl. Caution erlegt. Die Actionäre werden circa 125 fl. per Actie erhalten. Die Generalversammlung ist auf den 8. Mai einberufen.

An neuen Bahnprojecten ist zu bemerken: Die Union-Baugesellschaft hat dem Handelsministerium das Project einer Drahtseilbahn vorgelegt, welche von der Strasse zwischen Kahlenbergerdörfel und Klosterneuburg ausgehen und bis nahe auf das Plateau zwischen dem Leopolds- und Kahlenberge führen soll. Die Construction der Bahn soll ähnlich der der Ofener Seilbahn und die Herstellung derselben noch vor Beginn der Weltausstellung bewerkstelligt werden. Was die Leistungsfähigkeit dieser Bahn anbelangt, so sollen stets drei Waggons von einer stationären Dampfmaschine auf die Höhe gebracht und mit denselben bei jeder Fahrt 72 Personen gleichzeitig nach beiden Richtungen befördert werden. Da in 1 Stunde 20 Fahrten gemacht werden können, so wäre eine Beförderung von 3000 Personen in der Stunde erreichbar. Die Kosten der Bahn sind mit 400 000 fl. veranschlagt. Die von der Generalinspection ausgehende militärisch-technische Revision des Projectes hat stattgefunden und ist, die technische Durchführbarkeit des Projectes anerkannt worden. — Das Consortium der Wiener Verbindungsbahn hat das Project ausführlich erörtert und dessen sofortige Ausführung beantragt, auf der Verbindungsbahn den Viehtransport zum Marxer Schlachthause, bez. einem derselben ausser der Linie zunächst gelegenen Puncte der Verbindungsbahn einzurichten und derart den vielfach laut gewordenen Klagen über den Viehtrieb durch die Stadt abzuhelfen. — Das Handelsministerium hat dem Baurath Carl Ritter von Schwarz und der Industrie- und Commerzialbank für Oberösterreich und Salzburg die Vorconcession für eine schmalspurige Eisenbahn von Strasswalchen über Mondsee und Schärfling nach Ischl auf die Dauer von drei Monaten ertheilt. — Der Präsident der Mähr.-Schles. Centralbahn, Em. Proskowetz, sowie Dr. Ludwig Lichtenstern, Verwaltungsrath derselben Gesellschaft sind beim Handelsministerium um die Concession zum Baue einer Locomotivbahn von Gross-Wisternitz bis an die Landesgrenze nach Skalitz eingeschritten.

Inzwischen erscheinen schon die Jahresberichte der einzelnen Bahnverwaltungen für die nächste General-Versammlung. Den Reigen haben 2 noch der Staatshilfe benöthigenden Bahnen eröffnet.*

Die Direction der Ungarischen Staatseisenbahnen giebt bekannt, dass sie fortan zur Bezeichnung der Colli, welche mit Declaration des Interesse's der rechtzeitigen Lieferzeit zur Aufgabe gelangen, so wie zur Bezeichnung der Wagen, in welchen solche Colli enhalten sind, im Sinne des Uebereinkommens der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1871 mit rothen Lettern gedruckte Beklebezettel anwenden werde. Auch wird die deutliche

---

* Wir werden aus denselben ausführlichere Mittheilungen bringen, sobald uns die Berichte vorliegen. d. Red.

Bezeichnung solcher Sendungen am Frachtbriefe und in der Karte ersichtlich gemacht.

Die Kaschau-Oderburger Bahn hat den Fahrpreis für Arbeiter, welche nach Ungarn reisen, in der vierten Classe auf 9 kr. pro Person und Meile ermässigt. — Auf der Strecke Zakany-Koposvar der Drau-Donaubahn fand bereits die Probefahrt statt.

Die Kaiser Ferd. Nordbahn wird bei der Generalversammlung auch die Genehmigung zur Ausgabe von neuen Actien zum Course von 150 ausser der von 7 Millionen steuerfreien Prioritäten einholen. — Diese Summe soll vorzüglich zum Bau einer Donaubrücke und zur Bestreitung der auf die Nordbahn entfallenden Quote der Donauregulirungskosten verwendet werden. — Am 1. Mai wird die zwischen Hohenau und Lundenburg gelegene Haltestelle Bernhandsthal der Kaiser Fedinands-Nordbahn für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. — Das Reichskriegsministerium hat ausnahmsweise die Bewilligung zum Bau eines einstöckigen Wohnhauses auf dem Stationsplatz in Olmütz aus hartem Material und zwar gegen Einlage des vorgeschriebenen Demolirungs-Reverses ertheilt. — Die technisch-polizeiliche Prüfung der neuen Oder-Brücke auf der Strecke Pohl-Zauchtl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in befriedigender Weise stattgefunden. — Das Handelsministerium hat die Einleitung der politischen Begehung der umgelegten Trace der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bei Seibersdorf mit dem Bemerken angeordnet, dass bei dieser Verhandlung in Erwägung zu ziehen sei, ob nicht durch eine Verrückung der neu projectirten Trace den im Feuerrayon gelegenen 17 Wohn- und Wirthschaftsgebäuden der Gemeinden Seibersdorf und Kuntschitz ausgewichen werden könne. Auch wurde die n. ö. Statthalterei aufgefordert, auf Grund des ergänzten und im Ganzen entsprechend befundenen Projectes der Nordbahn für die Anlage von Werkstättengeleisen am Stationsplatze in Florisdorf die politische Localcommission vorzunehmen und eventuell sofort die Bewilligung zu ertheilen. Ferner wurden die auf dem neugebauten Geleise der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zwischen Hullein und Prerau erbauten Brücken der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen.

Seitens der Schlesischen Landesregierung in Troppau fand die politische Begehung der zur Umgehung des Seibersdorfer Viaducts zwischen den Stationen Petrowitz und Pruchna der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn projectirte Trace statt. — Der Verwaltungsrath der Ostrau-Friedlander Bahn genehmigte die von der Direction der Nordbahn vergeschlagene Vergrösserung der Manipulationsplätze in Friedland und die Herstellung eines weiteren Geleises in den Stationen Ostrau, Witkowitz und Kunzendorf und ersuchte die Nordbahn, die Durchführung dieser Bauten nach den vorgelegten Plänen zu veranlassen.

Dem Pariser Verwaltungsrathe der Oesterr. Staatsbahn liegt bereits die Bilanz für das abgelaufene Jahr vor. Die gesammten Einnahmen betragen rund 33 Millionen Gulden, die gesammten Betriebsauslagen (35 Procent der Einnahmen) $11_{,3}$ Millionen. Der Betriebsüberschuss stellte sich somit auf $21_{,7}$ Millionen Gulden. Hievon die Zinsen für Actien, Obligationen und Amortisationen, ferner Steuern, Pensionsfonds-Beiträge, Gratificationen u. s. w. mit rund 14 Millionen in Abzug gebracht, bleiben $7^3/_4$ Millionen Gulden ($38^1/_2$ Francs per Actie) zur Vertheilung als Superdividende. Doch hat die Staatsbahnverwaltung die Superdividende mit 35 Francs per Actie festgesetzt, was eine Jahresverzinsung von 60 Francs per Actie ergiebt. Der Rest von circa 750000 Francs soll als dritte Reserve für Specialzwecke hinterlegt werden. Die Gesammtreserven der Staatsbahn würden hiemit auf rund $13^1/_2$ Millionen Gulden gebracht werden. Von den zur General-Versammlung angemeldeten 48000 Stück Actien sind 33000 aus Frankreich, 10000 aus Deutschland und 5000 aus Oesterreich. — Die Direction dieser Bahn hat sich, gestützt auf den § 30 des Betriebsreglements, veranlasst gesehen, die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern mit directen Frachtbriefen nach Eisenbahnstationen, welche mit den gesellschaftlichen Linien nicht in ununterbrochener Schienenverbindung stehen, ihren sämmtlichen Stationen bis auf Weiteres zu verbieten. Die einzig gestattete Ausnahme bildet der bestehende directe Verkehr mit der Böhmischen Westbahn, deren Bahnhof in Prag (Smichow) als mit dem Staatsbahnhof daselbst in Verbindung stehend betrachtet wird.

Das Handelsministerium hat das Project für die Station an der Süssenbrunner Verbindungsroute, wie solches von der Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft für die Verbindung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn vorgelegt wurde, genehmigt und daran die Aufforderung geknüpft, noch vor der Inangriffnahme des Baues die Detailpläne für die daselbst aufzuführenden Hochbauten zur Genehmigung vorzulegen.

Die günstigen Einnahmen der Italienischen Linie, der Südbahn werden die schon vor 5 Jahren vertragsmässig festgestellte Trennung des Netzes vom Oesterreichischen beschleunigen. Mit Machtsprüchen, wie des gewesenen Handels- und gegenwärtigen Finanzministers Prehs, dass diese Trennung 4 Wochen nach der Aufhebung der Belagerung von Paris unbedingt geschehe, ist in dieser verwickelten, so viele Interessen berührende Angelegenheit nichts durchzusetzen. — Die Südbahn hat dem Handelsministerium soeben die Pläne behufs des Projects der Erweiterung des Frachtenbahnhofes in Matzleinsdorf vorgelegt. — Die technisch-polizeiliche Prüfung der Leoben-Vordernberger Bahn, deren Betrieb bekanntlich die Südbahn übernommen hat, ist erfolgt und erwartet man die Eröffnung dieser Linie im Mai.

Die technisch-militärische Commission zur Begehung der Trace der zu erbauerden Meraner Eisenbahn hat sich bereits nach Botzen begeben und dort ihre Arbeit begonnen.

Ein Dienst-Circular der Direction der Kaiserin-Elisabethbahn, betreffend die Frachtenberechnung für die Kohlentransporte der Traunthaler Kohlengewerkschaft, enthält eine Erhöhung des Tarifsatzes um 2 Kreuzer pro Zoll-Centner, und zwar für die Strecke Breitenschütz-Gmunden auf $8_{,5}$, für Attnang-Gmunden auf 10 kr. Oe. W. Einige Oberösterreichische Gewerkschaftsbesitzer gehen nun damit um, sich ihren Kohlenbezug unabhängig von der Elisabethbahn zu sichern und sind um die Concession für eine Eisenbahn von Steyr über Wels nach Kremsmünster und Kirchdorf nebst einer Zweigbahn Kremsmünster-Traunthaler Kohlenwerksbahn-Attnang eingeschritten. Das diesbezügliche Generalproject soll dem Handelsministerium bereits unterbreitet sein.

Anlässlich der bevorstehenden Eröffnung der Strecke St. Valentin-Budweis der Elisabeth-Westbahn, welche bei Mauthausen die Donau übersetzt, beabsichtigt die Donaudampfschifffahrt-Gesellschaft Vorkehrungen für einen directen Uebergang der Bahngüter auf die Wasserstrasse und umgekehrt zu treffen. Die Donaudampfschifffahrt-Gesellschaft hat nun bereits, wie man uns mittheilt, zu diesem Zwecke einen entsprechenden Landungsplatz oberhalb der Mauthausener Eisenbahnbrücke angekauft und wird demnächst eine Commission, bestehend aus Mitgliedern der Donaudampfschifffahrt-Gesellschaft, der Elisabeth Westbahn und der mitinteressirten Rudolfsbahn zusammentreten, um über die zu treffenden Einrichtungen endgiltig zu entscheiden.

Die Vorarlberger Bahn hat dem Handelsministerium den Fahrordnungsentwurf für die Strecke von Bregrenz über Feldkirch nach Bludenz zur Genehmigung vorgelegt, welche Strecke im Juni eröffnet werden soll. Es sind nach dem Entwurfe 5 Züge in jeder Richtung in Aussicht genommen, darunter 3 gemischte Züge, je 1 Separat-Last- und je 1 Separat-Militärzug. Bei Bestimmung der Fahrzeiten für die Züge mit Personenbeförderung ist auf die Anschlüsse mit den Lindau-Bregenzer Dampfschiffen und mit den Bayerischen Staatsbahnen Rücksicht genommen und wird sich ein Zug an den Schnellzug von Lindau über Augsburg und München nach Wien, ein anderer an den von Wien in umgekehrter Richtung nach Lindau verkehrenden Schnellzug anschliessen. Die Fahrdauer der gemischten Züge zwischen Bregenz und Bludenz beträgt 2 St. 57 Min., 3 St. 20 Min. und 3 St. 45 Min. in einer und 2 St. 45 Min., 3 St. 30 Min. und 3 St. 37 Min. in der anderen Richtung.

Ueber den Anschluss der Prager Verbindungsbahn erfährt man, dass zwischen den betheiligten Verwaltungen, das sind Böhmische Westbahn, Franz-Josephbahn, Buschtêhrader und Prag-Duxer Bahn, vereinbart wurde, es habe die Prager Verbindungsbahn weder in die Böhmische Westbahn, noch in die Buschtêhrather Bahn, sondern in eine gemeinschaftliche, auf Grundantheilen der Böhmischen Westbahn und der Buschtêhrader Bahn ausschliesslich für den Verbindungsbahndienst zu errichtende Anlage einzumünden und es sei dieser Dienst auf der gemeinschaftlichen Anlage selbstständig zu führen; derselbe wird bis auf Weiteres durch Organe der Franz-Josephbahn versehen und wurde dieses Uebereinkommen bereits vom Handelsministerium genehmigt.

Die Böhmische Westbahn beabsichtigt auf ihrem Karolinenthaler Viaducte in Prag ein drittes Geleise zu legen und machte an das Ministerium desshalb die nöthigen Vorlagen.

Die Betriebseröffnung der Theilstrecke Dux-Laun der Prag-Duxer Bahn findet am 1. Mai statt. Die Concessions-Ertheilung für die Fortsetzung der Linie bis Freiberg (Sachsen) ist bereits erfolgt.

Das Handelsministerium hat der Böhmischen Nordbahn die Bewilligung zur Inangriffnahme des Baues der Streche Rumburg-Schluckenau ertheilt.

Das Doppelgeleise von Karbitz bis Mariaschein auf der Aussig-Teplitzer Bahn ist vollendet und wird, nachdem die technisch-polizeiliche Revision vorgenommen, demnächst dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

In der diesjährigen Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn wird der Antrag gemacht werden, die in Folge eines vorjährigen Generalversammlungs-Beschlusses aufgenommene schwebende Schuld in eine binnen 20 Jahren zu amortisirende Prioritätsschuld umzuwandeln — Auf dieser Eisenbahn wird mit dem 1. Mai d. J. ein neuer Meilenzeiger in Wirksamkeit gesetzt, bei welchem die Abrundung der Entfernung der einzelnen Stationen von einander auch gleich dem bei den übrigen Bahnen eingeführten Usus nach Zehntelmeilen vorgenommen wurde.

Die Albrechtsbahn als Concessionswerber des Ungarischen Theiles der Eisenbahn von Munkács nach Stryi hat beim Ungarischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen um die Genehmigung einer Verlegung der Trace des Beskid-Tunnels angesucht, durch welche zwar weder der auf Galizischer Seite festgestellte Tunneleinbruch, noch die weiter anschliessende Trace alterirt wird, wohl aber die Länge und die Niveauverhältnisse des Tunnels eine bedeutende Modification erfahren. Während nämlich nach dem frü-

heren Projecte der in Rede stehende Tunnel eine Länge von 1770 Metern und zwar auf Ungarischer Seite von 1047 und auf Galizischer Seite von 723 Metern erhalten sollte, wird er gegenwärtig nur mit der Länge von 1450 Metern beantragt, wovon 750 Meter auf die Ungarische und 700 auf die Galizische Seite entfallen. Die Nivelette des Tunnels, welche nach der früheren commissionellen Vereinbarung gegen Ungarn zu in das continuirliche Gefälle von 12 Promille zu liegen gekommen wäre, wird dermal dahin abgeändert, dass sich an eine 223 Meter lange Horizontale im Tunnel beiderseits ein Gefälle anschliesst, welches auf Ungarischer Seite 8 Promille und auf Galizischer Seite 12 Promille beträgt. Diese Nivelettenänderung welche einen bei derseitigen Wasserabfluss ermöglicht, wird auch für die Beschleunigung des Tunnelbaues günstig wirken, weil die Förderung des Materials aus dem Tunnel durch die nach beiden Seiten abfallende Lage erleichtert wird. Das k. k. Handelsministerium hat dem Kgl. Ungarischen Communications-Ministerium seine Zustimmung zu dieser Projectsmodification erklärt.

Auf der 1. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn fanden am 27. d. M. die Brückenproben statt, darauf soll die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Przemysl-Chyrow und sofort deren Eröffnung folgen. Die Einnahmen der Ungarischen Theilstrecke dieser Bahn gestalten sich verhältnissmässig sehr günstig.

### Personalnachrichten.

**Württemberg.** Dem Finanzrath Mohn bei der Eisenbahnbaudirection wurde die erbetene Dienstentlassung ertheilt und demselben der Titel eines Oberfinanzrathes verliehen; dem Baurath Binder bei der Eisenbahnbaudirection die erbetene Dienstentlassung unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Oberbaurathes gewährt und auf die Baurathsstelle der Eisenbahnbetriebsbauinspector tit. Baurath Würich in Ulm ernannt.

**Oesterreich.** Die Direction der Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn wurde bereits creirt und der Oberinspector der Oesterr. Nordwestbahn Moriz Morawitz zum Director ernannt.

**Stellen-Vacanzen.** Die mit 1800 Thlrn. Gehalt und 240 Thlr. Wohnungsentschädigung dotirte Stelle eines Ober-Inspectors für den öconomischen Betrieb der Schleswig-Holsteinischen Bahnen ist vacant. Meldungsgesuche sind an die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn bis ult. Mai c. einzusenden. Siehe Bekanntmachung in No. 50 S. 503.

Die Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft sucht einen wissenschaftlich gebildeten, mit dem Eisenbahn-Betriebs- und Rechnungswesen vertrauten Beamten als Controleur. Siehe Bekanntmachung S. 512.

## Ausland.

—r— **Italien.** (Cremona-Mantua. Sardinische Bahnen.) Die Gazetta Uffic. vom 7. April veröffentlicht die Concessionsacte über Herstellung und Betrieb der Bahnlinie von Cremona nach Mantua. Die Dauer der Concession ist auf 99 Jahre festgesetzt; Seitens der Regierung wird eine jährliche Brutto-Einnahme von 18974 Lire pro Kilometer garantirt. Die Concession ist dem Herrn Giuseppe Sacerdoti ertheilt.

Am 5. April a. c. fand die Probefahrt auf der Sardinischen Eisenbahnsstrecke Decimomanu-Siliqua statt. Die Strecke ist kurz, aber sie hat eine gewisse Wichtigkeit wegen der vielen Erleichterungen hinsichtlich der Personen- und Güterbeförderung in der Richtung nach Iglisias dem Hauptplatz für Erze auf der Insel.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

6. Mai Galizische Carl Ludwig-Bahn zu Wien.
6. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld.
6. „ *Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 421.
7. „ Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
7. „ Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
7. „ Oberschles. Eisenb.-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
11. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
12. „ Rybinsk-Bologoje Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest.
16. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
16. „ *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt.
16. „ Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien.
16. „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn-Ges. zu Zwickau.
16. „ Constituirende General-Versammlung der Oels-Gnesener Eisenbahn zu Breslau.
16. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Pest.
17 „ Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 474.
17. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442.
17. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
17. „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam.
18. „ Kaiser Ferdinands Nordbahn u. Mährisch-Schlesische Nordbahn zu Wien.
22. „ Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
23. „ Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
23. „ *Ungarische Ostbahn zu Pest. Tagesordnung s. S. 500.
24. „ *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
24. „ Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a/M.
24. Mai Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Tilsit.
25. „ Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. S. 495.
26. „ Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
27. „ Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i/Pr.
27. „ Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz.
27. „ Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest.
28. „ Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.
28. „ Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
28. „ Rheinische Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekanntm. S. 474.
28. „ Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust.
29. „ Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. Bekanntm. S. 509.
29. „ Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Ges. zu Crefeld.
30. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
30. „ Böhmische Nordbahn zu Prag. Siehe Bekanntmachung S. 501.
31. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien.
9. Juni Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.
12 „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.

### Einzahlungen.

**Pommersche Central-Eisenbahn.** Diejenigen Actionäre, welche die durch Bekanntmachungen vom 21. November 1870 nnd 17. Juni 1871 eingeforderten Einzahlungen von 10 % oder 20 Thlr. pro Actie bereits geleistet haben, werden durch Bekanntmachung des Verwaltungsrathes vom 16. April c. aufgefordert, zur Completirung ihrer ersten und zweiten Einzahlungen fernere je 10% oder 40 Thlr. pro Actie bis spätestens den 11. Juni d. J. zu leisten. Die Zahlungen werden angenommen:

in Berlin bei der Gesellschafts-Hauptcasse, Leipziger Platz No. 5;
in Wangerin bei Herrn G. Hartmann für den Kreis Regenwalde;
in Dramburg bei Herrn Rendant Hoppe für den Kreis Dramburg;
in Neustettin bei Herrn Rendant Noeske für den Kreis Neustettin und
in Hammerstein bei Herrn Apotheker Nickau für den Kreis Schlochau,

woselbst eingehende Zahlungen auf den resp. Quittungsbogen bescheinigt werden.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 6. Mai | zu Braunschweig | Braunschweig. E. | Bahnh. Rest. Königslutter | 451 |
| 6. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Verkauf zweier Locomotiven | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Tischler- etc. Arbeiten am Empfangsgebäude zu Scherfede | — |
| 6. „ | zu Breslau | Breslau-Schweidnitz-Freib. E. | Schwellen | 503 |
| | | | Schienen | 503 |
| | | | Kleineisenzeug | 503 |
| 7. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Eisentheile einer Hängebrücke | 475 |
| 8. „ | zu Strassburg | Elsass.-Lothr. E. | Verkauf von Materialabgängen | 475 |
| 8. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Eiserne Dachconstruction für einen polygonalen Locomotivschuppen auf Bahnhof Insterburg | — |
| 8. „ | zu Stuttgart | Württemb. Staatsb. | 700 Ctr. Lampenöl | — |
| 10. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Ziegelsteine | 511 |
| 11. „ | zu Berlin | Niederschles-Märk. E. | Laderampen | 511 |
| 11. „ | zu Wien | Union-Bank | Locomotiven u. Personenwagen für Eperies-Tarnower E. | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 11. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Ausrüstungsgegenstände für eine Wasserstation | 02 5 |
| 11. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Gussseiserne Duchlassröhren | — |
| 11. „ | Daselbst | Dieselbe | Erdarbeiten | — |
| 11. „ | Daselbst | Dieselbe | Maurerarbeiten | — |
| 11. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Zimmerarbeiten | — |
| 11. „ | zu Altena | Besg.-Märk. E. | Erd. u. Maurerarbeiten | — |
| 13. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Gewalzte Schienen | 502 |
| 14. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Erdarbeiten etc. | 503 |
| 14. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Kieferne Rundpfähle | — |
| 15. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Hochbauarbeiten Bredelar u. Scherfede | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 15. „ | zu Ofen | Königl. Ungar. Staatsb. Bau-Direction | Bau der Linie Miskolcz-Diosgyör | — |
| 16. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 502 |
| 16. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 17. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Steinkohlen | 502 |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Kleineisenzeug | 502 |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bau von Güterschuppen | — |
| 22. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 495 |
| 22. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | — |
| 23. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Hochbauten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bekleidungs-Materialien | 53 |
| 31. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 11. „ | zu Bukarest | Rumänische E. | Herstellung der Bahnstrecke zwischen Bahnhof Jassy und dem Pruth an der Russischen Grenze (20 614 Meter). | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Mit Ausreichung der neuen (IV.) Serie Dividendenscheinbogen zu den Stamm-Actien Lit. A., B. u. C. unserer Gesellschaft nebst Talons wird am

**8. April cr.**

begonnen und an jedem Tage mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, Vormittags von 9—12 Uhr, bis einschliesslich den 31. Mai cr. bei unserer Hauptcasse am Askanischen Platz fortgefahren werden.

Die Inhaber dieser Stamm-Actien werden ersucht, nur den Talon zu den Dividendenscheinen der III. Serie mit nach laufender Nummer geordneten und nach den verschiedenen Kathegorien (Lit. A., B. u. C.) event. getrennten Verzeichnissen einzureichen, worüber sie eine Interimsquittung der Hauptcasse erhalten, gegen deren Rückgabe nach 3 Tagen die neuen Dividendenscheinbogen ausgehändigt werden.

Die Formulare zu den Verzeichnissen sind bei unserer Hauptcasse in Bereitschaft.

Berlin, den 8. März 1872.

**Die Direction.**

# Fahr-Ordnung

der Personen- und Gemischten Züge

auf der

# k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

**Giltig vom 15. Mai 1872 bis auf Weiteres.**

**In der Richtung von Aussig nach Komotau.**

| Meilen | Stationen | Personen-Zug I | Personen-Zug III | Personen-Zug V | Personen-Zug VII | Personen-Zug IX | Gemischter Zug XI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. |
| | Aussig . . . Abf. | $4_{45}$ | $11_{49}$ | $3_{59}$ | $10_{14}$ | $1_{17}$ | $7_{45}$ |
| 0.6 | Türmitz . . „ | $4_{58}$ | $12_{01}$ | $4_{11}$ | — | $1_{29}$ | $7_{59}$ |
| 0.9 | Schönfeld . . „ | $5_{03}$ | $12_{06}$ | — | — | — | $8_{05}$ |
| 1.2 | Karbitz . . . „ | $5_{10}$ | $12_{11}$ | $4_{21}$ | $10_{34}$ | $1_{38}$ | $8_{12}$ |
| 1.7 | Mariaschein . „ | $5_{20}$ | $12_{19}$ | $4_{30}$ | $10_{42}$ | $1_{46}$ | $8_{22}$ |
| 2.4 | Teplitz . . . „ | $5_{40}$ | $12_{34}$ | $4_{45}$ | $10_{57}$ | $1_{56}$ | $8_{38}$ |
| 2.6 | Settenz . . . „ | $5_{45}$ | $12_{39}$ | — | — | Ank. | $8_{44}$ |
| 3.1 | Ullersdorf . . „ | $5_{53}$ | $12_{45}$ | $4_{56}$ | — | | $8_{52}$ |
| 3.7 | Dux . . . . „ | $6_{06}$ | $12_{58}$ | $5_{09}$ | $11_{17}$ | | $9_{05}$ |
| 4.2 | Preschen-Bilin „ | $6_{17}$ | $1_{06}$ | $5_{18}$ | $11_{25}$ | | $9_{17}$ |
| 4.9 | Ratschitz-Oberltdf. „ | $6_{29}$ | $1_{17}$ | $5_{30}$ | — | | $9_{31}$ |
| 5.7 | Brüx . . . „ | $6_{46}$ | $1_{33}$ | $5_{47}$ | $11_{51}$ | | $9_{55}$ |
| 6.8 | Holtschitz-Seestadtl „ | $7_{01}$ | $1_{47}$ | $6_{02}$ | — | | $10_{13}$ |
| 7.3 | Wurzmes . . „ | $7_{11}$ | $1_{57}$ | $6_{12}$ | — | | $10_{25}$ |
| 7.8 | Udwitz-Görkau „ | $7_{20}$ | $2_{05}$ | $6_{21}$ | $12_{21}$ | | $10_{39}$ |
| 8.5 | Komotau . Ank. | $7_{30}$ | $2_{15}$ | $6_{31}$ | $12_{31}$ | | $10_{52}$ |

**In der Richtung von Komotau nach Aussig.**

| Meilen | Stationen | Personen-Zug II | Personen-Zug IV | Personen-Zug VI | Gemischter Zug XII | Gemischter Zug XIV |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. |
| | Komotau . . Abf. | $8_{32}$ | $12_{49}$ | $9_{00}$ | $6_{15}$ | $3_{30}$ |
| 0.8 | Udwitz-Görkau „ | $8_{44}$ | $1_{01}$ | $9_{12}$ | $6_{38}$ | $3_{47}$ |
| 1.2 | Wurzmes . . „ | $8_{51}$ | $1_{08}$ | $9_{19}$ | $6_{47}$ | $3_{56}$ |
| 1.8 | Holtschitz-Seest. „ | $9_{00}$ | $1_{17}$ | $9_{28}$ | $7_{02}$ | $4_{08}$ |
| 2.8 | Brüx . . . „ | $9_{18}$ | $1_{35}$ | $9_{46}$ | $7_{30}$ | $4_{40}$ |
| 3.6 | Ratschitz-Oberltdf. „ | $9_{30}$ | $1_{47}$ | $9_{58}$ | $7_{49}$ | $4_{58}$ |
| 4.3 | Preschen-Bilin . „ | $9_{42}$ | $1_{58}$ | $10_{11}$ | $8_{05}$ | $5_{19}$ |
| 4.9 | Dux . . . . „ | $9_{54}$ | $2_{10}$ | $10_{23}$ | $8_{21}$ | $5_{35}$ |
| 5.5 | Ullersdorf . . „ | $10_{04}$ | $2_{20}$ | $10_{33}$ | $8_{34}$ | $5_{49}$ |
| 5.9 | Settenz . . . „ | — | $2_{27}$ | $10_{40}$ | $8_{44}$ | $5_{57}$ |
| 6.2 | Teplitz . . . „ | $10_{19}$ | $2_{36}$ | $10_{52}$ | $8_{57}$ | $6_{10}$ |
| 6.8 | Mariaschein . „ | $10_{31}$ | $2_{48}$ | $11_{04}$ | $9_{10}$ | $6_{24}$ |
| 7.4 | Karbitz . . . „ | $10_{40}$ | $2_{57}$ | $11_{13}$ | $9_{20}$ | $6_{35}$ |
| 7.7 | Schönfeld . . „ | — | $3_{02}$ | $11_{18}$ | $9_{26}$ | $6_{41}$ |
| 7.9 | Türmitz . . „ | $10_{49}$ | $3_{07}$ | $11_{24}$ | $9_{33}$ | $6_{48}$ |
| 8.5 | Aussig . . . Ank. | $11_{00}$ | $3_{18}$ | $11_{35}$ | $9_{45}$ | $7_{00}$ |

**Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclus. 6 Uhr Morgens sind eingerahmt.**

Teplitz, im April 1872.

**Die Direction.**

## Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

**Lieferung von Locomotiv-Heizkohlen und Cinder (Coke) betreffend.**

Das in der Zeit vom 1. Juni 1872 bis 31. Mai 1873 für die Sächsischen Staatsbahnen erforderliche Quantum zur Locomotivheizung tauglicher Kohlen und Cinder von ohngefähr:

90 Wagenladungen à 100 Ctr. Kohlen pro Werketag,

und

2000 Ctr. Cinder pro Monat

— letztere in gleichmässigen wöchentlichen Lieferungen anzuliefern — soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Preise sind pro Centner und zwar für Kohlen aus dem Zwickauer und Dresdener Bassin franco Staatseisenbahn, für Kohlen aus dem Lugauer Bassin franco Bahnhof Lugau und für Kohlen aus dem Oberschlesischen Bassin franco Bahnhof Löbau zu stellen.

Bezügliche Offerten (bei den Kohlen von nicht unter einer Wagenladung pro Werketag) sind versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotivheizkohlen (bez. Cinder)“

versehen bis spätestens den

**5. Mai d. J.**

portofrei an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche sich an ihre Offerte bis 20. Mai zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Exemplare der gegen früher in einigen Punkten abgeänderten Lieferungsbedingungen sind sowohl durch das Hauptbüreau der Königlichen Generaldirection als auch durch die Maschinenverwaltungen auf dem Bahnhofe Zwickau und dem Sächsisch-Schlesischen Bahnhofe hier, sowie durch die Bahnhofsinspection zu Lugau zu beziehen.

Dresden, am 18. April 1872.

**Königl. Generaldirection d. Sächsischen Staatseisenbahnen**

von Tschirschky.

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es ist eine fernerweite Beschaffung von:

a) 6 905 505 Kilogr. oder rot. 183 000 lfden. Metern gewalzte Eisenbahnschienen,

b) 646 850 Kilogr. oder rot. 17 000 lfden. Metern Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl.

c) 50 000 Stück gleich rot. 237 225 Kilogr. gewalzten und gelochten Laschen aus Puddelstahl,

d) 75 000 Stück gleich rot. 56 250 Kilogr. Laschenschraubenbolzen mit Kopf und Mutter,

e) 400 000 Stück gleich rot. 110 000 Kilogr. Schienennägeln,

erforderlich geworden.

Die Lieferung dieser Gegenstände soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist:

1. bezüglich der gewalzten Eisenbahnschienen auf Montag den 13. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr,
2. bezüglich der Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl auf Donnerstag d. 16. Mai d. J. Vorm. 10 Uhr,
3. bezüglich der Laschen, Schraubenbolzen und Schienennägel auf Sonnabend, den 18. Mai d. J. Vorm. 10 Uhr,

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst anberaumt.

Offerten müssen bis zu den vorgenannten Terminen frankirt und mit der Aufschrift

„Submission auf gewalzte Eisenbahnschienen“ oder
„Submission auf Eisenbahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl“ oder
„Submission auf Kleineisenzeug“

eingereicht werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hieselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 18. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
in Teplitz.

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Leipzig | 8. Mai | nach | Baltimore | D. Weser | 25. Mai | nach | Newyork |
| D. Donau | 11. Mai | „ | Newyork | D. Bremen | 28. Mai | „ | Newyork |
| D. Hannover | 14. Mai | „ | Newyork | D. Rhein | 1. Juni | „ | Newyork |
| D. Hermannn | 18. Mai | „ | Newyork | D. Baltimore | 5. Juni | „ | Baltimore |
| D. Köln | 22. Mai | „ | Baltimore | D. Main | 8. Juni | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

von **Bremen** nach **Neworleans** via **Havre** und **Havanna**

D. Frankfurt 24. April; und ferner von Mitte September an ein oder zwei Mal monatlich.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

von **Bremen** nach **Westindien** via **Southampton**

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Graf Bismarck 7. Mai. D. König Wilhelm I. 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45.
— Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

**Wasserdichte Wagenpläne**
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Chemische Glühkohlen**
zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Schmiedeeiserne Fenster,**
Specialität,
von **Z. Zaudy**
in Wesel a. Rhein.

---

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben.
Allein zu beziehen durch
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister
der Ostbahn in Weiden (Bayern).

---

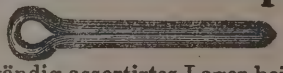
## Zu kaufen gesucht:

1 gebranchte möglichst flache
**Wagendrehscheibe**
von ungefähr 14 Fuss Diameter, sowie circa 560 Fuss ausrangirte, jedoch noch brauchbare Schienen.

Gefällige Offerten mit Preisangabe sind beförderlichst zu richten an die Werkzeugmaschinenfabrik von
**Daverio Siewerdt & Giesker**
in Rorschach (Schweiz).

---

## Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

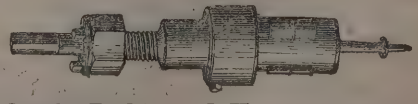
---

Grösstes Lager von allen möglichen
**Zeichnen-Materialien**
bei **Wilh. Meyer & Co.**
**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

---

**Asphalt-, Copal- und Bernsteinlacke,**
schnell und hart trocknend, mit besonderer Rücksicht für den Gebrauch in den Eisen-Industrie-Etablissements zubereitet, empfehle ich unter Garantie vorzüglichster Beschaffenheit billigst und stehe mit Mustern gern zu Diensten. **F. A. Beschke,**
Fabrik chemisch-technischer Producte
in Dresden.

---



Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.
Zahnstangen und Schlittenwinden.
Parallelschraubstöcke.
Brandringe, Muttern, Schrauben
Spiralbohrer.
Universal-Klemmfutter.
**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 53. Leipzig, am 6. Mai 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Rheinische Eisenbahn, Friedrich-Wilhelmshütte-Siegburg eröffnet. Grossherzoglich Badischer Eisenbahnbau: Leitung und Beaufsichtigung der auf den Eisenbahnbau bezüglichen Arbeiten. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Zweigbahn von Penzing nach Kaiserebersdorf eröffnet. Saal-Eisenbahn: Bauliche Verhältnisse. Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft zu Berlin. — Ausland: Spanien. — Technisches: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Die Mississippi-Bogenbrücke zu St. Louis. — Miscellen: Die Berathungen der internationalen Commission für Maass und Gewicht in Paris. — Coursblatt. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Bekanntmachungen: Eröffnung der Zweigbahnen Heudeber-Wernigerode und Elm-Gemünden sowie der Strecke Komotau-Weipert; Dividenden der Pfälzischen Bahnen und der Oesterr. Südbahn etc. Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wird die von der Bahnstrecke Beuel-Friedrich-Wilhelmshütte-Troisdorf ausgehende, $0{,}_{48}$ Meilen lange Zweigbahn **Friedrich-Wilhelmshütte-Siegburg** (Anschluss an die Köln-Giessener E.) **am 1. Mai d. J.** für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 29. April 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

## Grossherzoglich Badischer Eisenbahnbau.

Nachdem durch landesherrliche Verordnung vom 5. April d. J. (Gesetz- und Verordnungsblatt No. 17) die bisher der unterzeichneten Stelle übertragene Leitung und Beaufsichtigung der auf den Eisenbahnbau bezüglichen Arbeiten vom 1. Mai 1872 an der Generaldirection der Grossherzogl. Staats-Eisenbahnen zugewiesen wurde, machen wir darauf aufmerksam, dass von heute an alle den Eisenbahnbau betreffenden Angelegenheiten, welche seither von uns behandelt wurden, bei der Generaldirection der Grossherzogl. Staatseisenbahnen erörtert und verbeschieden werden, daher die etwa noch anher gelangenden Eingaben der gedachten Stelle überwiesen werden müssen.

Carlsruhe, 1. Mai 1872.

**Grossherzogl. Badische Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues.**
Baex.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die von der Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn erbaute, von der Penzing-Hetzendorfer Verbindungsbahn abzweigende, ausschliesslich für den Güterverkehr bestimmte Zweigbahn von Penzing (Station der Kaiserin Elisabeth-Bahn nächst Wien) nach Kaiserebersdorf — vorläufig ohne Zwischen-Station — ist am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die Länge dieser Güterbahn vom Abzweigungspuncte bis Kaiserebersdorf beträgt $2{,}_{84}$ Meilen, von der Station Penzing ab dagegen $3{,}_{04}$ Meilen.

Die Direction der Kaiserin Elisabeth-Bahn hält den Uebergang der Güterwagen aller Vereins-Verwaltungen auf die neu erbaute Kaiserebersdorfer Zweigbahn im Allgemeinen und im geschäftlichen Interesse wünschenswerth.

* **Saal-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft unterm 3. April 1871 concessionirte Saal-Eisenbahn, geht von Grossheringen (Station der Thüringer Bahn und gleichzeitig Anfangsstation der Saal-Unstrut-Bahn) über Jena nach Saalfeld, Bahnhof der Gera-Eichichter Bahnstrecke.

Eine Zweigbahn, welche von Naschhausen bei Orlamünde ausgehend, in der Nähe von Pössneck in die Gera-Eichichter Bahn einmünden soll, ist in Aussicht genommen.

Die Länge der Bahn ist wegen vielfacher Verlegung der ursprünglichen Bahnlinie noch nicht genau zu bestimmen; ungefähre Länge 10 Meilen = 75 Kilometer.

Die Bahn wird vorerst eingeleisig hergestellt, das Terrain jedoch für zwei Geleise erworben.

Das Baucapital beträgt 4 500 000 Thlr., aufgebracht durch: a) 2 250 000 Thlr. Stammactien à 100 Thlr., b) 2 250 000 Thlr. Stamm-Prioritäts-Actien à 100 Thlr. (pro Meile rund 455 000 Thlr.).

Der Bahnbau ist im Jahre 1871 in Angriff genommen worden und wird im Laufe des Jahres 1873 vollendet werden.

In Bezug auf die zwangsweisen Abtretungen für den Saalbahnbau gilt in Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt das für die Werrabahn 1855, in Sachsen-Altenburg das für die Eisenbahn Gössnitz-Gera 1863 publicirte Expropriationsgesetz.

Ein grosser Theil des Nordsüddeutschen Transit wird der Saalbahn als der kürzesten Eisenbahn-Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland (im Wesentlichen die alte Nürnberg-Leipziger Handelsstrasse) zufallen, sobald die Linie nach Stockheim oder Sonneberg zum Anschluss an die Sächsisch-Bayerische Bahn weiter geführt ist, und wird dieselbe als directer Schienenweg von Berlin nach Strassburg und dem oberen Elsass hin in strategischer Beziehung von grosser Bedeutung.

Als Exportartikel sind besonders Holz, Schiefer (der Schiefer von Lehesten und Gräfenthal ist der beste in Deutschland und übertrifft auch den Englischen an Güte), Eisenstein, Marmor, vorzügliche Bausteine in Betracht zu ziehen.

Der schon bestehenden Porzellan-, Glas-, Tuch-, Papier-, Eisen- etc. Industrie wird die Saalbahn einen bedeutenden Aufschwung geben.

Die wichtigsten Stationsorte mit den ungefähren Entfernungen sind: Saalfeld, Rudolstadt ca. $1^3/_8$ Meilen, Orlamünde ca. $2^2/_8$ M., Kahle ca. $^7/_8$ M., Jena ca. $2^1/_8$ M., Dornburg ca. $1^2/_8$ M., Camburg ca. 1 M., Grossheringen ca. $1^1/_8$ M.

Besondere technische Schwierigkeiten sind bei dem Saalbahnbau nicht zu überwinden.

Der bauleitende resp. controlirende Techniker der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft ist Oberingenieur Spielhagen, vorher Betriebs-Director der Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Die Saalbahn wird von einem Consortium in General-Entreprise gebaut. Oberingenieur dieses Consortiums ist Baumeister Skalweit.

* **Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft zu Berlin.** Schon seit Jahren besteht der Wunsch, Berlin mit den Ortschaften der Umgegend, welche während des Sommers von dem wohlhabenden Theil der Bevölkerung zur Villegiatur benutzt wird, durch eine bequeme Communication zu verbinden; diese Verbindung ist zu einer Nothwendigkeit geworden, nachdem Berlin durch vielfache Umstände begünstigt, ein so enormes Wachsthum seiner Bevölkerung erfahren hat, dass die Wohnungsnoth bereits eine chronische Krankheit der Deutschen Reichs- und Residenz- und der werdenden Weltstadt geworden zu sein scheint. Die Bauspeculation, die in den enormen Preisen der Grundstücke ihren Ausdruck gefunden, ist zwar kräftig bestrebt, dem Bedürfniss abzuhelfen, doch geschieht dies namentlich dem unvermögenderen Theil des Publicums gegenüber, welcher billige Wohnungen sucht, nur ganz unvollkommen. Aus diesem Grunde siedelt sich der niedere Beamtenstand, und vorzugsweise auch der Arbeiter in den nächsten Ortschaften um Berlin an. Dort entstehen Villenanlagen, es bilden sich Gesellschaften zur Einrichtung billiger Wohnungen, und alle diese Etablissements ersehnen eine bequeme, billige Verbindung mit der Stadt. Da diesem Bedürfniss am besten durch Anlegung von Pferdeeisenbahnen abgeholfen werden kann, so sind schon seit längerer Zeit der Rittergutsbesitzer Dr. Martin Ebers und Regierungs-Assessor Plewe bestrebt gewesen, die zuständigen Behörden für ein derartiges Project zu gewinnen. Dies ist auch im verflossenen Jahre gelungen, und hat zunächst der

Magistrat in richtiger Würdigung der Verhältnisse mit den gedachten Herren unter dem 13. Mai 1871 einen Vertrag abgeschlossen, Inhalts dessen die Unternehmer die Genehmigung zum Bau folgender Linien erhielten:

1) zwischen dem Rosenthaler Thor über den Gesundbrunnen und Pankow nach dem Schönhauser Thor,

2) vom Büschingsplatz über Lichtenberg, Bixhagen und Frankfurter Thor nach dem Platze an der Weber- und Grossen Frankfurterstrassenecke,

3) von der Köpnicker und Jacobsstrassenecke durch das Schlesische Thor nach Treptow und von dort über Rixdorf durch das Cottbusser Thor, die Oranien- und Jerusalemerstrasse nach dem Dönhofsplatze,

4) vom Dönhofsplatze durch die Linden und Belle-Alliance-Strasse nach Tempelhof und von dort über Lichterfelde, Steglitz, Schöneberg nach dem Potsdamer Thor,

5) vom Platz an der Thierarzeneischule durch das Oranienburger Thor, Chaussee- und Müllerstrasse bis zum Steuergebäude an der Weichbildsgrenze,

6) in den Strassen, welche durch die abgerissene Stadtmauer entstanden sind, ringförmig um die ganze Stadt.

Im Anschluss hieran ertheilte das Königliche Polizei-Präsidium auf Befehl Sr. Majestät des Kaisers unter dem 27. September 1871 dem Banquier Pinkuss die polizeiliche Concession zum Betriebe obiger Linien unter dem Vorbehalt einer Erweiterung dieses Systems.

Die bezeichneten Contrahenten und Concessionäre übertrugen die erworbenen Rechte unentgeltlich an eine Actien-Gesellschaft, die sich am 8. November v. J. unter der Firma

„Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft"

mit einem Grundcapital von 2 Millionen Thalern, wovon zunächst 500 000 Thlr. emittirt werden sollen, constituirte. Der Vorstand der Gesellschaft, aus dem Rittergutsbesitzer Dr. Ebers und dem Eisenbahndirector Dittmann bestehend, trat hierauf mit den Behörden in Verhandlung, legte denselben Pläne der zunächst zu bauenden Linien vor, die nöthigen Besichtigungen an Ort und Stelle wurden veranlasst und die Vorarbeiten, Dank der milden Witterung, grösstentheils im Winter beendet.

Es konnte somit der ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Gesellschaft, welche am 11. März d. J. abgehalten wurde, ein befriedigender Geschäftsbericht über den Fortgang der Arbeiten für das verflossene Geschäftsjahr erstattet werden.

Zu Aufsichtsrathsmitgliedern für die nächsten 5 Jahre wurden einstimmig gewählt:

Herr Consul Kreismann, Herr Banquier Pinkuss, Herr Geheimrath Dr. Kurs, Herr Lieutenant D. R. Samuel, Herr Kaufmann M. Hirsch, Herr Rittmeister a. D. Duncker, Herr Stadtrath a. D. Risch.

Ferner bestätigte die Versammlung den Bauvertrag mit dem Generalbauunternehmer, bezüglich der in Aussicht genommenen Linien.

Im laufenden Jahre sollen die Linien Berlin-Gesundbrunnen, sowie Berlin-Pankow, wahrscheinlich auch die Linien über Moabit nach Charlottenburg in Angriff genommen werden.

Die Pläne für die beiden erstgedachten Strecken liegen den bezüglichen Behörden zur Prüfung und Genehmigung vor, und es ist, da die letztere in kürzester Frist zu erwarten steht, sehr wahrscheinlich, dass diese zwei Linien noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben werden.

Das ganze Pferdebahnnetz, wie es oben detaillirt worden, ist in einem Zeitraume von 6 Jahren zu beenden und umfasst $9^3/_4$ Meilen.

Berlin, den 23. April 1872.

## Ausland.

*r.* **Spanien.** Die Gesellschaft der Eisenbahnlinie Saragossa-Pampeluna hat kürzlich die Bilanz über das Betriebsjahr 1871 abgeschlossen. Aus derselben ergibt sich, dass nach Deckung der Ausgaben und nach Rückkauf im Wege der Adjudikation von allen unverzinslichen Scheinen bis zum Betrage von 500 000 Realen noch ein Ueberschuss von 443 011,11 Realen besteht. Nach Maassgabe der Convention vom 5. März 1870 muss dieser Ueberschuss zum Rückkauf der Obligationen der Gesellschaft im Wege öffentlicher Adjudikation verwendet werden. Nach dem desfallsigen Beschlusse des Verwaltungsrathes soll diese Adjudikation gleichzeitig, und zwar am 30. April c. zu Madrid, Paris und Barcelona bis zum Betrage von 443 011,11 Realen stattfinden.

## Technisches.

**Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 9. April 1872. Vorsitzender Herr Hartwich, Schriftführer Herr Streckert.

Herr Rock machte Mittheilung über die seit einer Reihe von Jahren betriebenen Restaurationsarbeiten der Weichselbrücke im Zuge der Königl. Ostbahn bei Dirschau. Vorwiegend waren die Beschädigungen im Innern der Landpfeiler, an den äusseren Flächen der Schildmauern und an den Thurmbekrönungen bemerkbar. — Anfänglich machte sich die Meinung geltend, dass die Zeit stellte sich durch genauere Beobachtungen jedoch heraus, dass der zum Mauerwerk verwendete Mörtel als die hauptsächlichste Ursache der Zerstörung betrachtet werden musste. Das Abspringen der Ecken und Kanten sowie die kartenblattartig hintereinander liegenden Abblätterungen der äusseren Stirnfläche einzelner Steine, welche noch mit der Mörtelfuge zusammenhängend aus der Front des Bauwerks um mehrere Millimeter herausgedrückt waren, dann das vollständige Herausdrücken der Steine aus dem Mörtellager und ferner das Verengen der Mauerschlitze in der Mitte der Höhe derselben etc. deutete darauf hin, dass der Mörtel die treibende Ursache und dass das einzige Mittel, dem Uebelstande möglichst abzuhelfen, darin zu finden sei, den Mörtel im Mauerwerk vor Zutritt der Luft und Feuchtigkeit zu schützen. — Es wurden deshalb die Landpfeiler mit grossen Granitplatten abgedeckt und die Widerlagsmauern der Kappengewölbe 1 Ursache der vielfachen Abblätterungen der Ziegeln, dem Material, aus welchem die Ziegeln gefertigt, zuzuschreiben sei; im Laufe der bezw. $^1/_2$ Stein stark mit bestem Ziegelmaterial verblendet und später, da die Granitplattenabdeckung, wegen der Ausdehnung und fortwährenden Bewegung des darunter liegenden Mauerwerks in den Fugen nicht dicht verbleiben konnten, letztere noch mit Bleirippen, welche eine Ausdehnung der Fugen gestatteten, gedichtet; hierdurch wurde der beabsichtigte Zweck fast vollständig erreicht, auch zeigen die neu verblendeten Mauern, welche zur besseren Beobachtung der Bewegungen, der ganzen Länge nach mit Cementbändern versehen sind, an keiner Stelle Trennungen oder Risse und sind vollständig trocken. — Die Schildmauern, welche auf der inneren Seite mit gutem Material verblendet sind, zeigen ebenfalls auf der äusseren Seite Risse; die Befürchtung, dass dieselben durch ein Setzen der Fundamente veranlasst sein könnten, widerlegte sich dadurch, dass die innere Verblendung keine Risse zeigte, während in der äusseren Fläche fortwährend Bewegung herrscht, also die Ursache auch hier in der Ausdehnung des Mörtels zu suchen ist; ausserdem sind die Schildmauern durch eine Verlängung der Widerlagsmauern im Innern der Landpfeiler um rot. 100 Millimeter nach Aussen gedrängt und dadurch aus ihrer verticalen Stellung gekommen. Dieselbe Erscheinung zeigte sich bei den Pfeilern der Brücke, welche in ihren oberen Theilen breiter geworden sind. Die Zinnen der Thurmbekrönungen, welche nur aus kleinen Mauerwerkskörpern bestehen, sind vollsändig zerstört und werden unter Benutzung von Formsteinen aus der Fabrik von March in Charlottenburg nunmehr erneuert; dieselbe Zerstörung durch den Frost zeigen die unter den Zinnen befindlichen, aus Thon hergestellten glasirten Thurmgesimse, da die im Innern der Ziegeln befindliche Feuchtigkeit wegen der Glasur derselben nicht austreten konnte; die Erneuerung dieses Theiles des Bauwerks wird durch Hausteine bewirkt. Die Kappengewölbe im Innern der beiden Landpfeiler, welche von Aussen sehr zertrümmert erschienen, zeigten bei näherer Untersuchung nur den untersten Ring schadhaft, weshalb die Erneuerung derselben einstweilen noch beanstandet wurde. Die Konsolen der Rundgänge aus Sandstein, welche durch die Profilirung sehr geschwächt waren, sind sämmtlich gerissen und werden durch Granit erneuert. Die Ursachen der Mörtelausdehnung dürften hauptsächlich im Vorhandensein nicht genügend gelöschtsr Kalktheilchen und in der allzuvorzüglichen Zusammenarbeitung der Mörtelmasse zu suchen sein, so dass bei der stattgefundenen Anwendung dicker Mörtelfugen keine Zwischenräume in denselben verblieben, welche eine Ausdehnung der sich durch den Zutritt der Feuchtigkeit der äusseren Luft nach und nach löschenden Kalktheilchen in den Fugen gestatteten, ohne einen grösseren Raum einzunehmen. An der Eisenconstruction der Brücke sind Restaurationsarbeiten nicht nothwendig geworden, dagegen musste eine Auswechselung der hölzernen Langschwellen vorgenommen werden, an deren Stelle gekuppelte eiserne Träger mit Querschwellen darauf, eingelegt wurden.

An der hier anschliessenden weiteren Besprechung betheiligten sich der Vorsitzende und Herr Mellin, welcher letztere die ausserordentlich vorsichtige und allzuvorzügliche Mörtelbereitung bei der Ausführung dieses Bauwerks bestätigte und besonders hervorhob, dass während die Herstellung des Mörtels an der Nogatbrücke unter Verwendung desselben Materials jedoch in anderer Weise der Mischungsmanipulationen ausgeführt sei, derartige Erscheinungen an diesem Bauwerk nicht zum Vorschein gekommen.

Herr Maresch referirte sodann im Auftrage des Reise-Comités über die in Vorschlag gebrachten, im Laufe dieses Sommers auszuführenden Reiseprojecte. Nach sehr eingehender Discussion über die unterbreiteten Vorschläge wurde das von Herrn Plessner befürwortete Project einer Bereisung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahnen angenommen und beschlossen, das Reise-Comité mit den weiteren Arrangements für die Ausführung derselben im Monate Juni zu beauftragen.

In üblicher Abstimmung wurden hierauf der Geheime Regier.-Rath a. D. Dülberg, der Oberbetriebs-Inspector Bolenius, der Eisenbahn-Bauinspector Schulze, der Regier.-Assessor Erler, der Baumeister Bahlcke und der Eisenbahn-Bauinspector Fischer als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

—*st.*— **Die Mississippi-Bogenbrücke zu St. Louis.*** Bei

* Siehe Jahrg. 1865 Nr. 25 Seite 312 und Jahrg. 1868 Nr. 21 Seite 274 dieser Zeitung. Die Redaction.

dieser grossen Brücke, mit Oeffnungen von 500 Fuss Spannweite werden die wichtigsten Theile des Ueberbaues, insbesondere die Bogenrippen aus Gussstahl hergestellt. Eine Hauptschwierigkeit war nun die Beschaffung geeigneter und genügend widerstandsfähiger Stahlsorten. Die Probestücke entsprachen nicht den gestellten Anforderungen und zeigte sich namentlich die Qualität des Stahles der einzelnen Stücke bei der grössten Sorgfalt der Bereitung zu verschieden. Wahrscheinlich war durch Abweichungen in der angewandten Hitze das Verhältniss zwischen Kohle und Eisen stellenweise ein anderes geworden, als man beabsichtigte.

Dies führte zu Versuchen mit Chromstahl.

Chrom bildet mit dem Eisen eine in ihren Eigenschaften dem Stahl ähnliche Verbindung. Chrom hat wenig oder keine Verwandtschaft mit Sauerstoff und wird durch übergrosse Hitze nicht angegriffen, während Kohle jene Verwandtschaft in hohem Maasse besitzt und durch Hitze aus dem Stahl herausgebrannt werden kann. Zum Versuche wurden in jüngster Zeit 100 Stäbe aus Chromstahl hergestellt; sie zeigten keinen Fehler und hielten sämmtlich die verlangten Proben aus. Dieser Stahl ist leichter zu bearbeiten als der Kohlenstahl, da er eine grössere Hitze vertragen kann und in Folge dessen die Form der Walzen leichter annimmt. Gegen Druck kann man fast jeden Grad der Widerstandsfähigkeit durch Hinzufügung von Chrom erreichen.

Der Oberingenieur der St. Louis-Brücke, Capt. James B. Eads, hat zwar von Krupp und Petin Godet die Zusicherung erhalten, dass sie einen seinen Anforderungen entsprechenden Kohlenstahl liefern könnten; jedoch kann er nicht umhin, seine Meinung dahin auszusprechen, dass Kohlenstahl nicht mit derselben Regelmässigkeit und Gleichförmigkeit gemacht werden könnte, als Chromstahl. Auch hat die Gesellschaft, welche diesen Stahl für die St. Louis-Brücke liefert, Anstalten getroffen, um fortan nur den Chromstahl zu verwenden. (Nach der Deutschen Bauzeitung.)

## Miscellen.

**Die Berathungen der internationalen Commission für Maass und Gewicht in Paris.** Die Kaiserliche Normal-Aichungs-Commission zu Berlin macht unterm 15. April Folgendes bekannt: „Seit dem 2. d. M. tagt in Paris ein internationales Comité für Maass und Gewicht, welches von einer im Jahre 1870 in Paris versammelt gewesenen internationalen Commission als vorbereitendes und in gewissem Sinne executives Organ gewählt worden ist.

„An den Berathungen dieses Comités haben folgende Männer thätigen Antheil genommen: Professor Wild aus St. Petersburg, Professor von Lang aus Wien, Professor Foerster aus Berlin, Professor Hirsch aus Neuchatel, Professor Miller aus Cambridge, Mr. Shisholm aus London; ausserdem von den Französischen Mitgliedern der internationalen Commission die Academiker Fizeau, H. St. Claire-Deville, Delaunay, Faye, General Morin, sowie Mr. Fresca vom *Conservatoire des Arts et Métiers*. Den Vorsitz führt das greise Mitglied des *Bureau des Longitudes* Mr. Matthieu.

„Es handelt sich bei diesen internationalen Berathungen zunächst um eine Reform des metrischen Maass- und Gewichts-Systems, nicht in dem Sinne irgend einer für den öffentlichen Verkehr bemerklichen Abänderung, sondern in dem Sinne einer tieferen wissenschaftlichen Begründung und Befestigung desselben. Das Urmaass und das Urgewicht des metrischen Systems haben im Verlaufe der Zeit zu einigen erheblichen Bedenken in Betreff ihrer Unveränderlichkeit im strengsten wissenschaftlichen Sinne Anlass gegeben, und es ist constatirt worden, dass auch die Apparate und die Methoden, mittelst welcher in Paris Copieen des Urmaasses u. s. w. hergestellt worden sind — die z. B. in den anderen Ländern, welche das metrische System annahmen, als nationale Urmaasse dienen sollten — nicht hinreichend genau gewesen sind, um für die Wissenschaft und die Präcisions-Technik genügende Sicherheit zu gewähren.

„Die in diesem Sinne angestrebte Reform der Handhabung des metrischen Systems ist nunmehr durch die gegenwärtigen Berathungen ihrer Verwirklichung ansehnlich näher geführt worden. Die nichtfranzösischen Vertreter der Maass- und Gewichtsinteressen haben sich nicht nur mit den bedeutendsten Autoritäten Frankreichs auf diesem Gebiete über die künftig zu befolgenden Principien und die Ausführung einer Anzahl von wichtigen experimentellen Untersuchungen geeinigt, sondern es ist auch von Seiten Frankreichs anerkannt worden, dass die Aufbewahrung eines allen Nationen gemeinsamen und jeden Streit ausschliessenden Urmaasses und Urgewichtes, sowie die Herstellung genauer Copien derselben künftig nicht mehr eine Französische Angelegenheit sein könne, sondern international behandelt werden müsse.

„Man hat sich von Französischer Seite damit einverstanden erklärt, dass das sogenannte *Mêtre des archives* als Urmaass aufgegeben und ein nach anderen Principien hergestelltes an seine Stelle gesetzt werde; dagegen ist andererseits die wichtige Concession in Aussicht gestellt worden, dass das künftig zu errichtende internationale Centralbureau für Maass und Gewicht, welches auf gemeinschaftliche Kosten erhalten und welchem die Aufbewahrung des Urmaasses und Urgewichts und die Ausgebung von sogenannten nationalen Etalons unter Leitung eines internationalen Comités anvertraut werden müsse, in Frankreich, als in der Heimath des metrischen Systems, errichtet werden solle.

„Es ist zu erwarten, dass in Zukunft durch die Verwirklichung solcher Einrichtungen nicht nur die internationalen und wissenschaftlichen Grundlagen des gesammten Maass- und Gewichtswesens alle wünschenswerthe Genauigkeit und Sicherheit erhalten werden, sondern dass dieselben auch dazu beitragen werden, die allgemeine Einführung des metrischen Systems, deren Wahrscheinlichkeit bei der Einführung desselben in Deutschland den Hauptgesichtspunkt gebildet hat, nunmehr wirklich zu vollenden."

**Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger No. 18. vom 4. Mai 1872:** Festgruss an die Universität Strassburg zum 1. Mai 1872. — Die Universität Strassburg. — Zur Geschichte Westpreussens, insonderheit des Schwetzer Kreises — 1466. — Die Provinz Hannover. III. — Die Deutsche Kirchbaukunst.

---

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

# Coursblatt vom 30. April 1872.

Redigirt von R. Grossschupf.

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 4½ | B. | 92 | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 98½ | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 98½ | % |
| Alföld-Fiumaner | 5 i.S. | W. | 93 | % à 100 fl. ö. W. i. S. |
| Altona-Kiel | 5 | L. | — | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Annaberg-Weipert | 5 | L. | 95 | % à 100 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 5 i.S. | L. | 100 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss. | 5 i.S. | L. | 98½ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1868 | 5 i.S. | L. | 96¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 94⅞ | % à do. — do. |
| Bergisch-Märkische | 4½ | B. | — | % |
| do. II. Ser. | 4½ | B. | — | % |
| do. III. Serie * 3½ | 3½ | B. | 84⅜ | % |
| do. III. Serie B. * 3½ | 3½ | B. | 84⅜ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. IV. Serie | 4½ | B. | 98¼ | % |
| do. V. Serie | 4½ | B. | 98 | % |
| do. VI. Serie | 4½ | B. | 98 | % |
| do. Nordbahn | 5 | B. | 102 | % |
| do. Düsseldorf-Elberfeld | 4 | B. | 91 | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | — | % |
| do. Dortmund-Soest | 4 | B. | 91⅜ | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | 98 | % |
| do. Aachen-Düsseldorf | 4 | B. | — | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | 90½ | % |
| do. do. III. Emiss. | 5 | B. | — | % |
| do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach | 4½ | B. | — | % |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | — | % |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | — | % |
| Berlin-Anhalt | 4 | B. | 94 | % |
| do. | 4½ | B. | 100 | % à 500 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Berlin-Anhalter Lit. B. | 4½ | B. | 100 | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Görlitz | 5 | B. | 102½ | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Hamburg I. Emiss. | 4 | B. | 91⅜ | % |
| do. II. Emiss. | 4 | B. | 91⅜ | % à 500, 200, 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 103⅛ | % |
| Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B. | 4 | B. | 93 | % |
| do. C. | 4 | B. | 92 | % à 200, 100 u. 25 Thlr. |
| do. D. | 5 | B. | 100 | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Stettin | 4½ | B. | 100¼ | % à 200 Thlr. |
| do. II. Emiss. 3½ | 4 | B. | 91⅞ | % |
| do. III. Emiss. 3½ | 4 | B. | 91⅞ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. IV. Emiss. * 3½ | 4½ | B. | 100¼ | % |
| do. VI. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91⅞ | % |
| Böhmische Nordbahn | 5 i.S. | W. | — | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Böhmische Westbahn * | 5 i.S. | W. | 91 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869 * | 5 i.S. | W. | 91 | % à do. = do. i. S. |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburg | 4½ | B. | 98⅝ | % à 500 und 100 Thlr. |
| do. Emiss. 1868 | 4½ | B. | 98⅝ | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Brünn-Rossitz | 5 i.S. | L. | 94¼ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.) | 5 i.S. | L. | 93¼ | % à 100 Thlr. = do. |
| do. Emiss. 1871 | 5 i.S. | L. | 92¾ | % à do. = do. |
| Chemnitz-Würschnitz | 4 | L. | 143 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Crefeld | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden | 4½ | B. | 99½ | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 103 | % |
| do. do. | 4 | B. | 91⅜ | % |
| do. III. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91⅜ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. do. Lit. B * 3½ u. B. | 4½ | B. | — | % |
| do. IV. u. V. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91⅜ | % |

| Eisenbahn-Priorit.-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Dux-Bodenbach | 5 i.S. | L. | 92 | 0/0 à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Fünfkirchen-Barcser* | 5 i.S. | W. | 93 3/4 | 0/0 à 200 fl. ö.W. i.S. |
| Galizische Carl-Ludwigbahn* | 5 i.S. | L. | 92 5/8 | 0/0 à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 91 | 0/0 à do. = do. i. S. |
| do. III. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 88 3/8 | 0/0 à do. = do. i. S. |
| Gloggnitzer | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M. |
| Graz-Köflach | 4 1/2 i.S. | L. | 85 1/2 | 0/0 à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Hessische Ludwigsbahn | 4 1/2 | F. | 99 1/2 | 0/0 in fl. S. W. à 175 und |
| do. do. | 4 | F. | 92 1/2 | 0/0 in Thlr. à 105 kr. à 350 fl. |
| do. do. | 5 | F. | 102 1/2 | 0/0 à 200 Thlr. à 105 kr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | C.M. 5 | W. | 90 1/2 | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à 1000, |
| | ö.W. 5 | W. | 85 1/2 | do. pr. 100 fl. ö.W. (300, 100) |
| ditto | 5 i.S. | W. | 102 3/4 | do. pr. 100 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiser Franz-Josephsbahn* | 5 i.S. | W. | 100 1/4 | 0/0 à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5i.S. | W. | 91 1/2 | fl. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. |
| ditto* Emiss. 1862 | 5 i.Silb. | W. | 91 1/2 | do. pr. 100 fl. ö.W. à 300 fl. |
| ditto* Emiss. 1869 | do. | W. | 102 3/4 | fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. |
| ditto* Emiss. 1870 | do. | W. | 101 | fl. ö.W. pr. do. à 200 fl. I.S. |
| Kaschau-Oderberg* | 5 i.S. | W. | 94 | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* | 5 i.S. | W. | 95 1/2 | 0/0 à 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869* | 5 i.S. | W. | 95 1/4 | 0/0 à do. |
| Leipzig-Dresden Partial. | 3 1/2 | L. | 105 3/4 | 0/0 à 100 und 50 Thlr. |
| do. von 1854 | 4 | L. | 94 7/8 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. von 1860 | 4 | L. | 94 3/4 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. von 1866 | 4 | L. | 94 1/4 | 0/0 à 100 u. 500 Thlr. |
| do. von 1866 | 5 | L. | 103 1/8 | 0/0 à do. |
| Lemberg-Czernowitz* | 5 i.S. | L. | — | 0/0 à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 80 1/8 | 0/0 à do. = do. i. S. |
| do. -Jassy* III. Em. | 5 i.S. | L. | 74 | 0/0 à do. = do. i. S. |
| Ludwigshafen-Bexbach | 4 1/2 | F. | 100 | 0/0 |
| do. | 4 | F. | 92 | 0/0 à 1000, 500 u. 100 fl. ö.W. |
| do. | 5 | F. | 101 3/4 | 0/0 |
| Magdeburg-Halberstadt | 4 1/2 | B. | 99 1/4 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. do. v. 1865 | 4 1/2 | B. | 99 1/4 | 0/0 à 100 u. 500 Thlr. |
| do. do. v. 1870 | 5 | B. | 102 | 0/0 à do. u. do. |
| do. Wittenberge, Stamm | 3 | B. | 71 | 0/0 à 200 Thlr. |
| do. do. Priorit. | 4 1/2 | B. | 99 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42 | 4 | L. | 94 | 0/0 |
| do. I. Emiss. | 4 | L. | 94 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 4 | L. | 93 1/2 | 0/0 |
| do. | 4 1/2 | L. | 99 | 0/0 |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | 5 i.S. | W. | 87 3/4 | 0/0 à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Niederschlesisch-Märkische I. Ser. | 4 | B. | 93 3/8 | 0/0 |
| do. II. Ser. | 4 | B. | 91 1/2 | 0/0 |
| do. conv. I. u. II. Ser. | 4 | B. | 92 1/2 | 0/0 à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr. |
| do. III. Ser. | 4 | B. | 91 1/2 | 0/0 |
| do. IV. Ser. | 4 1/2 | B. | 101 | 0/0 |
| Niederschles. Zweigbahn Lit. C. | 5 | B. | 101 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Litt. D. | 5 | B. | 101 | 0/0 do. |
| Oberschlesische A. | 4 | B. | 92 | 0/0 |
| do. B. | 3 1/2 | B. | — | 0/0 |
| do. C. | 4 | B. | 92 | 0/0 |
| do. D. | 4 | B. | 92 | 0/0 à 1000, 500 und |
| do. E. | 3 1/2 | B. | 84 | 0/0 100 Thlr. |
| do. F.* 3 1/2 | 4 1/2 | B. | 99 1/8 | 0/0 |
| do. G. | 4 1/2 | B. | 99 1/8 | 0/0 |
| do. H. | 4 1/2 | B. | 99 1/8 | 0/0 |
| do. von 1869 | 5 | B. | 102 1/2 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Brieg-Neisse | 4 1/2 | B. | 97 1/2 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Cosel-Oderberg | 5 | B. | 102 1/2 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. do. | 4 | B. | — | 0/0 à do. |
| do. do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | 97 1/2 | 0/0 à do. |
| do. do. IV. Emiss. | 4 1/2 | B. | 97 1/2 | 0/0 à do. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | 5 i.S. | W. | 100 1/2 | 0/0 à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Oesterr. Staats-Eisenbahn* | 3 | W. | 131 1/2 | fl. ö. W. pr. 500 frs. à 500 frs. |
| do. Ergänzungsnetz* | 3 | W. | 127 1/2 | fl. ö. W. pr. do. à do. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 3 | W. | 112 1/2 | fl. ö. W. pr. 500 frs. à 500 frs. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 95 | 0/0 à 200 fl. ö. W. i. S. |
| do. Bons 1870—74 | 6 | W. | — | fl. ö. W. pr. 500 frs. à 500 frs. |
| do. do. 1875—76 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| do. do. 1877—78 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| Ostpreuss. Südbahn | 5 | B. | 101 1/2 | 0/0 à 500 u. 100 Thlr. |
| do. Litt. B | 5 | B. | 101 1/4 | 0/0 à do. |
| Ostrau-Friedland | 5 i.S. | L. | 87 | 0/0 à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Pardubitz-Reichenberg | 5 | W. | — | 0/0 fl. ö. W. pr. 400 fl. C. M. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 98 | 0/0 à 100 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Prag-Dux | 5 i.S. | W. | 92 1/2 | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S. |
| Rheinische | 4 | B. | — | 0/0 |
| do.* | 3 1/2 | B. | — | 0/0 à 250, 200 u. 100 Thlr. |
| do. III. Emiss. v. 1858—1865 | 4 1/2 | B. | 98 7/8 | 0/0 |
| do. | 5 | B. | 102 | 0/0 |
| Rhein-Nahe Bahn* | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | 0/0 à 1000, 500 und |
| do. II. Emiss.* | 4 1/2 | B. | 99 1/2 | 0/0 à 200 Thlr. |
| Russische* (Mosco-Rjäsan) | 5 | B. | 97 3/4 | 0/0 à 200 " |
| do. * (Rjäsan-Kozlow) | 5 | B. | 95 1/8 | 0/0 à 200 " |
| do. * (Kozlow-Woronesch) | 5 | B. | 95 1/2 | 0/0 à 200 Thlr. |
| do. * (Jelez-Woronesch) | 5 | B. | 91 1/2 | 0/0 à 136 Thlr. |
| do. * (Jelez-Orel | 5 | B. | 93 5/8 | 0/0 à |
| do. * (Kursk-Charkow) | 5 | B. | 93 3/8 | 0/0 à |
| do. * (Kursk-Kiew) | 5 | B. | 94 3/4 | 0/0 à 1000, 500 u. 200 Thlr. |
| do. * (Schuja-Ivanovo) | 5 | B. | 93 1/2 | 0/0 à |
| do. * (Poti-Tiflis) | 5 | B. | — | 0/0 à 680 u. 136 Thlr. |
| Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest. | 4 1/2 | L. | 97 3/4 | 0/0 à 1000, 500, 200, 100 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | 5 i.S. | W. | 92 1/4 | 0/0 à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Stargard-Posen | 4 | B. | — | 0/0 |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | B. | 98 3/4 | 0/0 à 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 4 1/2 | B. | 98 3/4 | 0/0 |
| Theissbahn* | 5 i.S. | W. | — | 0/0 à 200 fl. ö. W. |
| Thüringische I. Emiss. | 4 | L. | 91 3/4 | 0/0 |
| do. II. Emiss. | 4 1/2 | L. | 93 5/8 | 0/0 à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. | 4 | L. | 91 3/4 | 0/0 100 Thlr. |
| do. IV. Emiss. | 4 1/2 | L. | 99 1/8 | 0/0 |
| do. V. Emiss.* | 4 1/2 | L. | 98 3/4 | 0/0 à do. |
| Turnau-Kralup-Prag | 5 i.S. | L. | 94 | 0/0 à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| do. Emiss. 1870 | 5 i.S. | L. | 92 3/4 | 0/0 à do. = do. |
| Ungarische Nordostbahn* | 5 i.S. | W. | 89 1/2 | 0/0 à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Ungarische Ostbahn* | 5 i.S. | W. | 83 | 0/0 à 300 fl. ö. W. i. S. |
| Warschau-Terespol* | 5 | B. | 92 | 0/0 à 1000 u. 400 S.R. = 407 Thlr. |
| Warschau-Wien | 5 | B. | 95 1/2 | 0/0 à 500 u. 100 Thlr |
| Werrabahn* | 5 | L. | 100 1/8 | 0/0 à 500, 200 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Stamm-Actien | Dividende und Zinsen in 0/0 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | Börsen-Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 0 | 0 | 1 | 1/2 | 3/5 | — | 4 | B. | 48 1/8 | 0/0 à 200 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 182 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Altenburg-Zeitz Stamm-Prior. | — | — | — | — | 5 | — | 5 | L. | 91 3/8 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Altona-Kiel | 9 | 5 | 6 | 7 | 7 | 7 | 4 | B. | 123 | 0/0 à 100 Spec. = 150 Thlr. |
| Amsterdam-Rotterdam | 4 3/4 | 5 1/2 | 6 | 7 1/4 | 6 1/10 | 6 3 10 | 4 | B. | 106 1/2 | 0/0 à 250 fl. holl. = 145 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 8 1/4 | 10 | 10 | 10 | 12 | — | 5 | L. | 168 1/2 | Thlr. pr. 150 fl. C.M. = 200 fl. C.M. |
| Bayerische Ostbahn* | 6 | 7 | 7 3/4 | 7 3/4 | 7 1/2 | — | 4 1/2 | F. | 149 | 0/0 à 200 fl. S. W. |
| Bergisch-Märkische | 8 | 7 1/2 | 8 | 8 1/2 | 8 | — | 4 | B. | 138 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Berlin-Anhalt | 13 1/8 | 13 1/12 | 13 1/3 | 13 7/8 | 16 | 18 1/2 | 4 | B. | 223 | 0/0 à 200 " |
| Berlin-Görlitz | — | — | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | B. | 76 5/8 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 100 3/8 | 0/0 à 200 " |
| Berlin-Hamburg | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 10 1/2 | 10 | 10 3/4 | 4 | B. | 188 | 0/0 à 200 " |
| Berlin-Potsdam-Magdeburg | 16 | 16 | 17 | 18 | 20 | 14 | 4 | B. | 217 | 0/0 à 100 " |
| Berlin-Stettin | 8 1/2 | 8 | 8 1/6 | 9 1/6 | 9 1/6 | 11 5/12 | 4 | B. | 185 1/2 | 0/0 à 200 " |
| Böhmische Nordbahn | — | — | 5 | 3 1/2 | 3 1/2 | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W. |
| Böhmische Westbahn* 52/10 | 5 | 5 | 6 | 7 1/4 | 7 9/20 | — | 5 | W. | — | fl ö.W. pr. 200 fl. ö. W. |
| Breslau-Schweidnitz-Freib. | 9 1/6 | 8 | 8 1/8 | 8 1/8 | 7 1/2 | 9 1/2 | 4 | B. | 145 1/2 | 0/0 à 200 Thlr. |
| Brünn-Rossitz Stamm-Prior. | 4 | 6 | 6 | 6 | 6 | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Buschtêhrader | 9 13/16 | 10 5/42 | 12 5/21 | 12 5/21 | 13 13/21 | — | 5 | W. | — | do. pr. 500 fl. C.M. |
| do. Lit. B | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Chemnitz-Würschnitz | 8 | 6 1/2 | 7 | 7 1/2 | 7 1/4 | — | 4 | L. | 143 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden* | 9 1/12 | 8 4 1/20 | 8 31/12 | 8 9/10 | 10 1/2 | — | 4 | B. | 184 7/8 | 0/0 à 200 " |
| do. Lit. B. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 114 | 0/0 à 200 " |
| Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr. | — | — | — | — | 5 | — | 5 | L. | 103 3/4 | 0/0 à 200 Thlr. |
| Crefeld-Kreis Kempen | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 62 | 0/0 à 100 " |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 6 | 6 | 6 | B. | 94 | 0/0 à 100 " |
| Dux-Bodenbach | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | W. | 158 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W. i.S. |
| Frankfurt-Hanau | 5 4/5 | 6 1/10 | 6 3/10 | 6 1/2 | 6 1/2 | — | 3 1/2 | F. | 135 | 0/0 à 250 fl. S. W. |
| Fünfkirchen-Barcser* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 ö. W. i.S. |
| Galizische Carl Ludwigb.* 52/10 | 6 1/10 | 9 1/2 | 7 | 7 | 8 | — | 5 | W. | 254 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Glückstadt-Elmshorn | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — | 4 | H. | — | 0/0 à 150 Thlr. |
| Graz-Köflach | 2 1/2 | 4 1/4 | 7 | 10 | 9 | — | ö.h.? | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| Halle-Sorau-Guben | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 63 1/8 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 84 3/8 | 0/0 à 200 Thlr. |
| Hannover-Altenbeken | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 67 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 82 1/2 | 0/0 à 200 Thlr. |
| Hessische Ludwigsbahn | 7 3/4 | 8 1/2 | 9 | 9 1/2 | 9 1/2 | 11 | 4 | F. | 180 | 0/0 à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 138 3/4 | 15 2 1/7 | 198 4/7 | 20 | 17 1/7 | — | 5 | W. | 232 3/4 | fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. |
| Kaiser Franz-Josephsb.* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 209 3/4 | à fl. 1000, 500, 200 C.M. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 | 5 | | 8 1/5 | 6 3/10 | — | 5 | W. | 249 3/4 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| do. Linz-Budweis | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | W. | 213 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Kaschau-Oderberg* | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | W. | 187 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.I.S. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* 52/10 | — | — | i.S. | 5 | 5 | — | 5 | W. | 179 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. I.S. |
| Leipzig-Dresden | 20 | 25 | 58 1/2 | 14 | 14 1/2 | 19 | 4 | L. | 257 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy* | 7 | 7 | 22 | 7 | 5 | — | 5 | W. | 166 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.I.S. |
| Leoben-Vordernberg | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö. W. |
| Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)* | 10 2/5 | 9 2/8 | 11 1/5 | 10 3/5 | 9 9/10 | 11 8/4 | 4 | F. | 204 1/2 | 0/0 à 500 fl. S. W. |
| Lübeck-Büchen | 2 1/8 | 2 8/8 | 2 1/2 | 2 7/8 | 3 1/8 | — | 4 | H. | — | 0/0 à 200 Thlr. |
| Magdeburg-Halberstadt | 14 | 13 | 15 | 10 1/2 | 8 2/8 | — | 4 | B. | 156 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Lit. B. | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | B. | 93 1/4 | 0/0 à 100 " |
| Magdeburg-Leipzig | 20 | 18 | 19 | 14 1/2 | 12 | 16 | 4 | L. | 253 1/2 | 0/0 à 100 " |
| do. Lit. B.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | 103 3/4 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | — | — | — | — | 5 | — | 5 | W. | 143 | fl. ö.W. pr. 200 fl. I.S. |
| Märkisch-Posener | — | — | — | 4 | 4 | — | 4 | B. | 57 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | B. | 80 7/8 | 0/0 à 200 " |
| Münster-Hamm* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | — | 0/0 à 100 " |
| Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Bay.) | 5 1/10 | 5 | 5 1/2 | 5 4/10 | 6 4/10 | 8 3 4 | 4 1/2 | F. | 146 | 0/0 à 500 fl. S. W. |
| Niederschlesisch-Märkische* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 94 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Niederschles. Zweigbahn | 5 1/8 | 3 3/4 | 4 1/8 | 5 | 6 | 5 | 5 | B. | 113 | 0/0 à 100 " |
| Nordhausen-Erfurt* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 80 | 0/0 à 100 " |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 1 | 0 | 5 | B. | 71 | 0/0 à 100 u. 500 Thlr. |
| Oberschlesische Lit. A. u. C. | 12 | 13 2/8 | 15 | 13 1/2 | 12 2/8 | 13 2/8 | 3 1/2 | B. | 210 | 0/0 à 100 " |
| do. * Lit. B. | 12 | 13 2/8 | 15 | 13 1/2 | 12 2/8 | 13 2/8 | 3 1/2 | B. | 184 | 0/0 à 100 " |
| Oberhessische* | — | — | — | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | F. | 84 1/4 | 0/0 à 350 fl. S. W. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 211 1/2 | fl. ö.W. p. 200 fl. ö.W.I.S. |
| Oesterr. Staats* 52/10 (Oest. Franz.) | 7 | 8 1/2 | 10 1/2 | 12 | 12 | — | 5 | W. | 369 | fl. ö.W. pr. Stück von frs. 500. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 7 1/2 | 6 2/5 | 6 2/5 | 5 | 3 | 4 | 5 | W. | 199 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. |
| Ostpreuss. Südbahn | — | — | — | 0 | 0 | — | 4 | B. | 48 1/8 | 0/0 à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | — | — | 0 | 0 | — | 5 | B. | 72 | 0/0 à 200 Thlr. |
| Ostrau-Friedland | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W. |
| Pardub.-Reichenb.* (L.-Ml. I.-B.) | 4 4/10 | 5 | 5 | 5 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | W. | 185 1/2 | fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M. |
| Pfälz. Nordb.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 9/10 | 6 3 4 | 4 | F. | 125 | 0/0 à 500 fl. S. W. |
| Prag-Dux | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W.I.S. |
| Rechte Oderufer | — | — | — | 5 | 4 | 3 | 5 | B. | 117 3/4 | 0/0 à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 118 3/4 | 0/0 à 200 " |
| Rheinische | 6 1/2 | 7 1/2 | 7 1/2 | 7 4/5 | 8 2/5 | — | 4 | B. | 164 | 0/0 à 250 " |
| do.* Lit. B. | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 95 3/4 | 0/0 à 250 " |
| Rhein-Nahe-Bahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 4 | B. | 46 1/2 | 0/0 à 200 " |
| Russische Bahnen* | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 1/8 | — | 5 | B. | 95 1/2 | 0/0 à 125 Rb. = 134 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 184 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Stargard-Posen* | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 3 1/2 | B. | 99 7/8 | 0/0 à 100 Thlr. |
| Stuhlweissenburg-Raab-Graz* | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.I.S. |
| Thüringische | 7 3/8 | 8 1/2 | 9 | 8 3/4 | 9 | 10 1/2 | 4 | L. | 160 1/2 | 0/0 à 100 Thlr. |
| do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)* | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | — | 0/0 à 100 " |
| do. Litt. C (Gera-Eichicht)* | — | — | — | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | 4 1/2 | L. | 100 | 0/0 à 100 " |
| Theissbahn* 52/10 | 5 | 5 | 19 3/4 | 87 25 | 7 1/2 | — | 5 | W. | 279 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.. |
| Turnau-Kralup-Prag | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | — | 5 | W. | — | fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. |
| K. Ung. priv. Nordostbahn* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 167 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| I. Ungar.-Galizische* | — | — | — | — | 5 | — | 5 | W. | 170 1/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Ungar. Ostbahn* | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | W. | 147 | fl. ö.W. p. eingez. 80 fl. i.S. |
| Warschau-Terespol* | — | — | — | 5 | — | — | 5 | B. | — | 0/0 à 100 S.-R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 8 1/8 | 8 1/8 | 6 2/3 | 9 7/12 | 12 | — | 5 | B. | 87 | Thlr. pr. 60 Rub. |
| Werrabahn | 2 2/5 | 2 6/10 | 2 1/4 | 1 1/8 | 1 | — | 4 | B. | — | 0/0 à 100 Thlr. |
| Schweizer Centralbahn | 5 2/5 | 5 2/10 | 6 2/5 | 6 4/5 | 6 8/10 | — | ö.h.? | Ba. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordostbahn | 8 | 7 1/2 | 8 | 7 1/2 | 7 | — | " | Ba. | — | fs. pr. 500 " " |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | " | Ba. | — | fs. pr. 500 " " |
| Schweizer Westbahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,4 | — | " | Ba. | — | fs. pr. 500 " " |
| Französische Orléans | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | 11 1/5 | | — | ö.h.? | P. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordbahn | 17 1/2 | 18 | 15 1/4 | 16 3/7 | | — | " | P. | — | fs. pr. 400 " " |
| do. Ostbahn | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | 6 3/5 | | — | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |
| do. Südbahn | 8 | 8 | 8 | 8 | | — | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |
| do. Westbahn | 7 | 7 | 7 | 7 | | — | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |
| Paris-Lyon-Mittelmeer | 12 | 12 | 12 | 12 | | — | " | P. | — | fs. pr. 500 " " |

### Eisenbahn-Kalender.

11. Mai Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
12. „ Rybinsk-Bologoje Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest.
16. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
16. „ *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt.
16. „ Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien.
16. „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn-Ges. zu Zwickau.
16. „ Constituirende General-Versammlung der Oels-Gnesener Eisenbahn zu Breslau.
16. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Pest.
17 „ Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 474.
17. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442.
17. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
17. „ Nordbrabant Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam.
18. „ Kaiser Ferdinands Nordbahn u. Mährisch-Schlesische Nordbahn zu Wien.

### Einzahlungen.

**Oels-Gnesener Eisenbahn.** Die Zeichner der Actien der zu begründenden Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft haben die, Behufs Eintragung der Gesellschaft in das Handels-Register erforderliche erste Einzahlung auf das Gründungscapital der Gesellschaft, in Höhe von zehn Procent des gezeichneten Betrages bei dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin, dem Schlesischen Bankverein zu Breslau, der Kreiscommunal-Casse zu Militsch, den Kämmerei-Cassen zu Krotoschin und zu Wreschen gegen Empfangnahme einer Interims-Quittung, bis spätestens zum 11. Mai d. J. zu leisten.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 10. Mai | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Ziegelsteine | 511 |
| 11. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | 2. Geleis Altmorschen-Melsungen. | — |
| 11. „ | zu Berlin | Niederschles-Märk. E. | Laderampen | 527 |
| 11. „ | zu Wien | Union-Bank | Locomotiven u. Personenwagen für Eperies-Tarnower E. | — |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 11. Mai | zu Breslau | Oberschlesische E. | Ausrüstungsgegenstände für eine Wasserstation | 502 |
| 11. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Gussseiserne Duchlassröhren | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Erdarbeiten | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Maurerarbeiten | — |
| 11. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Zimmerarbeiten | — |
| 11. „ | zu Altena | Berg.-Märk. E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 13. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Gewalzte Schienen | 502 |
| 14. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Erdarbeiten etc. | 503 |
| 14. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Kieferne Rundpfähle | — |
| 15 „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Hochbauarbeiten Bredelar u. Scherfede | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 15. „ | zu Dresden | Sächs. Staatsb. | Material-Verkauf | 527 |
| 15. „ | zu Ofen | Königl. Ungar. Staatsb. Bau-Direction | Bau der Linie Miskolcz-Diosgyör | — |
| 16. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 502 |
| 16. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 17. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Steinkohlen | 527 |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Kleineisenzeug | 502 |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bau von Güterschuppen | — |
| 18. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Telegraphenmasten | 527 |
| 22. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 495 |
| 22. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | — |
| 23. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Hochbauten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bekleidungs-Materialien | 527 |
| 31. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 11. „ | zu Bukarest | Rumänische E. | Herstellung der Bahnstrecke zwischen Bahnhof Jassy und dem Pruth an der Russischen Grenze (20 614 Meter). | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Bekanntmachung.

Mit dem **15. Mai cr.** tritt zum Gütertarif des Sächsisch-Westfälischen vom 20. März 1870 ein Nachtrag XVII in Kraft, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen in den tarifarischen Bestimmungen und der Waaren-Classification, sowie Tarifsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen **Chemnitz, Frankenberg, Hainischen, Freiberg** und **Annaberg** enthält. An demselben Tage wird, unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 27. Februar c. und unter Aufhebung der Sätze des Specialtarifs I, des Haupttarifs und der zugehörigen Nachträge ein Nachtrag XVIII eingeführt, welcher Tarifsätze für Salztransporte enthält. —

Beide Nachträge sind bei unseren Güter-Expeditionen einzusehen, auch, soweit der Vorrath reicht, unentgeldlich zu haben.

Münster, den 27. April 1872.

**Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

## A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

### Betriebs-Eröffnung der Strecke Komotau-Weipert für den Frachten-Verkehr.

Es wird hiemit zur Kenntniss gebracht, dass die Strecke **Komotau-Weipert**, mit den Stationen Tschernowitz, Domina-Schönlind, Krima-Neudorf, Sonnenberg, Pressnitz-Reischdorf, Kupferberg, Schmiedeberg und Weipert

**am 12. Mai d. J.**

für den Frachtenverkehr eröffnet wird.

Von diesem Tage an, findet sonach ein **directer Frachten-Verkehr** zwischen den genannten Stationen und allen Stationen der Strecke Prag-Komotau, Priesen-Eger und Wejhybka-Kralup statt.

Die allgemeinen und besonderen Bestimmungen dann die Waaren-Classification des seit 9. November v. J. auf den übrigen im Betriebe stehenden gesellschaftlichen Linien in Wirksamkeit stehenden Tarifes treten nunmehr auch für die Strecke Komotau-Weipert in Kraft.

Die **Frachtgebührenberechnung** von und nach Stationen dieser Strecke findet jedoch nach den unter Einem kundgemachten **Stationstarifen**, welche im commerciellen Büreau der General-Direction (Prag, Quai Nr. 12), im gesellschaftlichen Stadt-Bureau in Prag (Elisabethstrasse Nr. 1182) und in allen gesellschaftlichen Stationen behoben werden können, statt.

Eine Garantie der Lieferzeit findet vorläufig für den Transport auf der Strecke Komotau-Weipert nicht statt.

Prag, den 22. April 1872.

**Die General-Direction.**

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

**Am 11. Mai cr.** findet die Betriebseröffnung unserer neuen Bahnstrecke **Heudeber-Wernigerode** für Personen- und Güterverkehr statt. Bis auf Weiteres verkehren auf dieser Strecke folgende Züge:

a) von Heudeber Abf. Mrgs. 8 U. 25, Nachm. 1 U. 10 und 6 U. 45;
in Wernigerode Ank. Mrgs. 8 U. 45, Nachm. 1 U. 30 und 7 U. 5;
b) von Wernigerode Abf. Mrgs. 9 U. 40, Nachm. 3 U. 30 und 8 U. 10;
in Heudeber Ank. Mrgs. 9 U. 55, Nachm. 3 U. 50 und 8 U. 25.

Mit sämmtlichen Zügen werden Personen in allen vier Wagenklassen befördert. Für den Verkehr der neueröffneten Strecke kommen die im Localverkehr der Strecke Cöthen-Vienenburg bestehenden Reglements und Tarifbestimmungen gleichfalls zur Anwendung. Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne, Tarife etc.

Magdeburg, den 1. Mai 1872.

**Directorium.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass am **6. Mai d. J.** die **Elm-Gemündener Zweigbahn** mit den Stationen Elm, Vollmerz, Steinbfritz, Jossa, Mittelsinn, Burgsinn, Rieneck

und Gemünden für den Personen- und Güterverkehr nach dem noch besonders zu publicirenden Fahrplane eröffnet werden wird.

Die Personen- und Güterbeförderung erfolgt unter den Bestimmungen des Betriebs-Reglements Deutschlands vom 1. Januar 1872.

Gleichzeitig werden für den gesammten Localverkehr der Bebra-Hanauer Bahn, einschliesslich der Elm-Gemündener Stationen, neue Tarife für die Personen- und Güterbeförderung herausgegeben, welche pro Exemplar zu dem Preise von

4 Sgr. für den Tarif über den Personenverkehr,
6 „ für den Gütertarif

bei den betreffenden Expeditionen käuflich zu haben sind.

Cassel, den 23. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

---

## Pfälzische Eisenbahnen.

Die General-Versammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 27. April ds. Jrs. die Dividenden für das Jahr 1871 festgesetzt, wie folgt:

1) Für die Pfälzische Ludwigsbahn:
acht und dreissig Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1871.

2) Für die Pfälzische Maximiliansbahn:
achtzehn Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 6.

3) Für die Pfälzischen Nordbahnen:
(Landstuhl-Kusel und Neustadt-Dürkheim) dreizehn Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 2.

4) Für die Alsenzbahn-Actien:
acht Gulden sechs und dreissig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des für die Zeit vom 16. Mai bis 31. December 1871 besonders angefertigten Coupons.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern:

in **Frankfurt a. M.** bei **M. A. von Rothschild & Söhne,**
„ „ „ „ **Ph. Nic. Schmidt,**
„ **Mannheim** „ **W. H. Ladenburg & Söhne,**
„ **München** „ **der Vereinsbank,**
„ **Berlin** „ **S. Bleichröder,**
„ **Neustadt** „ **Louis Dacqué,**
„ **Ludwigshafen** „ **der Directionshauptcasse**

sofort bezogen werden.

Ludwigshafen, den 1. Mai 1872.

**Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.**
v. Jaeger.

---

## Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Es wird hiemit zur Kenntniss der Herren Actionäre gebracht, dass die am gestrigen Tage stattgehabte General-Versammlung den Rechnungsabschluss für das Jahr 1871 genehmigt, und die für dieses Jahr zu vertheilende

**Dividende**

auf 20 Francs festgesetzt hat.

Da auf den ersten Coupon des Jahres 1871 bereits $7^1/_2$ Francs gezahlt worden sind, so wird der zweite Coupon dieses Jahres nunmehr mit 12 Francs und 50 Centimes eingelöst werden.

Die Zahlung findet von heute an statt, und zwar:
in **Wien** bei der **k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Triest** bei den Herren **Morpurgo und Parente,**
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild und Söhne,**
in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder,**
ferner in **Paris, London Genf** etc.

Wien, am 2. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

---

# Elm-Gemündener Eisenbahn.

## Provisorischer Fahrplan

**gültig vom 6 Mai bis 1. Juni 1872.**

| In Elm aus der Richtuug von Frankfurt | — | 8,15 Vm. | 1,55 Nm. | 5,19 Nm. |
|---|---|---|---|---|
| In Elm aus der Richtung von Bebra | 6,38 Vm. | 9,22 Vm. | — | 7 Nm. |

| Entfernung in Meil. | Entfernung in Kil. | Stationen. | XXI. Personenzug mit I.—III. Wagencl. U. M. | XXIII. Personenzug mit I.—IV. Wagencl. U. M. | XXV. Personenzug mit I.—III. Wagencl. U. M. | XXVII. Personenzug mit I.—IV. Wagencl. U. M. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Vorm. | Vorm. | Nachm. | Nachm. |
| — | — | Elm . . Abf. | 6,46 | 9,35 | 2,30 | 7,27 |
| 0,86 | 6,45 | Vollmerz . „ | 6,59 | 9,48 | 2,41 | 7,39 |
| 1,53 | 11,48 | Sterbfritz . „ | 7,14 | 10,03 | 2,54 | 7,52 |
| 3,08 | 23,10 | Jossa . . „ | 7,32 | 10,22 | 3,11 | 8,10 |
| 3,77 | 28,28 | Mittelsinn . „ | 7,42 | 10,32 | 3,22 | 8,22 |
| 4,45 | 33,38 | Burgsinn . „ | 7,53 | 10,42 | 3,31 | 8,33 |
| 5,34 | 40,05 | Rineck . . „ | 8,05 | 10,54 | 3,41 | 8,46 |
| 6,14 | 46,05 | Gemünden . Ank. | 8,14 | 11,03 | 3,49 | 8,56 |
| | | | Vorm. | Vorm. | Nachm. | Nachm. |
| Aus Gemünden . . . | | | 10,22 Vm. | 11,23 Vm. | 3,58 Nm. | 10,27 Nm. |
| In Aschaffenburg . . . | | | 12 M. | 12,33 Nm. | 6,48 „ | 1,30 Vm. |
| Aus Gemünden . . . | | | 9,36 Vm. | 11,25 Vm. | 4,07 „ | 10,19 Nm. |
| In Würburg . . . . | | | 10,30 Vm. | 1,23 Nm. | 4,55 „ | 12,15 Vm. |

| Aus Aschaffenburg . . | 3 Vm. | 8,20 Vm. | 12,25 Nm. | 4,30 Nm. |
|---|---|---|---|---|
| Aus Würzburg . . . | 3,15 Vm. | 9 Vm. | 12,35 Nm. | 5,15 Nm. |

| Entfernung in Meil. | Entfernung in Kil. | Stationen. | XXII. Personenzug mit I.—IV. Wagencl. U. M. | XXIV. Personenzug mit I.—III. Wagencl. U. M. | XXVI. Personenzug mit I.—IV. Wagencl. U. M. | XXVIII. Personenzug mit I.—III. Wagencl. U. M. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Vorm. | Vorm. | Nachm. | Nachm. |
| — | — | Gemünden Abf. | 6,35 | 10,40 | 2,52 | 6,50 |
| 0,80 | 6,00 | Rineck . . „ | 6,47 | 10,52 | 3,07 | 7,09 |
| 1,69 | 12,68 | Burgsinn . „ | 7,00 | 11,06 | 3,32 | 7,25 |
| 2,37 | 17,78 | Mittelsinn . „ | 7,11 | 11,18 | 3,48 | 7,44 |
| 3,06 | 22,25 | Jossa . . „ | 7,30 | 11,34 | 4,07 | 8,08 |
| 4,61 | 34,58 | Strebfritz . „ | 8,01 | 12,08 | 4,47 | 8,42 |
| 5,28 | 39,35 | Vollmerz . „ | 8,10 | 12,18 | 4,59 | 8,52 |
| 6,14 | 46,05 | Elm . . Ank | 8,22 | 12,31 | 5,14 | 9,05 |
| | | | Vorm. | Nachm. | Nachm. | Nachm. |
| Aus Elm in der Richtung nach Frankfurt | | | 9,32 Vm. | 2,46 Nm. | 9,16 Nm. | — |
| Aus Elm in der Richtung nach Bebra. | | | 8,27 Vm. | 2,07 Nm. | 5,29 Nm. | 9,17 Nm. |

**Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind schwarz umrahmt.**

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die in der Zeit vom 1. Juli 1872 bis ult. Juni 1873 auszuführende Lieferung von

49 000 000 Kilogr. gesiebten Stückkohlen,
53 500 000 „ melirten Kohlen zur Locomotivheizung,
3 800 000 „ Ofenkohlen,
2 500 000 „ Schmiedekohlen und
1 230 000 „ Gaskohlen

soll in öffentlicher Submission vergeben werden. Offerten sind an die Königl. Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen“

versehen, bis zu dem auf **Freitag, den 17. Mai c., Vormittags 10 Uhr,** angesetzten Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei der Königl. Ober-Betriebs-Inspection zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei dorthin zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, 21. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**
Maybach.

---

## Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

**14 Stück transportablen Laderampen**

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Sonnabend, den 11. Mai d. J. Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr**

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Laderampen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 27. April 1872.

**Königliche Direction**
**der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

---

## Königlich Sächsische Eisenbahnen.

Das auf verschiedenen Bahnlinien vorhandene alte Material, als

ca. 448 Ctr. Gusseisen,
„ 468 „ Schmiede- und Walzeisen,
„ $15\frac{1}{2}$ „ Maschinen-Oessenbleche und
„ $3_{,4}$ „ alte Zinkrinnen

soll verkauft werden.

Kaufgebote sind unter Angabe der Uebernahmestationen auf das ganze Quantum oder einen Theil

**bis zum 15. Mai a. c.**

schriftlich unter der äusseren Bezeichnung „Kaufgebot auf altes Material“ an die unterzeichnete Königliche General-Direction einzusenden. Die Bieter bleiben bis zum 31. Mai a. c. an ihre Gebote gebunden.

Die Abnahme des erkauften Materials hat binnen 6 Wochen nach erfolgter Annahme des betr. Gebots gegen vorherige Bezahlung an hiesige Hauptcasse zu erfolgen und es kann die Uebernahme selbst nur auf noch zu vereinbarenden grösseren Stationen bewirkt werden.

Dresden, den 29. April 1872.

**Königliche Generaldirection**
**der Sächsischen Staatseisenbahnen.**
von Tschirschky.

---

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die pro 1873 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Bekleidungs-Materialien, als:

1900 Meter feines blaues Tuch,
3500 „ mittelfeines blaues Tuch,
4800 „ ordinaires blaues Tuch,
3800 Meter feines graues Tuch,
1300 „ mittelfeines graues Tuch,
8000 „ ordinaires graues Tuch,
8400 „ blauer Düffel,
700 „ schwarzes Zephyr-Tuch,
600 „ orangefarbiges Tuch,
500 „ Lama,
25400 „ baumwollener Biber,
8000 „ grauer Köpernessel,
2500 „ Glanznessel,
4400 „ schwarzer Orleans,
14500 „ ungebleichter Nessel,
2400 „ blaues Leinen,
8600 „ graues Wattirleinen,
4500 Tafeln Watte,
1500 Meter feiner Drillich ($0_{,66}$ M. breit),
6700 „ ordinairer „ ($0_{,75}$ „ „
450 „ baumwollener Sammet,
600 Gros grosse broncirte Adlerknöpfe,
82 „ kleine „ „
530 „ schwarze Hosenknöpfe,
100 „ weisse „
180 „ grosse schwarze Hornknöpfe,
32 „ grosse weisse „
120 Paar goldene Kragenlitzen,
52 Meter goldene Tressen (breite),
80 „ „ „ (schmale),
1660 „ „ Plattschnur,
1340 „ wollene „
40 Gros Cocarden,
1000 Stück vergoldete Räder
4500 „ broncirte „ } Mützenabzeichen,
300 „ Pelzmützen,

sollen im Wege der öffentlichen Submission angeliefert werden.

Die Bedingungen können im Büreau unserer Central-Materialien-Verwaltung eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von $2\frac{1}{2}$ Sgr. Copial-Gebühren pro Exemplar bezogen werden.

Offerten, aus welchen der Preis der gesondert beizufügenden Muster ersichtlich sein muss, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Bekleidungs-Materialien“

portofrei bis

**zum 23. Mai cr.**

bei der Central-Materialien-Verwaltung einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am nächsten Tage den 24. Mai cr., Vormittags 10 Uhr, ebendaselbst in Gegenwart etwa erschienener Submittenten statt.

Elberfeld, den 29. April 1872.

**Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.**
gez. Buchholtz.

---

## Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

79 Stück eisernen Telegraphen-Masten

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

**Sonnabend den 18. Mai d. J. Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr**

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

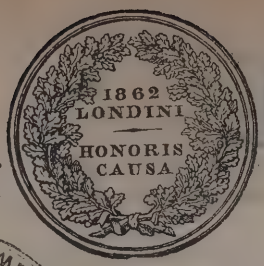
„Submission auf Lieferung von Telegraphen-Masten“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin den 1. Mai 1872.

**Königliche Direction**
**der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**




Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.

Erster Preis Chemnitz 1867.

Die

# Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

(früher: **Johann Zimmermann**)

zu

# Chemnitz

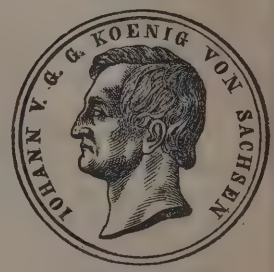
empfiehlt sich zur Lieferung von

## Werkzeug-Maschinen

und

## Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Ritterkreuz des Albrechtsordens.


**M. Webers. Berlin.**

**Locomobilen.**

**Centrifugalpumpen.**

**Transportable Dampfmaschinen.**

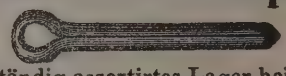
**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

Grösstes Lager von allen möglichen
**Zeichnen-Materialien**
bei **Wilh. Meyer & Co.**
**Magdeburg** Steinstr. 9 & 10.

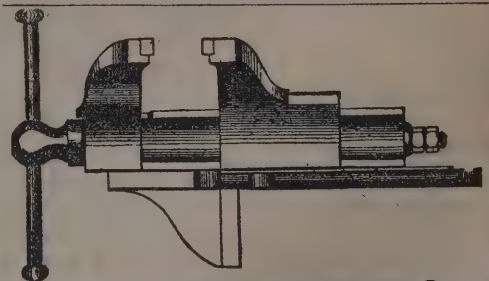
**Waggonräder-Fabrik,**
**Gebrüder van der Zypen**
in **Deutz** a. Rhein,
übernimmt noch Aufträge mit Lieferterminen von October d. J. ab. —

**Zu kaufen gesucht:**
1 gebrauchte möglichst flache
**Wagendrehscheibe**
von ungefähr 14 Fuss Diameter, sowie circa 560 Fuss ausrangirte, jedoch noch brauchbare Schienen.
Gefällige Offerten mit Preisangabe sind beförderlichst zu richten an die Werkzeugmaschinenfabrik von
**Daverio Siewerdt & Giesker**
in **Rorschach** (Schweiz).

**Eiserne Patentsplinte.**



Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**



**Parallel-Schraubstöcke**
verbesserter Construction unter Garantie des Nichtspringens der Backen.
**W. Hanisch & Cie., Berlin,**
Philippstrasse 22.

**Asphalt-, Copal- und Bernsteinlacke,**
schnell und hart trocknend, mit besonderer Rücksicht für den Gebrauch in den Eisen-Industrie-Etablissements zubereitet, empfehle ich unter Garantie vorzüglichster Beschaffenheit billigst und stehe mit Mustern gern zu Diensten.
**F. A. Beschke,**
Fabrik chemisch-technischer Producte in Dresden.

**Schmiedeeiserne Fenster,**
Specialität,
von **Z. Zaudy**
in Wesel a. Rhein.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 54. Leipzig, am 8. Mai 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Die Bezettelung und Beschreibung der Güterwagen. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Unstrut-Eisenbahn: Bauliche Verhältnisse. Aus Sachsen: Mehltheuer-Weida; Magdeburg-Dresden; Bahnwärterwohnungen auf den Sächsischen Staatsbahnen; Bockwaer und Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahnen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Anzeigen: Eröffnung der Strecken Komotau-Weipert und Tövis-Mediasch. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Privat-Anzeigen.

## Die Bezettelung und Beschreibung der Güterwagen.

Jeder Fachmann weiss, dass eine der wundesten Stellen des Eisenbahn-Gütertransports die Bezettelung und Beschreibung der Wagen bildet; es kann sich von der Wahrheit dieses Satzes ein Jeder überzeugen, wenn er auf seinen Eisenbahnreisen während der Aufenthaltszeiten auf den Stationen die dort stehenden Güterwagen bezüglich dieses Punctes einer Musterung unterwirft: — er findet da Wagen mit Beklebungen der verschiedensten Kategorien an den verschiedensten Stellen der Wagen, an ein und demselben Wagen neben den gültigen Beklebungen noch die alten ungültigen, an beladenen Wagen noch die Beklebung „Leer", an leeren Wagen noch die verschiedensten, auf die ehemaligen Ladungen bezüglichen Beklebungen, nur nicht die Beklebung „Leer"; was an diesen Wagen durch Beklebung ausgedrückt ist, findet man an jenen durch Anschrift hergestellt, und die Incorrectheit dieser Anschriften ist ganz dieselbe wie die der Beklebungen: — neue gültige neben alten ungültigen, an beladenen Wagen noch die Anschrift „Leer", an leeren Wagen noch alte, auf frühere Ladungen bezügliche Anschriften, kurz Beklebungen wie Anschriften in einem gleich incorrecten Zustande.

Diese Erscheinung findet ihre Erklärung theilweise darin, dass manchem Aufsichtsbeamten diese Sache nicht wichtig genug erscheint, um die correcte Ausführung der in dieser Beziehung erlassenen Vorschriften mit Energie und Strenge zu verlangen und zu überwachen; wie mancher höhere Betriebs-, höhere Güter-Beamte, Bahn-Controleur u. s. w. hält sich auf einer Station mehre Stunden auf, geht dicht an den dort stehenden Güterwagen wiederholt vorüber, nimmt jedoch von der Musterkarte der an letzteren befindlichen Beklebungen und Anschriften keine Notiz.

Und doch ist der Gegenstand von nicht geringer Wichtigkeit: — die correcte Beklebung und Beschreibung erleichtert den Rangirdienst ungemein; wenn jeder Stationsbeamte, jeder Wagenschieber, jeder Güterbeamte einem jeden Wagen es sofort, mit einem Blick, ohne jeden Zweifel ansieht, ob er leer, ob beladen, wohin er bestimmt ist; wenn er sich mit aller Zuverlässigkeit auf diese ihm durch den ersten Blick gegebene Auskunft verlassen kann; — wie viel Rückfragen würden dadurch erspart, wie sehr würde das Geschäft des Auswechselns der Wagen, des Zusammenstellens der Güterzüge dadurch erleichtert und abgekürzt, wie manche Trennung der Wagen von den Papieren, wie viel Fehlspeditionen würden vermieden werden!

Ein fernerer Grund der incorrecten Beklebungen und Beschreibungen ist der Mangel an Uniformität; — beiläufig gesagt, ist fast auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens dieser Mangel an Uniformität derjenige Uebelstand, dem meist ein unbefriedigender Zustand in dem betreffenden Gebiet zur Last zu legen sein wird.

Mit dem Ausspruch, dass der Gütertransport durch das ganze Vereinsgebiet ohne Vermittellung der Spediteure statt zu finden habe, mit der ausgedehnten Einführung der Verbände und der directen Kartirungen auf die weitesten Strecken, mit der Gestattung des ungehinderten Durchgangs der beladenen Güterwagen ohne Umladung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation über die Gebiete mehrerer Verwaltungen hinweg; — mit all diesen Einrichtungen, welche der Gesammtheit der verschiedenen Bahnen den Character eines einheitlichen Netzes geben sollten, musste unseres Erachtens für das ganze Gebiet bezüglich des Betriebs- und des Expeditionsdienstes die Schablone eingeführt werden, und zwar selbst für Manipulationen untergeordneter Art. Dass dies unterlassen wurde, dass diese Schablone noch fehlt, das hat sich bereits vielfach fühlbar gemacht, und wird schliesslich so fühlbar werden, dass über kurz oder lang die Einführung dieser Schablone der Uniformität unvermeidlich sein wird.

Doch, bleiben wir bei unsrem Thema!

Der Zweck der Wagenzettel ist, dem Güter-, dem Stations- und dem Fahrpersonal Anweisungen zu ertheilen. Dieses Personal besteht zum sehr grossen Theil aus Tagearbeitern, und es ist daher nicht zu verwundern, wenn diese Leute die nicht in dem Gebiete ihrer Verwaltung an die Wagen geklebten, ihnen nach Format und Farbe fremden Zettel gar nicht beachten. Auch ist ihnen der Text derselben zum Theil ganz unverständlich, der Zweck mithin unerfindlich.

Zettel wie:

„Dieser Wagen ist übernommen auf Station M am . . . . .
und muss zurückgekehrt sein auf Station N bis zum . . . . ."

werden in der That nirgends und von Niemand beachtet; und wenn man erwägt, dass auf diesen Zettel die Daten oft gar nicht, oft sehr unleserlich ausgefüllt sind, dass mancher Wagen mehre solcher Zettel in verschiedenem Druck, Format, Text und von verschiedener Farbe trägt, von denen einer oder mehre gar keine Gültigkeit mehr haben, vielmehr längst hätten entfernt werden müssen; wenn man erwägt, dass das Personal der einen Verwaltung über die erfolgte Einführung und den Zweck der von den verschiedenen anderen Verwaltungen verfügten Bezettelungen gar nicht informirt wird, eine solche Information bei dem Wechsel des Personals und bei dem Umstande, dass der grösste Theil des Personals, für welches die Zettel berechnet sind, aus wenig intelligenten Leuten besteht, auch in der That erfolglos und überflüssig erscheint, — so kann es eigentlich nicht befremden, wenn solche Zettel von Niemand beachtet werden.

Sollen die Zettel einen Zweck haben, so muss jeder Beamte und Arbeiter, dem sie eine Anweisung ertheilen sollen, eine genaue Kenntniss davon haben, welche Zettel er überhaupt an den Wagen zu suchen hat; der erste Blick auf den Wagen muss Jeden sofort informiren über das, was ihm die Zettel sagen sollen; zu diesem Zweck ist es aber unbedingt nöthig, dass für jede Zettel-Kategorie im ganzen Vereinsgebiet ein und dasselbe Format, ein und dieselbe Farbe, ein und derselbe Text so weit möglich in Anwendung kommen und dass für jede Kategorie eine ein für allemal bestimmte Stelle des Wagens benutzt wird.

Vor allen Dingen ist aber die Zahl der Zettel-Kategorien auf das möglich niedrigste Maass zu reduciren und es ist der Text der Zettel so kurz und einfach, wie möglich, ohne jedoch die Verständlichkeit zu beeinträchtigen, festzustellen.

Haben wir einen solchen Zustand der Uniformität und grösstmöglichen Einfachheit erreicht, so kann man die Beachtung der Bezettelungen auch dem simpelsten Arbeiter zumuthen; ja, wenn diese Leute über die Bezettelung, wie sie sein muss resp. sein kann, in so einfacher Weise informirt sind, so werden sie gern die Bezettelungen prüfen, sich über einen solchen Zustand freuen, sie werden die Zettel sämmtlich und immer beachten.

Beantworten wir nun zunächst die Frage, was an den Wagen durch Bezettelung, was durch Anschrift auszudrücken ist.

Die Anschrift wird durch anhaltenden Regen, starken Nacht-

reif, der durch die Frühsonne aufgethaut wird, leicht verwischt und unleserlich — diese Einflüsse auf die Bezettelung behandeln wir weiter unten —; wir beantworten obige Frage daher kurz dahin: die Anschrift ist ganz geeignet für solche Anweisungen, die nur auf eine kurze Dauer maassgebend sein soll, während durch Bezettelung diejenigen Anweisungen ausgedrückt werden müssen, welche für eine längere Dauer respective Strecke berechnet sind.

Die Angaben der letzteren Art sind nun folgende:

1) ob ein Wagen leer ist;
2) wenn beladen, von welcher und für welche (Kartenschluss-) Station er beladen ist; wenn nach letzterer mehre Routen führen, die Angabe der betreffenden Route;
3) die Angabe, ob der Wagen feuergefährliches Gut enthält;
4) die Angabe der Route, auf welcher der Wagen der Eigenthumsbahn zurückzustellen ist;
5) ob ein Wagen reparaturbedürftig ist.

Zur Herstellung dieser fünf Angaben würden nun die entsprechenden Zettel-Kategorien, also fünf nothwendig sein, so dass ausser diesen fünf Kategorien andre Zettel gar nicht mehr existiren dürften; da unseres Erachtens das Bedürfniss durch dieselben vollständig befriedigt ist und eine Vermehrung der Zettelsorten eben nur dazu angethan ist, die Sache ohne rechten Zweck complicirt zu machen und dadurch das Personal zu verleiten, die ganzen Bezettelungen, überflüssige wie nothwendige, unbeachtet zu lassen.

Die Grösse, Farbe (vielleicht für jede der fünf Sorten eine verschiedene), den Wortlaut des Textes der fünf Zettelsorten festzustellen, müsste Aufgabe einer Commission sein.

Wir wollen noch erwähnen, dass die Bezettelung „Eilgut" überflüssig erscheint, da diese Angabe auf Zettel 2 mit Buntstift durch Schrift hergestellt werden kann; ferner dass die Bezettelung „Leer" nicht wohl entbehrt werden kann, da diese positive Angabe, dass der Wagen leer ist, nothwendig, die Bezeichnung des leeren Zustandes durch die blosse Abwesenheit der Stationszettel ungenügend erscheint; endlich, dass leere Wagen, welche eine Verwaltung einer anderen Verwaltung als Contingentswagen für einen bestimmten Verkehr zustellt, unsres Erachtens einer bezüglichen Bezettelung nicht bedürfen, dieselben vielmehr mit Frachtbrief und Karte ordnungsmässig überwiesen und ganz wie beladene Wagen — auch bezüglich der Bezettelung — behandelt werden müssen.

Was sonst noch an den Wagen anzugeben ist, hat nur auf kurze Dauer Geltung, ist in der Regel nur für das Personal der betreffenden Station maassgebend, kann daher recht wohl durch Anschrift ausgedrückt werden; wir erwähnen als Beispiele:

1) Angabe der Nummer und des Datums des Zuges, mit dem ein beladener Wagen von der Station abgehen soll, resp. mit dem er auf der Station eingegangen ist;
2) Angabe der Stelle, zu der der eingegangene beladene Wagen behufs seiner Entladung zu dirigiren ist;
3) bei Wagen, die der Empfänger selbst zu entladen hat, Angabe des Empfängers und des Inhalts; u. s. w.

Zu diesen — kräftig durch Kreide herzustellenden — Anschriften bemerken wir nur, dass mit aller Strenge auf die Entfernung derselben gleich nach Entladung des Wagens zu halten ist. —

Doch kehren wir wieder zu der Bezettelung zurück! Wir deuteten weiter oben bereits an, wie Regen und durch die Frühsonne aufgethauter Nachtreif auch auf die angeklebten Zettel ihren Einfluss üben: — letztere werden in der Weise abgeweicht, dass sie durch den während der Fahrt entstehenden Luftzug und bei stürmischem Wetter, selbst wenn die Wagen sich in Ruhe befinden, von diesen herabfallen; ja, dieser Uebelstand ist so gross, dass wir selbst für die auf längere Dauer maassgebenden Angaben der kräftigen Kreideanschrift vor der Beklebung den Vorzug geben. Die Zettel erfüllen ihren Zweck erst dann, wenn sie in einer Weise angebracht werden, die eine Entfernung derselben durch äussere Einflüsse ohne menschliches Zuthun ganz unmöglich macht.

Dieses Ziel zu erreichen, machen wir nun den nachfolgenden Vorschlag.

Die Befestigung des Zettels an dem Wagen geschieht durch einen an der Wagenwand mittelst eines Charniers befestigten eisernen Rahmen von der Gestalt eines Rechtecks, dessen Längsseiten horizontal liegen; die vier Seiten dieses Rahmens sind etwa 12 Millimeter breit und 5 Millimeter dick; das Charnier befindet sich an der unteren Längsseite des Rahmens, so dass dieser selbst von der Wagenwand nach unten abzuklappen ist; der Rahmen hat auf der der Wagenwand zugekehrten Seite in den vier Ecken vier Dorne; die Wagenwand trägt vier diesen Dornen entsprechende Löcher, so dass wenn ein Zettel von der Grösse des Rahmens gegen die Wagenwand, welche zur Aufnahme des Rahmens, also auch Zettels, eine 5 Millimeter tiefe Versenkung von der Grösse des äusseren Umfangs des Rahmens bildet, gelegt und nun der vorher heruntergeklappte Rahmen gegen die Wagenwand in die Versenkung gedrückt wird, die vier Dorne den Zettel an seinen vier Ecken durchlochen; in dieser Stellung wird nun der Rahmen durch einen an der Wagenwand über der oberen Längsseite der Versenkung angebrachten Vorreiber festgehalten; dieser letztere muss so vorgerichtet sein, dass er auch bei den stärksten Stössen den Rahmen festhält und ein Herunterfallen desselben unter allen Umständen hindert.

Der Zettel muss natürlich genau so gross sein, wie der Rahmen, und der Text muss so aufgedruckt sein, dass er durch die vier Seiten des Rahmens nicht verdeckt wird, vielmehr nur die Leere des Rahmens einnimmt.

Die Vortheile einer solchen Vorrichtung springen in die Augen:

Unter den Ursachen des mangelhaften Zustandes der Bezettelung der Güterwagen haben wir die wichtigste noch nicht erwähnt; es ist unstreitig die Umständlichkeit und Unbequemlichkeit, welche die Anbringung der Zettel durch Beklebung und die Entfernung der angeklebten Zettel nach Entladung der Wagen mit sich führen. Die Nothwendigkeit, zur rechten Zeit Kleisterbehälter, Pinsel, Wasserbehälter und Kratzeisen bei sich zu führen, verleitet das Personal häufig, die Beklebung, noch mehr aber die Entfernung der alten Beklebung zu unterlassen.

Diese Umständlichkeit und Unbequemlichkeit sind durch die von mir vorgeschlagene Vorrichtung mit einem Schlage beseitigt: — Kleister, Kleisterbehälter, Pinsel, Wasser, Wasserbehälter und Kratzeisen sind überflüssig geworden; der anzubringende Zettel ist in den zu öffnenden Rahmen zu legen, dieser ist gegen die Wagenwand zu drücken und durch den Vorreiber zu schliessen; behufs Entfernung des Zettels ist der Rahmen zu öffnen, der Zettel heraus zu nehmen und der Rahmen wieder zu schliessen; kurz, die ganzen Manipulationen sind so einfache, keine weiteren Hilfsmittel beanspruchende, dass das Personal gar keine Veranlassung hat, sie zu unterlassen.

Weiter ist der Uebelstand, dass Regen und Reif die Zettel von den Wagen abweichen und herabfallen lassen, ebenfalls beseitigt; der Zettel bleibt für die ganze Dauer seiner Gültigkeit unbedingt an dem Wagen, er wird durch den Rahmen und die an demselben befindlichen Dorne ganz sicher festgehalten.

Wir halten nun an jedem Wagen auf jeder Längsseite fünf solcher Rahmen für erforderlich; nämlich zunächst vier Rahmen in den Dimensionen von 16 zu 9 Centimetern: — jeder derselben ist bestimmt eine der fünf Zettel-Kategorien aufzunehmen; wir brauchen jedoch nicht fünf, sondern nur vier Rahmen, da der Rahmen, welcher für den Stationszettel (2) bestimmt ist, nach beendeter Entladung, wo dieser Zettel entfernt wird, sofort den Zettel „Leer" (1) aufzunehmen hat, wir also für diese beide Zettel-Kategorien nur einen Rahmen nöthig haben. Der fünfte Rahmen ist in den Dimensionen von 28 zu 21 Centimetern herzustellen; derselbe ist bestimmt, einen vorläufig unbeschriebenen Zettel von derselben Grösse in dem Falle aufzunehmen, wenn der Wagen Gut für mehre Stationen enthält; die Angaben „von (Versandstation) nach (Empfangsstation)" sind auf diesem Zettel durch Blaustift herzustellen, ebenso eventuell die Angabe „Eilgut". Es

wird sich vielleicht empfehlen, diesen Rahmen so anzubringen, dass die kürzere Seite horizontal liegt.

Diese fünf, zur Aufnahme der Zettel bestimmten Rahmen liessen sich recht wohl als ein zusammenhängendes Ganze von Gusseisen herstellen: — eine gusseiserne Platte mit fünf Versenkungen und fünf entsprechenden Rahmen, die auf jeder Längsseite des Wagens — im ganzen Vereinsgebiet an derselben Stelle — aufgeschraubt wird. Wählt man z. B. als diese Stelle das — von dem Beschauer aus gesehen — linke Ende des Wagens, so dürfte es sich empfehlen, unmittelbar rechts neben diesem Rahmen die Tafel für die Anschriften anzubringen, so dass ein für allemal fest stände, dass Bezettelungen wie Anschriften nie anders als am linken Ende des Wagens zu finden sind.

Wir glauben, dass durch die Verwirklichung unserer Vorschläge die Bezettelung und Beschreibung der Güterwagen, deren Incorrectheit der Ursprung so zahlreicher Fehlspeditionen ist, in einen Zustand übergeführt werden würde, der dem unteren Personal die correcte Ausführung der nothwendigen Verrichtungen ungemein erleichterte, dem oberen Porsonal aber die Ueberwachung dieser correcten Ausführung überhaupt erst ermöglichte.

Zum Schluss bemerken wir noch, dass es den Expeditions- und Rangirdienst ganz bedeutend fördern würde, wenn auch bezüglich der an den Wagen durch Lackschrift für die ganze Lebensdauer des Wagen angebrachten Bezeichnungen eine möglichst grosse Uniformität hergestellt würde, wenn diese Bezeichnungen in Text, Grösse und Stelle am Wagen für das ganze Vereinsgebiet übereinstimmend (so weit dies überhaupt möglich) ausgedrückt wären.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

* **Unstrut-Eisenbahn.** Die unterm 27. März 1872 concessionirte Unstrutbahn führt von Naumburg a/S. über Freiburg nach Artern, ist 7 Meilen lang und zu ca. 380000 Thaler pro Meile veranschlagt worden. Die Bauarbeiten werden demnächst begonnen und voraussichtlich bis 1. April 1874 vollendet werden. Die Acquisition erfolgt durch freien Ankauf resp. durch Expropration.

Hauptzweck der Bahn ist: Beförderung der Kohlen und anderer Producte für und von den Zuckerfabriken und anderer zahlreichen industriellen Anlagen des Unstrut-Thales.

Stationsorte und deren Entfernungen: Naumburg a/S., Freiburg a/M. $^3/_4$ Ml., Laucha 1 Ml., Nebra $1^1/_2$ Ml., Rossleben $2^1/_2$ Ml. und Artern $1^1/_4$ Meilen.

An Bauobjecten sind auszuführen: 1 Brücke über die Saale, 3 Brücken über die Unstrut, verschiedene Fluthbrücken über letzteren Fluss.

* **Aus Sachsen.** (Mehltheuer-Weida; Magdeburg-Dresden; Bahnwärterwohnungen auf den Sächsischen Staatsbahnen; Bockwaer und Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahnen.)

Das 6. Stück des „Gesetz- und Verordnungsblattes für das Königreich Sachsen" vom Jahre 1872 enthält u. A. eine Bekanntmachung vom 20. März d. J., den zwischen der Königlich Sächsischen, der Grossherzoglich Sächsischen und den beiden Fürstlich Reussischen Regierungen älterer und jüngerer Linie über die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Mehltheuer und Weida abgeschlossenen Staatsvertrag vom 19. December v. J. betr.; ein Decret vom 20. März d. J. wegen Concessionirung der vorgedachten Eisenbahn, sowie eine Verordnung von demselben Tage die Abtretung von Grundeigenthum zur Erbauung derselben Eisenbahn betreffend.

Die am 26. v. M. stattgehabte Begehung der Linie Mehltheuer-Weida, welche für den Sächsisch-Thüringischen Verkehr von hervorragender Wichtigkeit ist, hatte das Ergebniss, dass gegen die Linie im Allgemeinen kein Bedenken gefunden, die nähere Bestimmung wegen der Bahnhofs-Anlage bei Mehltheuer und in Weida zur Zeit noch ausgesetzt, die übrigen Bahnhofsanlagen und Anhaltepunkte aber — beziehentlich für Zeulenroda mit der Auswahl für zwei eventuell bestimmt in Aussicht genommene und für zulässig erachtete Plätze — festgestellt worden, so dass dadurch die Richtung der ganzen Linie nun genauer feststeht.

Das Project einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen Magdeburg und Dresden (via Riesa, auf dem linken Elbufer sich haltend und in Dresden-Altstadt, resp. Friedrichstadt einmündend), das bereits vor mehreren Jahren ventilirt wurde, ist neuerdings wieder angeregt worden u. zwar haben mehrere Vertreter einzelner durch die neue Bahnlinie berührten Städte an competenter Stelle in Berlin, insbesondere auch mit dem dort anwesenden Bundesrathmitgliede, dem Sächsischen Finanzminister Frhr. v. Friesen darauf bezügliche Verhandlungen gepflogen.

Die Sächsische Staatsbahnverwaltung hat bei ihren Neubauten, insbesondere zuletzt bei der kürzlich dem Betriebe übergebenen Chemnitz-Leipziger Eisenbahn das vom Gesichtspunkte der Humanität wie der Utilität gleich empfehlenswerthe Princip zur Anwendung gebracht, den Bahnwärtern Familienwohnungen in natura ohne Ausnahme zu gewähren, indem jedem Wärter zwei nicht zu kleine Gebäude zur Verfügung gestellt sind, eine Maassregel, die nur beiden Theilen zum Nutzen gereichen dürfte, da sie einerseits den Wärter mehr an seine Scholle fesselt, andrerseits aber den mannichfachen Gefahren vorbeugt, die aus der Unmöglichkeit des engeren Familienlebens nur zu oft entspringt.

Wenig genannt und bekannt, aber darum doch in einem Hauptpunkte, nämlich ihrer Lucrativität an der Spitze nicht blos der Sächsischen sondern vielleicht auch der Deutschen Eisenbahnen stehend, sind zwei kleine Kohleneisenbahnen, die Bockwaer und die Oberhohndorf-Reinsdorfer, beide im Zwickauer Kohlenbecken gelegen.

Aus den uns vorliegenden Geschäftsberichten derselben über das Jahr 1871 sei hier Folgendes wiedergegeben.

Die Bockwaer Gesellschaft arbeitet mit einem Actiencapitale von 100000 Thaler, ist seit 10 Jahren im Betriebe und hat sich mit Ausnahme des Kriegsjahres 1866 und des darauf folgenden Jahres stets steigender Betriebsergebnisse zu erfreuen gehabt. Der Gesammtversandt, der sich im Jahre 1862 auf 33739 Ladungen Kohlen und 189 Ladungen Grubenbedürfnisse, im Durchschnitt täglich 88 Ladungen belief, ist im Jahre 1871 auf 81712 Ladungen Kohlen und 774 Ladungen Grubenbedürfnisse, im Durchschnitt täglich 275 Ladungen gestiegen. Jede Ladung umfasst 100 Centner. Die Betriebseinnahmen beliefen sich incl. der Nebenbranchen, wie Transport- und Geleiszins für Holzladungen, sowie Wiegegebühren auf 89184 Thlr. 5 Ngr 5 Pf. Die Betriebskosten, die sich im Jahre 1871 trotz der erhöhten Frequenz um 2737 Thlr. 11 Ngr. 5 Pf. vermindert hatten, betrugen 35278 Thlr. 5 Ngr. 2 Pf. und ermöglichte der hiernach resultirende Ueberschuss die Vertheilung einer Dividende von 61 Procent, die Zurückzahlung von 15 Ngr. Frachtermässigung für jede im Jahre 1871 beförderte Wagenladung Kohlen an die Werksbesitzer als Absender, sowie eine Zuschreibung auf die Reserven in Höhe von 10000 Thlr., so dass sich letztere nunmehr auf 25000 Thlr. stellen.

Die Gleislagen umfassen einschliesslich derjenigen des Bahnhofes Bockwa in 45 Haupt- und Zweiglinien eine Gesammtlänge von $14_{,9}$ Kilometern mit 80 Weichen und 83 Uebergängen für 46 Ladestellen.

Der unter dem Bahnterrain stattfindende Kohlenabbau veranlasst mit jedem Jahre stärker werdende Bodensenkungen und verfolgt hierbei die Verwaltung das Princip, diesen sich zu accommodiren und nur die verbleibenden hohen Stellen abzutreiben, um gleichzeitig hierdurch Material zu erforderlichen Aufschüttungen zu gewinnen.

Auch die Oberhohndorf-Reinsdorfer Gesellschaft befindet sich in der Lage, trotz des im ersten Quartale 1871 eingetretenen Mangels an Transportmittel und der daraus resultirenden Minderfracht von 3218 Wagenladungen in diesem Zeitraume, über ein steigendes Betriebsergebniss im Jahre 1871 berichten zu können. Es wurden im Ganzen verfrachtet $88805_{,1}$ Wagenladungen gegen das Vorjahr mehr $10690_{,85}$ Ladungen und gegen 1869 als dem bisher günstigsten Betriebsjahr mehr $6365_{,7}$ Ladungen. Die Einnahmen hierfür betragen 132048 Thlr. 2 Ngr. 5 Pf. oder 16401 Thlr 2 Ngr. mehr als im Vorjahr. Die Durchschnittsfracht belief sich im Jahre 1871 auf 1 Thlr. 14 Ngr. $6_{,083}$ Pf. für die Wagenladung à 100 Centnes, gegen das Vorjahr bei übrigens unverändertem Tarife mehr $1_{,937}$ Pf. Der Antheil an dem Gesammtkohlenversandte ab Bahnhof Zwickau bezifferte sich für die Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn auf $26_{,563}$ Procent, gegen 1870 mehr $0_{,7}$ Procent.

Die Gesammteinnahme betrug 133727 Thlr. 10 Ngr. — Pf., die Gesammtausgabe 48899 Thlr. 23 Ngr. — Pf., wovon 4305 Thlr. 6 Ngr. 3 Pf. auf Verwaltungskosten beim Directorium, 31570 Thlr. 22 Ngr. 4 Pf. auf Bahnbetriebs- und Betriebsverwaltungskosten, 12257 Thlr. 13 Ngr. 1 Pf. auf die Erneuerungsfonds der Locomotiven, Schienen und Schwellen und 766 Thlr. 11 Ngr. 2 Pf. auf den Reservefonds kommen, so dass der Letztere die statutenmässige Höhe von 30000 Thlrn. erreicht hat.

Der Betriebsüberschuss gelangt zur Verwendung mit 12300 Thlr. zu planmässiger und ausserordentlicher Tilgung einer dermalen noch mit 59700 Thlr. zu Buche stehenden Anleihe, mit 1000 Thlr. zur Verstärkung des Fonds für Bauzwecke, der damit die Höhe von 11000 Thlr. erreicht, mit 71280 Thlr. zur Zahlung einer Dividende von 40 Procent auf das 178200 Thlr. betragende Actien-Capital und mit 247 Thlr. 17 Ngr. als Vortrag auf neue Rechnung.

Der Börsencours stellt sich dermalen für Bockwaer Actien in Stücken zu 100 Thlr. auf 740 und für Oberhohndorf-Reinsdorfer in Stücken zu 300 Thlr. auf 1540.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 12. | Mai | Rybinsk-Bologoje Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg. |
| 15. | „ | Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest. |
| 16. | „ | Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus. |
| 16. | „ | *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt. |
| 16. | „ | Kaiserin Elisabeth Bahn zu Wien. |
| 16. | „ | Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn-Ges. zu Zwickau. |
| 16. | „ | Constituirende General-Versammlung der Oels-Gnesener Eisenbahn zu Breslau. |
| 16. | „ | Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Pest. |
| 17. | „ | Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 474. |
| 17. | „ | Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442. |
| 17. | „ | Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig. |
| 17. | „ | Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam. |
| 18. | „ | Kaiser Ferdinands Nordbahn u. Mährisch-Schlesische Nordbahn zu Wien. |
| 22. | „ | Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. |
| 23. | „ | Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München. |
| 23. | „ | *Ungarische Ostbahn zu Pest. Tagesordnung s. S. 500. |
| 24. | „ | *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach. |
| 24. | „ | Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a/M. |
| 24. | „ | Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Tilsit. |
| 25. | „ | Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. S. 495. |
| 25. | „ | Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau. |
| 26. | „ | Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg. |
| 27. | „ | Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i/Pr. |
| 27. | „ | Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. |
| 27. | „ | Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest. |
| 28. | „ | Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien. |
| 28. | „ | Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München. |
| 28. | „ | Rheinische Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekanntm. S. 474. |
| 28. | „ | Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust. |
| 29. | „ | Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. Bekanntm. S. 509. |
| 29. | „ | Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Ges. zu Crefeld. |
| 30. | „ | Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 30. | „ | Böhmische Nordbahn zu Prag. Siehe Bekanntmachung S. 501. |
| 31. | „ | Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien. |
| 3. | Juni. | Alföld-Fiumaner Eisenbahn zu Pest. |
| 9. | „ | Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg. |
| 12. | „ | Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg. |

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 11. Mai | zu Cassel | Hess. Nordb. | 2. Geleis Altmorschen.Melsungen. | — |
| 11. „ | zu Berlin | Niederschles-Märk. E. | Laderampen | 527 |
| 11. „ | zu Wien | Union-Bank | Locomotiven u. Personenwagen für Eperies-Tarnower E. | — |
| 11. Mai | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der Linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 11. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Ausrüstungsgegenstände für eine Wasserstation | 502 |
| 11. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Gussseiserne Durchlassröhren | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Erdarbeiten | — |
| 11. „ | daselbst | dieselbe | Maurerarbeiten | — |
| 11. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Zimmerarbeiten | — |
| 11. „ | zu Altena | Berg.-Märk. E. | Erd- u. Maurerarbeiten | — |
| 13. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Gewalzte Schienen | 502 |
| 14. „ | zu Sulz | Württemb Staatsb. | Bauarbeiten Kilchberg-Rottweil | — |
| 14. „ | zu Nürnberg | Bayer. Staatsb. | Verkauf von 300 Ctr. Brockeisen | — |
| 14. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Erdarbeiten etc. | 503 |
| 14. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Kieferne Rundpfähle | — |
| 15. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Locomotivenverkauf | — |
| 15. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | ca. 20 Ctr. Plomben | — |
| 15. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Hochbauarbeiten Bredelar u. Scherfede | — |
| 15. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 15. „ | zu Dresden | Sächs. Staatsb. | Material-Verkauf | 527 |
| 15. „ | zu Ofen | Königl. Ungar. Staatsb. Bau-Direction | Bau der Linie Miskolcz-Diosgyör | — |
| 16. „ | zu Ratibor | Oberschlesisbhe E. | Materialien-Verkauf | — |
| 16. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Stahlschienen | 502 |
| 16. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 17. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Steinkohlen | 527 |
| 18. „ | Elberfeld | Berg.-Märk. B. | Stationseinrichtungsgegenstände | — |
| 18. „ | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Kleineisenzeug | 502 |
| 18. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bau von Güterschuppen | — |
| 18. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Telegraphenmasten | 527 |
| 19. „ | zu Zürich | Schweizer. Nordostb. | Tuchlieferung | — |
| 20. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. B. | 15 000 Meter Drainröhren | — |
| 22. „ | zu Rotenburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 533 |
| 22. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Uniformirungsgegenstände | — |
| 22. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Hochbauten Altesdom | — |
| 22. „ | daselbst | dieselbe | Hochbauten Delstern | — |
| 22. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 495 |
| 22. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | — |
| 23. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Hochbauten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bekleidungs-Materialien | 532 |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 12 cylindr. Wasserreservoire | — |
| 31. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 3. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 5. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

### Betriebs-Eröffnung der Strecke Komotau-Weipert für den Frachten-Verkehr.

Es wird hiemit zur Kenntniss gebracht, dass die Strecke **Komotau-Weipert**, mit den Stationen Tschernowitz, Domina-Schönlind, Krima-Neudorf, Sonnenberg, Pressnitz-Reischdorf, Kupferberg, Schmiedeberg und Weipert

**am 12. Mai d. J.**

für den Frachtenverkehr eröffnet wird.

Von diesem Tage an, findet sonach ein **directer Frachten-Verkehr** zwischen den genannten Stationen und allen Stationen der Strecke Prag-Komotau, Priesen-Eger und Wejhybka-Kralup statt.

Die allgemeinen und besonderen Bestimmungen dann die Waaren-Classification des seit 9. November v. J. auf den übrigen im Betriebe stehenden gesellschaftlichen Linien in Wirksamkeit stehenden Tarifes treten nunmehr auch für die Strecke Komotau-Weipert in Kraft.

Die **Frachtgebührenberechnung** von und nach Stationen dieser Strecke findet jedoch nach den unter Einem kundgemachten **Stationstarifen**, welche im commerciellen Büreau der General-Direction (Prag, Quai Nr. 12), im gesellschaftlichen Stadt-Bureau in Prag (Elisabethstrasse Nr. 1182) und in allen gesellschaftlichen Stationen behoben werden können, statt.

Eine Garantie der Lieferzeit findet vorläufig für den Transport auf der Strecke Komotau-Weipert nicht statt.

Prag, den 22. April 1872.

**Die General-Direction.**

## Ungarische Ostbahn.

Die gefertigte General-Direction beehrt sich bekannt zu geben, dass die Theilstrecke

**Tövis-Mediasch**

mit den Stationen Karácsonfalva, Balázsfalva, (Blasendorf), Mikeszásza, Kis-Kapus und Medgyes (Mediasch) **am 6. Mai l. J.** dem öffentlichen Verkehr übergeben wird.

Bezüglich der Fahrordnung verweisen wir auf die diesfalls erschienenen Placate.

Pest, im Mai 1872.

**Die General-Direction.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die pro 1873 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Bekleidungs-Materialien, als:

1900 Meter feines blaues Tuch,
3500 „ mittelfeines blaues Tuch,
4800 „ ordinaires blaues Tuch,
3800 „ feines graues Tuch,
1300 „ mittelfeines graues Tuch,
8000 „ ordinaires graues Tuch,

8400 Meter blauer Düffel,
700 „ schwarzes Zephyr-Tuch,
600 „ orangefarbiges Tuch,
500 „ Lama,
25400 „ baumwollener Biber,
8000 „ grauer Köpernessel,
2500 „ Glanznessel,
4400 „ schwarzer Orleans,
14500 „ ungebleichter Nessel,
2400 „ blaues Leinen,
8600 „ graues Wattirleinen,
4500 Tafeln Watte,
1500 Meter feiner Drillich ($0_{,66}$ M. breit),
6700 „ ordinairer „ ($0_{,75}$ „ „
450 „ baumwollener Sammet,
600 Gros grosse broncirte Adlerknöpfe,
82 „ kleine „ „
530 „ schwarze Hosenknöpfe,
100 „ weisse „
180 „ grosse schwarze Hornknöpfe,
32 „ grosse weisse „
120 Paar goldene Kragenlitzen,
52 Meter goldene Tressen (breite),
80 „ „ „ (schmale),
1660 „ „ Plattschnur,
1340 „ wollene „
40 Gros Cocarden,
1000 Stück vergoldete Räder } Mützenabzeichen,
4500 „ broncirte „ }
300 „ Pelzmützen,

sollen im Wege der öffentlichen Submission angeliefert werden.

Die Bedingungen können im Büreau unserer Central-Materialien-Verwaltung eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von $2\frac{1}{2}$ Sgr. Copial-Gebühren pro Exemplar bezogen werden.

Offerten, aus welchen der Preis der gesondert beizufügenden Muster ersichtlich sein muss, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Bekleidungs-Materialien“ portofrei bis

**zum 23. Mai cr.**

bei der Central-Materialien-Verwaltung einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am nächsten Tage den 24. Mai cr., Vormittags 10 Uhr, ebendaselbst in Gegenwart etwa erschienener Submittenten statt.

Elberfeld, den 29. April 1872.

**Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.**
gez. Buchholtz.

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Erdarbeiten.**

Die Ausführung von Erdarbeiten in der 47. Section zwischen Rotenburg und Scheessel soll, nach folgenden 2 Loosen getrennt, im Wege der Submission vergeben werden:

Loos I von Station 0—94 der 47. Section etwa 48 000 Cubikmeter (10 800 Schachtrth. Preuss.),
Loos II von Station 94—200 der 47. Section etwa 94 000 Cubikmeter (21 100 Schachtrth. Preuss.),

Die Bedingungen und Arbeitsverzeichnisse sind in dem Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters du Plat in Rotenburg bei Verden einzusehen, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Anerbietungen sind versiegelt und mit entsprechender Aufschift versehen bis zum **22. Mai d. J.** an den genannten Abtheilungs-Baumeister einzusenden.

Die Submittenten bleiben 4 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 4. Mai 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

## Rheinische Eisenbahn.

**Verding von Uniform-Materialien.**

Zur Bekleidung unserer Betriebs-Beamten für das Jahr 1873 bedürfen wir ca. 19 000 Meter verschiedene Tuche, 38000 Meter Futterstoffe und mehrere 100 Gross Dienstabzeichen und broncirte Knöpfe, welche Materialien wir im Wege der Submission in Lieferung zu geben beabsichtigen.

Die Lieferungsbedingungen können entweder in unserem Directionsgebäude hier (im Büreau der Calculatur) oder in unserem Kleider-Depot am Central-Personen-Bahnhofe eingesehen, sowie auch auf frankirte Bestellung von uns bezogen werden. Die Lieferungs-Offerten wolle man versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien“ bis zum **5. Juni c.** bei uns einreichen.

Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Köln, den 3. Mai 1872.

**Die Direction.**

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**
ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

**Nachweisung**

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro März 1872.

142. 1 Ballen (1 Ctr. 33 Pfd.) lagerte in Berlin seit März 1871. Gehört nach Rheydt und dorthin zurückgesandt.

5563. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagerte in Berlin seit Juni 1871. Dem Haupt-Magazin in Potsdam überwiesen Dir.-Verf. D 1557/72.

Passagiergut. 1 Sack Wäsche und Kleider (12 Pfd.) lagerte in Brandenburg seit Juni 1871. Dem Haupt-Büreau laut Direct.-Verf. vom 5/4 D 1534/72 überwiesen.

R S. 7 leere Kisten (93 Pfd.)
W 6. 1 leere Kiste (22 Pfd.)
J D 63. 1 leere Kiste (17 Pfd.)
A C 18. 1 leere Kiste (47 Pfd.)
A 2. 1 leere Kiste
} auf dem Güterboden vorgefunden lagerten in Magdeburg seit Juni 1871. Dem Mat. Magazin in Potsdam laut direct. Verf. vom 5/4 D 1692/72 überwiesen.

K 1. 1 Pack Säcke (46 Pfd.) auf dem Empfangsgüterboden lagerte in Berlin seit August 71. Gehört nach Neuss und dorthin zurückgesandt.

C A C 424. 1 Kiste leere Pomadenfläschchen (8 Pfd.) auf dem Empfangsgüterboden lagerte in Berlin seit August 71. Dem Hauptbüreau laut Dir.-Verf. v. 14/3 D 1291/72 überwiesen.

GD 1/2. 2 Pack Säcke (79 Pfd.) auf dem Empfangsgüterboden lagerten in Berlin seit August 71. Dem Haupt-Büreau laut Dir.-Verf. v. 14/3 D 1291/72 überwiesen.

S P 7. 1 Kiste lagerte in Berlin seit Januar 72. Identisch mit der fehlend gemeldeten Kiste Oelgemälde sign. J P = 245 K.

2130. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 67 Pfd.) lagerte in Berlin seit Januar 72. Identisch mit dem fehlend gemeldeten Ballen 2063 und der Görlitzer Bahn zugeführt.

B 9/17 u. 24/26. 12 Ballen Wolle (27 Ctr. 83 Pfd.) von Verviers lagerten in Berlin seit Februar. Identisch mit den fehlend gemeldeten 12 Ballen E B 9/17 u. 24/26.

2677. 1 Kiste lagerte in Berlin seit December 71. Gehört nach Hannover und dorthin zurückgesandt.

E 1325. 1 Kiste (41 Pfd.) lagerte in Magdeburg seit Februar 71. Dem Haupt-Büreau laut Dir.-Verf. v. 4/4 72 D 1598/72 überwiesen.

**Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.**

C R Riga. 4 Stück Eisen (32 Pfd.) von Mülheim a. Rh. lagert in Berlin seit 3. März.

C D 11824. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 26 Pfd.) lagern in Berlin. 2 getheerte Stränge von Förderstedt lagern in Burg seit 19. März.

H O 3559. 1 Ballot Wolle (2 Ctr. 54 Pfd.) von Verviers lagert in Berlin seit 19. März.

4005. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 18 Pfd.) lagert in Berlin.

**Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.**

Verzeichniss No. 3 der überzählichligen Güter.

Rothe Marke 1. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche alte Kleidung (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 eiserne Stange (29 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.
4 eiserne Walzen (7 Pfd.) lagern in Schwerin.
8 Bund Medicingläser (8 Pfd.) lagern in Schwerin.
1 Schraubenzieher (1 Pfd.) lagert in Güstrow.
B 173. 1 Kiste 1 alte Serviette (10 Pfd.) lagert in Güstrow.
Aus Wagen No. 1439. F F. 1 Sackwagen lagert in Bützow.

**Hannoversche Staatsbahn.** Pro Februar und März 1872.

B 2982. 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Cassel.

C B 2. 1 leeres Oelfass (58 Pfd.) lagert in Rheine.
C F H. 1 Collo Säcke (20 Pfd.) lagert in Hannover.
E H 640. 1 Ballen Emballage (144 Pfd.) lagert in Hannover.
G 30. 1 Sack Papier-Abfall (45 Pfd.) lagert in Cassel.
HK. 1 Collo gusseis. Ofenkrone lagert in Bremerhafen.
H E 1182. 1 Kiste alte Bretter lagert in Cassel.

JR 3 leere Fässer (360 Pfd.) lagern in Osnabrück.

3 eis. Ofenplatten (49 Pfd.) lagern in Cassel.
1 runde Stange Stahl lagert in Cassel.
57. 1 leeres Theerfass (60 Pfd.) lagert in Cassel.
1 Ring Eisendrath (37 Pfd.) lagert in Cassel.
A 1/2. 2 Wagenwinden lagern in Hannover.
B 403. 1 Fass Schmier- oder Leinöl (151 Pfd.) lagern in Ibbenbüren.
B W H 405. 1 Fass Kienruss (19 Pfd.) lagert in Ibbenbüren.
B 404 u. 406. 2 Körbe Farben (101 Pfd.) lagern in Ibbenbüren.
C F H. 1 Collo 25 Stück neue Säcke (20 Pfd.) lagert in Hannover.
HK 1. 1 eiserne Platte lagert in Hannover.
Kock 4. 1 leerer Koffer 23 Pfd.) lagert in Hannover.

60. 1 Kiste Glas (153 Pfd.) lagert in Hannover.

N 10. 1 Aschenkasten (3 Pfd.) lagert in Münden.
N B. 1 Sack Wollgarn (72 Pfd.) lagert in Hannover.
P S 456. 1 Fass Schuhwaaren (83 Pfd.) lagert in Bremen.
R 5101. 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Ibbenbüren.
R B Quedlinburg. 1 Pack leere Säcke (35 Pfd.) lagert in Bremen.
S R 5640. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert in Ibbenbüren.
S H 932. 1 Korb (23 Pfd.) lagert in Hannover.
1 Ring Eisendrath (37 Pfd.) lagert in Nienburg.
2 Colli 1 eis. Pfeffermühle (Schwungrath u. Mühle) lagern in Ibbenbüren.
1 Pack neue leere Säcke (60 Pfd.) lagert in Bremen.
A K 4391. 1 Ballen Leder (12 Pfd.) lagert in Verden.
W. 10 leere Fässer (182 Pfd.) lagern in Hannover.
16 Stück Schneeschaufeln lagern in Minden.
B K 14. 1 Sack Geschirr (17 Pfd.) lagert in Minden.
C S 1018. 1 Kiste (194 Pfd.) lagert in Lüneburg.
G L 1016. 1 Ballen Tabak (102 Pfd.) lagert in Minden.
H² 1. 1 Sack Säcke (49 Pfd.) lagert in Hannover.

K S 3856. 1 Sack Caffee (94 Pfd.) lagert in Nordhausen.
R K

97. 1 Fass Sprit (1161 Pfd.) lagert in Minden.

G K 302. 1 Ballen (180 Pfd.) lagert in Uelzen.
G B 797, 805. 2 Bürden Stahl (95 Pfd.) lagern in Bremen.
H C. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Bremen.
K S 3856. 1 Sack Caffee (94 Pfd.) lagert in Nordhausen.
730/31. 2 Bürden Stahl lagern in Lüneburg.
G L 1/4. 4 Koffer lagern in Harburg.
1 eis. Klammer lagert in Hildesheim.
W P 81. 1 sg. Americanischer Koffer (84 Pfd.) lagert in Hannover.
Gepäcksch. 965. 1 Koffer gez. Adolph Brückner lagert in Hannover.

Verzeichniss

der pro Monat März 1872 auf Stationen der **Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** überzähligen Güter.

1 Mittelschwelle (bei Bude 48 gefunden) lagert in Fürstenwalde seit 15. März cr.
K & S 2246. 1 Kiste Bilder, diverse Kleinigkeiten und Schriftstücke, für den Lehrer Ernst J. Bleschke, aus Dorschen (45 Pfd.) [alte Verklebung Frankfurt-Guben, neue Verklebung Leipzig-Quedlinburg] lagert in Guben seit Monat März cr.

Verzeichniss

der bei den **Königl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat März 1872 überzähligen Transportgüter.

1 Sack Gerste (135 Pfd.) von Lundenburg lagert in Dresden-Altstadt.
1 Packet Bleistücke (19 Pfd.) von Prag lagert in Dresden-Altstadt.
1 Ballon Steinkohlentheeröl (103 Pfd.) gez. auf einem Holzbrettchen hinten 27 vorn 24, von Bremen lagert in Bodenbach.
1 Stück Puffer-Spiralfeder (32 Pfd.) lagert in Bodenbach.
2273. 1 Stück eiserner Ofenrahmen (6 Pfd.) lagert in Bodenbach.
1 eiserne Achsbüchse zu einem Maschinentheil (3 Pfd.) lagert in Bodenbach.
1 Parthie Düngesalz lagert in Freiberg.
C W L 28. 1 Fass Oel (780 Pfd.) lagert in Hof.
V D Mannheim. 1 Fass, (Inhalt unbekannt, 298 Pfd.) lagert in Hof.

608. 1 eiserne Ofenplatte (8 Pfd.) lagert in Hof

1 verlöthete Blechbüchse (2½ Pfd.) lagert in Hof.
H 7722. 1 Ring Draht (100 Pfd.) lagert in Hof.
H 26. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Hof.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** Ende März 1872 überzähligen Güter.

A R 2426. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Leer seit 25. December 1871.
A 48. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Paderborn seit 27. Januar 1872.
A G 8194. ¼ Ohm Wein lagert in Warburg seit 18. März 1872.
A J 499. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
A B 23. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Münster.
A R 4968. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Münster.
A T 4, 9, 8, 11. 4 leere Kisten (242 Pfd.) lagern in Münster seit 31. März 1872.
100 B 1871. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) lagert in Leer seit 11. Jan. 72.
B G C 11275. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Lingen seit 17. Januar 1872.
C & M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October 1871.
C & E 1285. 1 leeres Fass (89 Pfd.) lagert in Rheine seit 25. Jan. 72.
C S 1331. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.) lagert in Rheine seit
W 18. März 1872.
C L 3715. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Warburg seit 5. April 72.
C H F 486. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 72.
C H F 485. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 72.
E 3333. 1 Korb Candis lagert in Emden seit 30. December 1871.
E. 1 Pack Säcke lagert in Emden seit 25. Januar 1872.
E L 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
F W 708. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
F 2. 1 Ballen Lumpen (357 Pfd.) lagert in Rheine seit 29. Januar 72.
F J 4825. 1 Decke (107 Pfd.) lagert in Warburg seit 16. März 1872.
F P 980, 978. 2 Körbe (Inhalt unbekannt, 103 Pfd.) lagern in Münster seit 28. März 1872.
F 5285. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
F B 4. 1 Kübel Butter (71 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
F H 184, 909. 2 leere Fässer (62 Pfd.) lagern in Münster s. 31. März 72.
F 500. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G L 3203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
G R 3613. 1 Ballen Manufacturwaaren (31 Pfd.) lagert in Salzbergen seit 8. December 1871.
G 1. 1 Kiste Petroleum (75 Pfd.) lagert in Münster seit 6. März 72.
G S 2. 12 Pflugschaaren (52 Pfd.) lagern in Holzminden s. 24 März 72.
G A 303. 1 leere Kiste lagert in Warburg seit 30. März 1872.
G 1070. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Münster s. 15. März 71.
G B 5940. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G O 30. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G S 51382. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G W 861. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, (20 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G S 480. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G S. 1 Pack Säcke (102 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
HK 3205, 3155. 2 Schraubstöcke lagern in Holzminden s. 11. Jan. 72.
H. 4 Pack Säcke (158 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Januar 1872.
H N 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 218 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
H K 4260. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Warburg seit 1. Februar 1872.
H C 503. 1 Collo Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Leer s. 28. Jan. 72.
H D 180, 186. 1 Kiste u. 1 Korb (214 u. 82 Pfd.) lagern in Holzminden seit 28. Februar 1872.
H L 1. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Holzminden seit 24. März 1872.
HE 20. 1 Ballen Säcke (175 Pfd.) lagert in Münster s. 26. März 1872.

HD 704. 1 Ballen Säcke (23 Pfd.) lagert in Münster seit 26. März 72.
H W 23. 1 Tafel Zink (23 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
HK 29, 12, 13. 3 leere Kisten (206 Pfd.) lagern in Münster s. 28. März 72.
H S. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Münster.
H F 16. 1 Ballen Holzwaaren (60 Pfd.) lagert in Münster s. 31. März 72.
H G 1028. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Münster.
H 1. 1 leere Tonne (30 Pfd.) lagert in Münster.
J B. 1 Stück Eisenblech (10 Pfd.) lagert in Warburg s. 15. Febr. 72.
J 295. 1 leerer Korb (7 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
J M 7293. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.) lagert in Münster.
J B. 1 eiserner Topf (10 Pfd.) lagert in Münster.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster s. 8. April 71.
K B 48. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 27. Jan. 72.
K S 810, 817, 624. 3 leere Kisten (606 Pfd.) lagern in Münster seit 28. März 1872.
K S 2866. 1 Ballen Betten (72 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 72.
N 822. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
P C 3717. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Lingen seit 4. Februar 1872.
P 1. 1 Pack Säcke (37 Pfd.) lagert in Paderborn seit 6. März 1872.
R I/II. 2 Pack Säcke (14 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Jan. 72.
R O 20. 1 Platte Eisen (41 Pfd.) lagert in Salzkotten s. 18. März 72.
R F 3165. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
R G S 3565. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
S R 6055. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Rheine seit 16. März 1872.
S 1—8. 8 Tonnen (320 Pfd.) lagern in Holzmünden s. 24. März 1872.
S C 5589. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Leer seit 31. März 1872.
S S 20, 21/23, 8, 9. 6 leere Tonnen (152 Pfd.) lagern in Münster seit 31. März 1872.
T H 22927. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Holzmünden seit 24. März 1872.
T E 450. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Warburg seit 22. Februar 1872.
V E 5. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
W B & C. 3 Ballen Packleinen (815 Pfd.) lagern in Münster seit 4. Juli 1871.
5473, 5387. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 u. 44 Pfd.) lagern in Leer seit 25. December 1871.
1 Sack Roggen (200 Pfd.) lagert in Greven seit 28. Februar 1872.
c 15176. 1 Ballen Drell (28 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
4496. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 277 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
2294. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
575. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
9221. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
Uhlendorf 440. 1 Pack Säcke (13 Pfd.) lagert in Rheine.
Bochum. 1 Collo Viehgitter lagert in Rheine.
Hertzer. 1 Decke lagert in Rheine.
Gebr. Meyer. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 31. Januar 1672.
H Hemel. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
Gebr. Schmiegler Brünn. 3 Pack Säcke (96 Pfd.) lagern in Münster seit 31. März 1872.
3 Pack Schifferkleider lagern in Leer seit 5. December 1871.
1 Schwungrad (65 Pfd.) lagert in Holzmünden seit 22. Januar 1872.
2 Körbe Nägel (320 Pfd.) lagern in Münster seit 19. Februar 1872.
2 eiserne Eimer (14 Pfd.) lagern in Emden seit 16. Februar 1872.
2 Privatdecken lagern in Warburg seit 16. März 1872.
1 Sophagestell (39 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
2 Bund altes Eisen (154 Pfd.)
1 Pack Drahtgewebe (52 Pfd.)
2 Gewichte (100 u. 50 Pfd.)
1 eis. Maschinentheil, 302 Pfd.)
1 Korb Hufeisen (113 Pfd.)
1 Fass Heringe (125 Pfd.)
} lagern in Münster.

## b) Fehlende.

### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro März 1872.

G H 1660. 1 Ballen Papier (1 Ctr. 93 Pfd.) von Mühlheim H. fehlte in Berlin seit October 71. Nachträglich von Holzwickede am 31. März eingegangen.

D & T 659. 1 Ballen Papier (1 Ctr. 25 Pfd.) von Mühlheim H. fehlte in Berlin seit October 71. Von Halberstadt eingegangen und der Stettiner Bahn zugeführt.

P & C 1119. 1 Fass Cichorien (7 Ctr. 19 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlte in Berlin seit October 71. Lagerte in Cottbus, von dort eingegangen.

B K. 2 Colli Sohlleder (2 Ctr. 10 Pfd.) von Mühlheim H. fehlten in Berlin seit Novemb. 71. Nachträglich von Mühlheim eingegangen.

3182/3. 2 Ballen Segeltuch (4 Ctr. 30 Pfd.) von Mühlheim a/Rb. fehlte in Berlin seit Januar 72. Nachträglich von Holzwickede eingegangen.

R R 3335/6. 2 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 8 Pfd. u. 1 Ctr. 50 Pfd.) von Münster fehlten in Berlin seit Januar 72. Nachträglich von Lehrte eingegangen.

E v Q 1/2. 2 Kisten Bücher und Kleider } (3 Ctr. 10 Pfd.) von Münster
1 Kiste Oelgemälde, Sessel } fehlten in Berlin seit Januar 72. Nachträglich von Lehrte eingegangen.

L & C 1664. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 24 Pfd.) von Köln fehlte in Berlin seit Januar 72. In Wittenberge vorgefunden und von dort eingegangen.

IB 25. 1 Ballen Wollgarn (1 Ctr. 5 Pfd.) von Lennep fehlte in Berlin seit Januar 72. Nachträglich von der Anhalter Bahn eingegangen.

B M 8226. 1 Ballen Leder (2 Ctr. 40 Pfd.)
A B 128. 1 Korb Tinctur (19 Pfd.)
C D 100/1. 2 Kisten Kleider (2 Ctr. 68 Pfd.)
S M 6279/80. 2 Kisten Spiegelglas (8 Ctr. 62 Pfd.)
} von Köln tr. fehlten in Berlin seit Januar 72. Nachträglich von der Berlin-Lehrter Bahn eingegangen.

F L 6455. 1 Kiste Spiegelglas (1 Ctr. 34 Pfd.) von Stolberg fehlte in Berlin seit Januar 72. Nachträglich von der Berlin-Lehrter Bahn eingegangen.

J P. 1 Kiste Gemälde (2 Ctr. 45 K.) von Paris fehlte in Berlin seit Januar 72. Identisch mit der überzählig gemeldeten Kiste sign. S P No. 7.

Anvers 2789. 1 Leine zur Verladung nach Deutzerfeld fehlte in Berlin seit Januar 72. Laut Mittheilung von Brüssel daselbst schon eingetroffen.

E B 24/26. } 12 Ballen Wolle (13 Ctr. 89½ K.) von Verviers fehlten
E B 9/17. } in Berlin seit Februar 72. Identisch mit den überzählig gemeldeten 12 Ballen Wolle B 9/17 24/26 = 2783 Pfd.

122. 1 Plombirleine von Elberfeld fehlte in Berlin seit October 71. Nachträglich von Elberfeld eingegangen.

2063. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 34 Pfd.) von Ruhrort B. M. fehlte in Berlin seit Januar 72. Identisch mit dem überzählig gemeldeten Ballen 2130 = 167 Pfd.

### Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Verzeichniss fehlender Güter pro März 1872.

K 404. 1 Ballen baumw. Waaren (50 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Berlin.

1 gelblederne Hutschachtel von Dortmund fehlt in Berlin s. 4. März.

1052. 1 Ballen Wolle von Verviers fehlt in Berlin seit 2. März.

8007. 1 Kiste Cigarren (44 Pfd.) von Bremen fehlt in Potsdam seit 12. März.

C C 63. 1 Ballen Wollwaaren (16 Pfd.) von Deutz fehlt in Berlin seit 8. März.

J E 153. 1 Rolle Leder (74 Pfd.) von Quedlinburg fehlt in Burg seit 19. März.

B P M E Burg 4 u. 9. 2 Stränge von Förderstedt fehlen in Burg seit 16. März.

K 214. 1 Ballen Tuchwaaren (22 Pfd.) von Mühlheim a. Rh. fehlt in Brandenburg seit 13. März.

H O 3555. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 69 Pfd.) von Verviers fehlt in Berlin seit 19. März.

R H 6700. 1 Kiste Mercerin (54 Pfd.) von Paris fehlt in Berlin seit 12. März.

### Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss No. 3 der fehlenden Güter.

1414. 1 Korb Ketten (171 Pfd.) von Schwerte a. d. R. fehlt in Rostock.

K 5. 1 Gewicht (10 Pfd.) von Stettin fehlt in Malchin.

K C B 459. 1 Ballen Manufacturwaaren (70 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Schwerin.

J G. 1 Collo amerikanische Besen (26 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Rostock.

34959. 1 Korb Candis (63 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Schwerin.

M. 1 Grapen (2 Pfd.) von Lübeck fehlt in Grevesmühlen.

D C 13536. 1 Kiste Cigarren (49 Pfd.) von Berlin fehlt in Schwerin.

1 Hammelfell von Schwerin fehlt in Wismar.

1 Stuhl von Schwerin fehlt in Schönberg.

1 Collo Bretter von Schwerin fehlt in Schönberg.

N 86. 1 Sack Kleesaat (116 Pfd.) von Bremen fehlt in Rostock.

M D Conorade. 1 Sack Kleesaat (41 Pfd.) von Rostock fehlt in Schwerin.

IDC 4146. 1 Geb. Wein (92 Pfd.) von Büchen fehlt in Neubrandenburg.

Schein No. 99. 1 Hutschachtel (1 Pfd.) von Rostock fehlt in Güstrow.

Schein No. 129. 1 Hutschachtel (circa 4 Pfd.) von Wismar fehlt in Lalendorf.

1/4. 1 Bauchtopf (1 Pfd.) von Stettin fehlt in Teterow.

J K 771. 1 Ballen Manufacturwaaren (42 Pfd.) von Hannover fehlt in Schwerin.

B E 2190. 1 Ballen Caffee (31 Pfd.) von Rostock fehlt in Neubrandenburg.

### Verzeichniss

der pro Monat März 1872 auf Stationen der **Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** fehlenden Güter.

5 Platten Zink (160 Pfd.) von Mysowitz fehlen in Berlin s. 27. Febr. cr.

3 Sack Weizen (510 Pfd.) von Jassy fehlen in Berlin seit 9. März cr.

2 Sack Weizen (404 Pfd.) von Brody fehlen in Berlin seit 16. März cr.

E 10161. 1 Kiste Cigarren (189 Pfd.) fehlt in Breslau seit 20. März cr.

S F 47890. 1 Kiste Lettern (99 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 21. März cr.

M S 1979. 1 Ballen wollene Waaren (171 Pfd.) fehlt in Breslau seit 26. März cr.

R R 16. 1 Sack Samen (100 Pfd.) von Leipzig fehlt in Breslau seit 25. März cr.

W F 11822. 1 Collo Tuch (42 Pfd.) von Berlin fehlt in Breslau seit 29. März cr.

1 Sack Guano (177 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 3. April cr.

R 131/141. 2 Stück Rindshäute (123 Pfd.) von Dresden fehlen in Breslau seit 6. April cr.

E K 7058. 1 Kiste Manufacturwaaren (292 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 6. April cr.

A W 1. 1 leerer Korb (4 Pfd.) von Berlin fehlt in Heide-Gersdorf seit 24. März cr.

# PRIVAT-ANZEIGEN.

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

## Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Ostpreussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert.

Die Redaction.

---

Von schmiedeeisernen

## Tragbalken,

### Eisenbahnschienen, Gruben- oder Rollbahnschienen

neu und gebraucht, empfehlen ihr grosses Lager bei billigen Preisen

**Gebrüder Trier,**

Lager in Eisen, Stahl und Metallen in Darmstadt.

---

So eben ist erschienen und durch **Jos. Ant. Finsterlin** in München zu beziehen:

## Querschnitte des Stabeisen-Lagers (und Federstahles)

von **F. S. Kustermann** in **München**

mit Gewichts-Verzeichniss in Kilo und Grammen sämmtlicher Dimensionen des Lagers.

**Gr. Fol. broch. 20 Sgr. = 1 fl. 10 kr.**

Dis Auswahl der Profile beruht auf der von den Deutschen Hüttenwerken vereinbarten neuen Scala nach Metermaass, entspricht allen gewöhnlichen Anforderungen an ein Lager und wird dieses in Farbendruck elegant ausgestattete Werk jedem **Eisenhändler, Schlosser, Mechaniker,** wie auch **Ingenieur** und **Bauführer** von Interesse und Nutzen sein.

---

**Schmiedeeiserne Fenster,**

Specialität,

von **Z. Zaudy**

in Wesel a. Rhein.

---

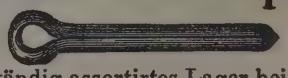
**Carl Schleicher & Schüll**

in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

## Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei

**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**

Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,

**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

---

**Asphalt-, Copal- und Bernsteinlacke,**

schnell und hart trocknend, mit besonderer Rücksicht für den Gebrauch in den Eisen-Industrie-Etablissements zubereitet, empfehle ich unter Garantie vorzüglichster Beschaffenheit billigst und stehe mit Mustern gern zu Diensten.

**F. A. Beschke,**

Fabrik chemisch-technischer Producte in Dresden.

---

**Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung**

von

**C. Otto Gehrckens.**

Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.

Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 55. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 10. Mai 1872. (Schluss der Nummer: 9. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Direction der Oberhessischen Eisenbahnen zu Giessen. — Berliner Briefe: Wagen-Dispositions-Verbände; Entladungsfristen der Eisenbahnwagen; Eisenbahnen in Elsass-Lothringen; Berlin-Anhaltische Bahn; 5proc. Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; Berlin-Frankfurter Bahn; Cuxhafener Dampfschiff-, Eisenbahn- und Hafen-Gesellschaft; Ostfriesische Bahn; Abzweigung der Hannover-Altenbekener Bahn nach Seesen; Nordhausen-Erfurter Eisenbahn; Ostpreussische Südbahn; Uebergang der Niederschlesischen Zweigbahn an die Oberschlesische Eisenbahn; Projecte der Oberschlesischen Bahn; Oberhessische Eisenbahnen; Eisenbahnbaugesellschaft Plessner, Norddeutsche Eisenbahn-Bedarfs-Gesellschaft. Aus Bayern: Niederbayerisches Bahnnetz; Neukirchen-Weiden; Gemünden-Elm; Germersheim-Wörth. — Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz: Festigkeit der Bahnwerthe; Reichsraths-Verhandlungen; Ausweise über Eisenbahn-Bedienstete; einheitliche Signalisirung; Militär-Ausrüstung; Generalversammlungen; Rechenschaftsberichte; Bahn-Conferenzen; neue Tracirungen; Waagthal- und Oedenburg-Pressburger Bahn; Oesterreichische, Böhmische und Galizische Bahnen. — Personalnachrichten. — Miscellen: Jubiläum der Cramer-Klett'schen Fabrik. — Officielle- u. Privat-Anzeigen: Generalversammlungen. Ausloosungen. Submissionen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Der Verwaltungsrath der Oberhessischen Eisenbahnen hat als ständiges ausführendes Organ vom 1. Mai d. Js. an eine Direction, deren Sitz in Giessen ist, eingesetzt und derselben insbesondere auch die Führung der Correspondenz in allen Betriebs-, Verkehrs- und Geschäftsangelegenheiten, sowie in Sachen des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche, unbeschadet seiner fortdauernden Mitwirkung in Erledigung dieser Angelegenheiten nach innerem Einvernehmen zwischen dem Verwaltungsrath und der Direction, übertragen, und sind fortan Zuschriften regelmässig an die Direction der Oberhessischen Eisenbahnen zu Giessen zu richten.

### Berliner Briefe.

Berlin, 5. Mai. (Wagen-Dispositions-Verbände; Entladungsfristen der Eisenbahnwagen; Eisenbahnen in Elsass-Lothringen; Berlin-Anhaltische Bahn; 5proc. Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; Berlin-Frankfurter Bahn; Cuxhafener Dampfschiff-, Eisenbahn- und Hafengesellschaft; Ostfriesische Bahn; Abzweigung der Hannover-Altenbekener Bahn nach Seesen; Nordhausen-Erfurter Eisenbahn; Ostpreussische Südbahn; Uebergang der Niederschlesischen Zweigbahn an die Oberschlesische Eisenbahn; Projecte der Oberschlesischen Bahn; Oberhessische Eisenbahnen; Eisenbahnbaugesellschaft Plessner; Norddeutsche Eisenbahn-Bedarfs-Gesellschaft.)

Die vom Preussischen Handelsministerium angeregte Bildung von Wagen-Dispositions-Verbänden hat u. A., wie der „Reichs-Anzeiger" mittheilt, zu einer Vereinigung zwischen der Ostbahn, der Niederschlesisch-Märkischen und der Oberschlesischen Eisenbahn geführt, wobei im Uebrigen das im Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen geltende Wagenbenutzungs-Regulativ vom 31. Januar 1868 nebst Zusatzbestimmungen zu Grunde gelegt ist. Danach haben sich die Ober-Betriebs-Inspectionen den Bestand und Bedarf der verschiedenen Gattungen von Güterwagen täglich telegraphisch zu melden. Jede Verwaltung hat den verfügbaren Mehrbestand den andern zur Benutzung im eigenen Verkehr wie im Verkehr mit fremden Bahnen zu überlassen. Die in dieser Weise requirirten Wagen werden durch ein Blechschild als vermiethet kenntlich gemacht. Für die Dauer des Miethsverhältnisses ist pro Tag und Wagen 1 Thlr. zu vergüten. Bei eintretendem Bedürfniss kann die Rückbeorderung der vermietheten Wagen jederzeit erfolgen, und müssen alsdann die Wagen alsbald nach Maassgabe der Bestimmungen des Wagenbenutzungs-Regulativs zurückgegeben werden. Die Rückgabe der gemietheten Wagen kann auch ohne eine von der Vermietherin ausgegangene Kündigung eintreten, soll dann aber so frühzeitig als möglich angemeldet werden. Hinsichtlich der Benutzung und Unterhaltung der Wagen, jedoch ausschliesslich der Erneuerungen, gilt die miethende Verwaltung als Eigenthümerin. Ausserdem sind verschiedene Ausdehnungen der reglementarischen Bestimmungen über rückkehrende Wagen behufs thunlichster Steigerung der Ausnutzung vereinbart. Eine ähnliche Einigung hat unter den Eisenbahnverwaltungen zu Cassel, Münster, Elberfeld und Hannover stattgefunden. Die gegenseitigen Meldungen über Bestand und Bedarf erfolgen hier decadenweis und innerhalb der Decaden bei etwa eintretenden Aenderungen. Die Benutzung requirirter Wagen soll jedoch vorzugsweise auf den Localverkehr beschränkt werden.

In Betreff der Entladungsfristen der Eisenbahnwagen sind jetzt die vom Handelsminister geforderten Berichte eingelaufen und hat der Minister auf Grund derselben die Zeit, bis zu welcher die Entladung geschehen sein muss, auf 6 Stunden festgesetzt. Im Ueberschreitungsfalle soll eine reglementsmässige Strafe gezahlt werden.

Das dem Bundesrathe dieser Tage vorgelegte Gesetz betreffs der Elsässischen Bahnen lautet: Dem Reichskanzler werden: 1. für den Bau der Eisenbahnen a) von Diedenhofen bis zur Landesgrenze in der Nähe von Sierk, b) von Colmar nach Breisach und c) von Metz bis zur Landesgrenze bei Amanvillers 2064000 Thlr., 2. für die Vermehrung des Betriebsmaterials, die Herstellung von Reparaturwerkstätten, den Bau von Dienstgebäuden und für die Ergänzung und Erweiterung der Bahn- und Bahnhofsanlagen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen fernerweit 4042000 Thlr., im Ganzen 6106000 Thlr. aus den bereitesten Mitteln der von Frankreich zu zahlenden Kriegskosten-Entschädigung zur Verfügung gestellt. Die zu dem Entwurfe ausgegebenen sehr umfangreichen Motive enthalten eine Fülle wissenswerther und interessanter Mittheilungen.

Die Berlin-Anhaltische Bahn, deren Geschäftsbericht ich in meiner vorigen Correspondenz annähernd ausführlich mittheilte, hielt am 29. v. M. die ordentliche Generalversammlung ihrer Actionäre ab. In derselben wurde zunächst der Geschäftsbericht verlesen und ohne weitere Discussion genehmigt. Bei der Neuwahl von fünf Verwaltungsraths-Mitgliedern wurden die ausscheidenden Mitglieder einstimmig wieder gewählt. Der darauf folgende Antrag des Verwaltungsraths, die Verwaltungs-Vorstände zu ermächtigen, denjenigen Personen, welche durch ein entschuldbares Versehen es versäumt haben, die Präclusivfrist für den Erwerb neuer Actien Lit. D innezuhalten, eine Entschädigung in Form einer Agio-Differenz zu gewähren, wurde mit bedeutender Majorität angenommen. — Der Antrag des Professors Dr. Kronecker auf Modificirung der betreffenden statuarischen Bestimmung, betr. die Constituirung der Direction, wonach von den 8 Directoren mindestens drei Directionsmitglieder sich allein diesem Amt widmen und darunter ein Techniker sich befinden soll, wurde

lebhaft discutirt. — Bei der Abstimmung stellte sich jedoch Stimmengleichheit heraus und ist demnach dieser Antrag als gefallen zu betrachten.

Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft hat, wie hiesige Börsenblätter übereinstimmend melden, beschlossen, den Besitzern der gekündigten fünfprocentigen Obligationen den Umtausch derselben gegen neue viereinhalbprocentige unter Gewährung einer Prämie von 1½ pCt. des Nominal-Betrages der umzutauschenden Obligationen anzubieten. Die neuen Obligationen werden vom Jahre 1878 ab mit ½ pCt. jährlich amortisirt. Eine stärkere Amortisation als die planmässige oder eine Kündigung wird vor dem 1. Juli 1887 nicht erfolgen.

Ueber die in Sachen der Berlin-Frankfurter Bahn am 1. d. M. zu Mühlhausen i. Th. abgehaltene General-Versammlung sämmtlicher Zweigcomités des Gründungsvereins, welcher Vertreter der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Hessischen Ludwigsbahn beiwohnten, wird hierher geschrieben, dass die Versammlung beschloss: 1) alles bisher zur Ausführung des Projects Geschehene gut zu heissen und 2) dass nunmehr sofort die Bauconcession beim Handels-Ministerium nachgesucht werde. In Bezug auf die Trace der Bahn ist zu bemerken, dass ebenso wie in der letzten Versammlung zu Halle, die Umgehung von Zerbst und Herleshausen Debatten hervorrief, dass aber die Ausführungen des Bauraths Quassowski, Directions-Mitgliedes der Potsdamer Bahn, zu Gunsten der Abänderung der Trace den Ausschlag gaben.

Die Cuxhafener Dampfschiff-, Eisenbahn- und Hafen-Gesellschaft, an deren Spitze die Bankhäuser F. Mart. Magnus, Mendelssohn u. Co. in Berlin und Hambro in London stehen, hat sich nunmehr definitiv constituirt, mit einem Capital von 20 Millionen Thalern, wovon sofort 8 Millionen emittirt werden. Die Gesellschaft wird zunächst den Hafen in Cuxhafen, welcher Freihandelsrechte, Tarif- und Abgabenfreiheit geniesst, so wie die Eisenbahn von Stade nach Cuxhafen in Angriff nehmen. In zweiter Linie wird zur Ausführung weiterer, den Verkehr mit den grossen Handels- und Productionsstädten des Binnenlandes vermittelnder Eisenbahnen und zur Errichtung von Dampferlinien zwischen England und Deutschland geschritten werden. In Bezug auf die Strecke Harburg-Stade hat die Mittheilung, welche darüber in der Nr. 52 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" gegeben wird, die sanguinischen Meldungen einiger hiesigen Blätter richtig gestellt.

Dem Vernehmen nach ist jetzt in Sachen der Ostfriesischen Bahn die Concession zur Weiterführung der Eisenbahn von Emden über Norden, Dornum, Esens, Wittmund nach Jever von der Regierung ertheilt und soll von derselben ein Zuschuss zugesichert sein.

Wie es heisst ist jetzt auch der Hannover-Altenbekener Bahn die Genehmigung zu den Vorarbeiten behufs Herstellung einer Eisenbahn von einem Punkte der Hildesheim-Vienenburger Linie über Bockenem nach Seesen ertheilt worden. Diese neue Bahn wird für den Verkehr mit dem Harze und Thüringen eine Bedeutung gewinnen, namentlich dann, wenn von Hildesheim eine directe Linie nach Vockstädt gebaut werden wird zum Anschluss an die Hannover-Casseler Bahn.

Ueber die dieser Tage stattgehabte Generalversammlung der Actionäre der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft wird uns berichtet, dass nach Vollziehung der erforderlichen Wahlen und Genehmigung einiger redactionellen Aenderungen des Statuts, welche sich auf die bisherige Revision des letzteren noch bezogen, der Vertrags-Entwurf mit der Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes auf ihrer Bahn Seitens der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft angenommen wurde. Bezüglich desselben, welcher nunmehr noch der Generalversammlung der Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegt werden muss, wird nächstens weitere Mittheilung gemacht werden.

Der Geschäftsbericht, welcher der Generalversammlung vorgelegt wurde, besagt im Wesentlichen Folgendes: An neuen Anschlüssen resp. Erweiterungsbauten, welche für die Nordhausen-Erfurter Bahn von Interesse sind und deren gute Rentabilität nach und nach ermöglichen werden, stehen in Aussicht: 1) die von Station Straussfurt der Nordhausen-Erfurter Bahn abzweigende Bahn über Weissensee, Cölleda nach Gross-Heringen im Anschluss an die im Bau begriffene Saalbahn. 2) in directer Verlängerung in südlicher Richtung die Bahn von Erfurt über Kranichfeld, Remda, Rudolstadt, Ranis und Schleiz nach Hof, zu welcher die speciellen Vorarbeiten Seitens der Eisenbahn-Baugesellschaft Plessner u. Co. gefertigt und dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentlichen Arbeiten vorgelegt sind. Als sehr wichtig für die Nordhausen-Erfurter Bahn verdient ferner bemerkt zu werden, dass in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Straussfurt der Bau einer bedeutenden Zuckerfabrik in Angriff genommen ist, welche in directe Schienenverbindung mit den Bahnhofsgeleisen gebracht werden soll.

Das Anlage-Capital beträgt:

| | |
|---|---|
| in Stamm-Actien . . . . . | 1250000 Thlr. |
| in Stamm-Prioritäts-Actien . . | 1500000 „ |
| 5proc. Prioritäts-Obligationen . | 400000 „ |
| | 3150000 Thlr. |

Die General-Bilanz über die Baurechnung hat noch nicht definitiv festgestellt werden können, weil die den Grunderwerb betreffenden Verhandlungen resp. gerichtlichen Verträge vielfach in Ermangelung der von den Separationsbehörden und Gerichten zu beschaffenden Unterlagen noch nicht zum Abschluss gebracht sind. Von dem Anlagecapital entfallen pro Meile Bahn nebst vollständiger Ausrüstung rot. 300 000 Thlr.

Nach der Betriebsbilanz pro 1871 beträgt

| | | | |
|---|---|---|---|
| die Gesammt-Einnahme | 199644 Thlr. | 6 Sgr. | 5 Pf. |
| die Gesammt-Ausgabe | 177709 „ | 3 „ | — „ |
| also Ueberschuss | 21935 Thlr. | 3 Sgr. | 5 Pf., |

welcher in der in der Betriebs-Bilanz erwähnten Weise zur Verwendung kommt. Nach den vorliegenden finanziellen Ergebnissen ist es unmöglich, den Stamm-Prioritäts-Actien eine Dividende zu gewähren und müssen die denselben zustehenden 5 pCt. aus den Erträgen späterer Jahre im Sinne § 22 des Statuts nachgezahlt werden.

Bezüglich der den Stamm-Actien zu zahlenden 4 pCt. Zinsen müssen die Zinsgaranten wegen der von denselben übernommenen Garantiesumme in Anspruch genommen werden.

Dass ungeachtet der erwähnten Mehreinnahmen von 8⅓ pCt. im Personenverkehre und 32½ pCt. im Güterverkehre oder im Betrage von rot. 27200 gegen das Betriebsjahr 1870 der diesjährige finanzielle Abschluss ein ungünstigerer geworden ist, hat darin seinen Grund, dass folgende Mehrausgaben gegen das Vorjahr erforderlich wurden: Verzinsung der Prioritäts-Anleihe 20 000 Thlr., Zuschuss zum Erneuerungsfond 21565 Thlr. Ausserdem entstanden Mehrausgaben durch Einlegung von Güterzügen und Einführung von Personenzügen an Stelle der gemischten Züge.

Der Bilanz der Ostpreussischen Südbahn entnehme ich, dass diese Bahn im Jahre 1871 an Einnahmen erzielte 653 715 Thaler, davon aus dem Personenverkehr 206 477 und dem Güterverkehr 424 106 Thlr. Die Betriebsausgaben nahmen 310 858 Thlr., die Verzinsung und Amortisation der Obligationen 219 475 und die Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfond 93 382 Thlr. in Anspruch. Ein Ueberschuss wurde also nicht erzielt. Am 31. December 1871 befanden sich noch im Besitz der Gesellschaft 295 000 Thlr. Stamm- und 625 000 Thlr. Stamm-Prioritäts-Actien.

Ich erwähnte bereits der Verhandlungen wegen Ueberlassung der Niederschlesischen Zweigbahn an die Oberschlesische Eisenbahn. Diese Verhandlungen, vor längerer Zeit von der hiesigen Disconto-Gesellschaft in Anregung gebracht und jetzt von den Directorien beider Bahnen aufgenommen, haben nach vierzehntägiger Dauer dazu geführt, dass die Ende Mai zur Generalversammlung zusammentretenden Actionäre der Niederschlesischen Zweigbahn um die Genehmigung der Fusion werden angegangen werden. Der Wichtigkeit des Gegenstandes wegen lasse ich die Anträge dem Wortlaute nach folgen:

„Die General-Versammlung wolle beschliessen: die Verwaltungs-Vorstände zu ermächtigen und resp. zu verpflichten, behufs Uebertragung der Verwaltung und des Besitzes resp. Abtretung des Eigenthums des Niederschlesischen Zweigbahn-Unternehmens an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft mit dieser letzteren einen hierauf gerichteten Vertrag abzuschliessen, in welchen als wesentliche Bestandtheile folgende Bedingungen aufzunehmen sind: 1) Verwaltung und Betrieb der Niederschlesischen Zweigbahn geht vom 1. Januar 1873 ab auf die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft über und erfolgt von jenem Zeitpunkt ab für deren alleinige Rechnung. 2) die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft hat zum Zweck des innerhalb einer präclusivischen Frist von drei Monaten zu bewirkenden Umtausches je 400 Thlr. Nominalbetrag 3½procentiger Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn, welche vom 1. Januar 1883 an mit ½ pCt. vom Gesammtbetrage zu amortisiren gegen je 300 Thlr. Nominalbetrag der Niederschlesischen Zweigbahn Stamm- resp. Stamm-Prioritätsactien nebst einer Convertirungsprämie von 6 Thlrn. baar für jede 100 Thlr. Nominalbetrag einer Niederschlesischen Zweigbahn-Stamm- resp. Stamm-Prioritätsactie zu offeriren. Die vorerwähnte Umtauschfrist beginnt am Tage nach der letzten, die Aufforderung zum Umtausch enthaltenden öffentlichen Bekanntmachung, welche dreimal in Zwischenräumen von je 14 Tagen in die zur Aufnahme der Gesellschafts-Veröffentlichungen bestimmten Blätter einzurücken ist. 3) Die Actionäre der Niederschlesischen Zweigbahn, welche von dem Umtausch (ad 2) keinen Gebrauch machen, erhalten vom Jahre 1873 ab eine jährliche feste Rente von 4½ pCt. des Nominalbetrages ihrer Stamm- resp. Stamm-Prioritätsactien. 4) Der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ist das Recht einzuräumen, die auf dem Niederschlesischen Zweigbahnunternehmen ruhenden Prioritätsanlehen unter den Bedingungen der betreffenden Privilegien zu der ihr hierfür geeignet erscheinenden Zeit zu kündigen und al pari für sich einzulösen. 5) Der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ist das Recht einzuräumen, nach erfolgter Lösung des zwischen der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft und deren Prioritätsgläubigern bestehenden Schuldverhältnisses, die nicht umgetauschten Stamm- resp. Stamm-Prioritätsactien der Niederschlesischen Zweigbahn nach einer drei Monate vorhergehenden Aufforderung gegen Zahlung des Nominalbetrages der qu. Actien als Liquidationswerth einzulösen, wonächst das Eigenthum an der Niederschlesischen Zweigbahn in ihrem gesammten Umfange ohne Weiteres auf die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft übergeht, und wodurch die Auflösung der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft, deren Liquidation die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen hat, ohne Weiteres herbeigeführt wird. 6. Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft tritt hinsichtlich der Beamten der Niederschlesischen Zweigbahn in die mit denselben geschlossenen Verträge ein. Diejenigen Oberbeamten incl. des Betriebs-Directors, welche in ihren jetzigen Stellungen bei Auflösung der seit-

herigen Verwaltung nicht fortbeschäftigt werden können, erhalten die ihnen nach Vertrag zustehenden Intraden, resp. eine dafür zu vereinbarende Abfindungssumme gewährt, ohne dass sie gezwungen sind, anderweite Geschäfte zu übernehmen. Hinsichtlich der durch Wahl berufenen Verwaltungs-Vorstände wird angenommen, dass dieselben auf Lebenszeit gewählt worden sind. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsraths wird auf 5 und der Stellvertreter auf 2 verringert und sind diese von den bei Uebergang der Verwaltung vorhandenen, aus ihrer Mitte zu wählen resp. auszuloosen. 7) Nach Genehmigung dieser Beschlüsse ist die Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaf nicht mehr berechtigt, ohne Zustimmung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden oder ihr Grundcapital durch Ausgabe von Actien und Anleihen zu erhöhen.

Die Oberschlesische Eisenbahn beabsichtigt übrigens, dem Vernehmen nach, sobald die Ueberlassung der Niederschlesischen Zweigbahn beschlossen ist, den Bau einer Eisenbahn von Kalisch nach Lissa und von Hansdorf nach Röderau mit einer Seitenbahn nach Bautzen auszuführen. Ausser diesen grösseren Projecten ist die Anlegung mehrerer kleiner Zweigbahnen in Aussicht genommen, welche der Oberschlesischen Montanindustrie zu Gute kommen würden. Während die Oberschlesische Bahn bekanntlich schon von Morgenroth aus die Mathildegrube durch einen neuen Zweigstrang an ihre Hauptbahn heranzuziehen im Begriff ist und dadurch der Schlesischen Actiengesellschaft für Bergbau- und Zinkhüttenbetrieb eine directe Verfrachtung ihrer reichen Kohlenschätze vermittelt, beabsichtigt sie nämlich jetzt von der Flügelbahn Morgenroth-Mathildegrube ab eine neue Zweigbahn nach den Werken der v. Tiele-Winklerschen Verwaltung, der Florentine-Grube, der Hubertushütte und der Marienwunsch-Zinkhütte zu begründen, welche nicht nur der bezeichneten Verwaltung den schienenmässigen Zugang nach Morgenroth öffnet, sondern auch die wichtigen bestehenden und projectirten Schächte der Schlesischen Actiengesellschaft für Bergbau- und Zinkhüttenbetrieb auf den Gruben Quintoforo, Paris und König Saul mit Morgenroth in Verbindung setzt. Mit der Ausführung des neuen Projects, welches in den nächsten Tagen der Revision in landespolizeilicher und bergbaulicher Beziehung unterliegt, wird in kürzester Frist vorgegangen werden.

In der kürzlich zu Giessen stattgehabten ordentlichen Generalverversammlung der Oberhessischen Eisenbahnen wurde, wie hierher gemeldet wird, der Beschluss gefasst, die projectirten neuen Bahnstrecken Gelnhausen-Partenstein und Alsfeld-Hersfeld auszuführen. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, die Concessionen nachzusuchen. Die Geldmittel sollen bestmöglichst durch Ausgabe neuer Oberhessischen Eisenbahn-Actien (Lit B) beschafft werden, welche am Ertrag der alten Strecken und an der Staatsgarantie für die ursprünglich emittirten Actien nicht participiren, dagegen den Ertrag der neuen Strecken ausschliesslich zu geniessen haben und wovon ein Theil, bis höchstens zur Hälfte als Prioritätsactien emittirt werden kann.

In der am 30. v. M. abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der Bau-Gesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen F. Plessner wurden die beantragten Statutenänderungen mit 1893 gegen 55 Stimmen en bloc angenommen; die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder: Geh. Rath Paul Mendelssohn-Bartholdy und Julius Alexander wurden durch Acclamation wiedergewählt. Nach dem Geschäftsbericht für 1871 erstreckte sich in jenem Jahre die Thätigkeit der Gesellschaft vorzugsweise auf die Ausführung der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn nebst Zweigbahnen und auf die Einleitung neuer Bau-Unternehmungen. Der Bau der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn wurde bekanntlich à conto meta mit demjenigen General-Unternehmer zur Ausführung gebracht, welcher denselben bei Bildung der Gesellschaft bereits übernommen und begonnen hatte. Die ursprüngliche Absicht, den Bau schon Ende des vorigen Jahres zu vollenden, ging in Folge des Krieges und der damit im Zusammenhang stehenden Transport-Störungen, durch welche namentlich die Ausführung der Brücken bei Zeitz erheblich aufgehalten wurde, nicht in Erfüllung. Die landespolizeiliche Abnahme der Bahn hat nunmehr stattgefunden, und wird die Betriebs-Eröffnung voraussichtlich im Laufe der nächsten Tage erfolgen.

Der Bau einiger mit der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn in Verbindung stehender Kohlenbahnen ergab gleichfalls einen angemessenen Nutzen. Ein namhafter Theil des erzielten Nutzens ist ferner hervorgegangen durch Zins- und Coursgewinn an den mit grosser Umsicht Seitens der Finanz-Commission angelegten Effecten der Gesellschaft.

Für Rechnung der Gesellschaft sind im Laufe des Jahres 1871 zur Ausführung übernommen: 1) einige Kohlenbahnen im Altenburgischen, zusammen in einer Länge von 6,0 Kilometer, 2) die Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg), welche bereits im vollen Bau begriffen, und für die alle Lieferungen abgeschlossen und zum Theil schon zur Stelle sind, 147,0 Kil., 2a) die Zweigbahn von dieser Bahn nach Lauchhammer 6,5 Kil., 3) die Chemnitz-Komotauer Bahn mit Zweigbahn nach Olbernhau (in den speciellen Vorarbeiten beendet und soeben im Bau begonnen) 67,5 Kil., 4) die Münster-Enschede'r Bahn (im Stadium wie Nr. 3) 58,0 Kil., 5) die Angermünde-Schwedter Bahn (im Stadium wie Nr. 3) 24,0 Kil., 6) die Leipzig-Meuselwitzer Bahn 26,8 Kil., 7) die Zwickau-Falkensteiner Bahn (der Bau-Vertrag ist abgeschlossen; die Vorbereitungen für die Bau-Ausführung sind begonnen) 31,5 Kil., 8) die Sächsisch-Thüringische Bahn, (Gera-Plauen) nebst Fortsetzung in der Richtung auf Oelsnitz 55,0 Kil., zusammen 422,5 Kilometer oder etwas über 56 Meilen. Ferner ist: 9) der Vertragsabschluss erfolgt bezüglich der Linie Oels-Gnesen in Länge von 165,0 Kil., 10) die Concession nachgesucht und in Aussicht gestellt für die in den Vorarbeiten bereits vollendete Linie Erfurt-Hof 128,0 Kil., 11) schweben Verhandlungen über die Ausführung einiger anderer Linien im Königreich Sachsen in Länge von circa 152,0 Kil., 12) für drei weitere Bahnen, deren Ausführung dem kommenden Jahre vorbehalten bleiben dürfte, in Länge von 67 + 32 + 37 = 136,0 Kil. sind die Vorarbeiten gefertigt, so dass ausser den definitiv übernommenen Bahnen die Ausführung von weiteren 581,0 Kilometer oder 78 Meilen sich im Statium der Vorbereitung befindet. Anträge auf Uebernahme neuer Unternehmungen treten täglich an die Gesellschaft heran. Bei den bereits übernommenen grossen Aufgaben ist dieselbe in der Lage, grösste Vorsicht in der Auswahl walten zu lassen. Auf Grund der Bilance pro 1871 ist die für dieses Jahr zur Vertheilung gelangende Dividende von dem Verwaltungsrathe auf 11 pCt. des im vorigen Jahre eingezahlten Actien-Capitals von 750000 Thalern festgestellt worden.

Am 29. v. M. wurde in der Generelversammlung der Actionäre der Norddeutschen Fabrik für Eisenbahn-Betriebs-Material der Geschäftsbericht vorgetragen und der Abschluss genehmigt, der einen Verlust von 22 968 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf. constatirt. Die Actionäre können also auf eine Dividende nicht rechnen. Zu den verschiedenen Hemmnissen, die der Krieg herbeigeführt, kam noch die Unbotmässigkeit der Arbeiter, welche die Verwaltung nöthigte, am 9. August 1871 die Fabrik zu schliessen. Am Schlusse des Rechnungsjahres 1871 waren 980, durchschnittlich im Jahre 800 Arbeiter beschäftigt; Die Fabrik lieferte 1871 947 Wagen zum Preise von 722623 Thlr. 20 Sgr., andere Arbeiten für 4503 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf. Zur Lieferung restiren noch aus Abschlüssen der ersten Zeit 369 Stück Wagen für 257810 Thlr.; neu bestellt zur Lieferung für 1872 und 1873 sind 1618 Stück für 1559913 Thlr. zu besseren als den früheren Preisen. Der Geschäftsbericht versichert, dass die Leistungsfähigkeit der Anstalt mit geringem Capitalaufwande verdoppelt werden kann. Eine Abschreibung ist pro 1871 nur auf Maschinen-, Werkzeug- und Utensilien-Conto erfolgt, wogegen der Werth der Grundstücke und Bau-Anlagen in der Bilanz pro 1871 mit derselben Summe figurirt, als in der pro 1870.

⊙ Aus Bayern. (Niederbayerisches Bahnnetz. Neukirchen-Weiden. Gemünden-Elm. Germersheim-Wörth.)

München, den 6. Mai. Nach dem Landtagsabschiede vom 28. v. M. soll Sorge getragen werden, dass der nunmehr in Angriff genommene Bau der Ostbahnlinie von Mühldorf nach Landau a. d. I. eifrigst betrieben und möglichst rasch seiner Vollendung entgegengeführt werde. Der Bitte der Landtagskammern, wie dem eigenen Ansuchen der Verwaltung der Königl. priv. Bayer. Ostbahnen entsprechend, wurde unter Gestattung der vorläufigen Sistirung der Ausführung der im Art. 1 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung der Bayer. Ostbahnen betreffend, inbegriffenen Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham die Genehmigung der Concession zur Projectirung einer Bahnführung von Landau über Plattling-Deggendorf und Zwiesel an die Bayer.-Oesterreichische Landesgrenze auf den Zeitraum bis zum 1. October l. J. ertheilt. Kann durch das Ergebniss der Projection die Ausführbarkeit dieser Bahn, wie deren Anschluss an der Grenze und Fortsetzung nach Pilsen bis zum angegebenen Zeitpunkte sichergestellt werden, so wird der Ostbahngesellschaft unter Feststellung der erforderlichen näheren Bestimmungen die Ausführung dieser Bahn an Stelle der Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham gestattet und zu diesem Behufe die in dem gedachten Gesetze vom 29. April 1869 ausgesprochene Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½% für das Bau- und Einrichtungs-Capital der neuen Ostbahnlinien auf den Betrag der Mehrkosten des Bahnbaues von Landau über Zwiesel zur Grenze gegenüber dem Baue der Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham ausgedehnt, anderen Falles aber die genannte Gesellschaft zur unverzüglichen Ausführung der Bahnstrecke Landau-Straubing-Cham angehalten werden. — Der Ostbahngesellschaft ist auf Ansuchen ihres Verwaltungsrathes die Concession zur Projectirung einer Bahnlinie a) von Landau a. d. J. bezugsweise Plattling über Dingolfing nach Landshut und b) von einem geeigneten Punkte der Mühldorf-Landauer Bahnlinie durch das Rotthal bis Karpfham oder Pocking bereits ertheilt worden und wird das Staatsministerium des Aeussern behufs Uebernahme einer 4½procentigen Zinsengarantie für das sich ergebende Bau- und Einrichtungscapital dieser Bahnen seiner Zeit einen bezüglichen Gesetzentwurf ausarbeiten lassen, welcher dem Landtage bei seinem nächsten Zusammentritte in Vorlage gebracht werden wird.

Für den Bau der Bahnlinie von Neukirchen nach Weiden wurde bereits von der Ostbahnverwaltung eine Projectirungssection in Vilseck errichtet und wird dieselbe nun in wenigen Wochen definitiv besetzt werden. Nach der bis jetzt festgesetzten Projectirung wird die Bahntrace über Vilseck, und Etzenricht an die Schwandorf-Weidener Bahn geführt.

Heute fand, nachdem in den letzten Tagen officielle Probefahrten Seitens Bayerischer und Preussischer Delegirter abgehalten worden waren, die Eröffnung der Bahn von Gemünden nach Elm statt. Diese nunmehr dem Betrieb übergebene Bahn ist eine der interessan-

testen Gebirgsbahnen, welche während der letzten Jahre in Deutschland gebaut worden sind. Auf der $12_{,82}$ Stunden langen Strecke befinden sich 6 Tunnels, von denen der kleinste 525, der grösste 3800′ lang ist. In der Nähe der Preuss. Station Jossa ist ein hoher Viaduct, dessen Bau mit grossen Schwierigkeiten zu Stande gekommen ist. Von Gemünden bis Sterbfritz ist fortwährende Steigung (meist von 1:90), sodann bis Elm wieder ein gleich starker Fall, was namentlich für die Güterzüge die Beschaffung von schweren Maschinen erforderlich macht. Die Verticalprojection der Bahnstrecke zwischen Mittelsinn und Sterbfritz machte die Errichtung einer Locomotivstation bei Mittelsinn nothwendig.

Der Verwaltungsrath der Pfälzischen Bahnen hat in seiner Sitzung vom 26. v. M. bezüglich der Richtung der Germersheim-Wörther Bahn sich für eine Linie erklärt, welche westlich von Rülzheim und Rheinzabern vorbei nach Jockgrimm und Wörth führt. Der Regierung steht nun die letzte Entscheidung, welche voraussichtlich zu Gunsten des Antrages ausfallen wird, über die Richtungsfrage zu. Die Pfälzer Bahnverwaltung wird nun auch die Fortsetzung der Linie von Wörth nach Lauterburg ins Auge fassen.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 4. Mai 1872. (Festigkeit der Bahnwerthe. Reichsraths-Verhandlungen. Ausweise über die Eisenbahn-Bediensteten. Einheitliche Signalisirung. Militär-Ausrüstung. Generalversammlungen. Rechenschaftsberichte. Bahn-Conferenzen. Neue Tracirungen. Waagthal- und Oedenburg-Pressburger Bahn. Oesterreichische, Böhmische und Galizische Bahnen.)

Dem steten Schwanken gegenüber, welchem die Bankwerthe die ganze Woche hindurch unterlagen, bildet die Festigkeit der Bahneffecten einen angenehmen Contrast. Ungeachtet des mangelnden Exportes und der in Folge dessen wenig befriedigenden Einnahmen haben die Course bei keiner Gattung einen Rückgang erfahren, vielmehr sind einige Avancen zu verzeichnen. Man will diese Erscheinung auf den Anlage suchenden Mai-Coupon zurückführen, indem das Capital sich doch nach manchen Irrgängen wieder mit Vorliebe den soliden Unternehmungen zuwendet, welchen die Bahnen trotz der weniger imponirenden Gewinne doch in erster Reihe angehören. Anderseits verhilft auch die erfreuliche stärkere Betheiligung an den General-Versammlungen und die Gebundenheit der hiefür deponirten Stücke durch einige Zeit den Actien zum günstigen Course; die Prioritäten gewinnen aber ausser den angedeuteten Ursachen durch die eingetretene Versteifung der Valuta, deren rapides Weichen schon einige Besorgniss erregt hatte. Von marktgängigen Actien erhöhten sich um je 2 fl.: Elis-West 250, Franz-Josef 211, Lemberg-Czernowitz 167 und Nordwest 213; um 1 fl.: Siebenbürger 186, Südnorddeutsche 187 und Theissbahn 279; auf ihrer letzten Höhe erhielten sich: Alföld 183, Carl Ludwig 256, Ferd. Nord 2335, Rudolf 180, Staatsbahn 369, Süd 200, Ost 147. Von Prioritäten haussirten: um 3 fl. Carl-Ludwig 105; um 2 fl. Staats 132, um je 1 fl. Elis.-West 92, Nord 103, Nordwest 101, Siebenbürger 93 und Süd 113 resp. 95; gleich blieben Ost 83. Stärkre Nachfrage erfreuten sich endlich Böhm. Westbahn; Actien 261 und Prioritäten $92^1/_2$.

Der in nächster Woche zusammentretende Reichsrath hat als erste Tagesordnung die Verhandlung der (bereits mitgetheilten) Eisenbahn-Gesetzvorlagen bestimmt. Dieselben dürften mit den geringen durch den Ausschuss beantragten Aenderungen ohne starke Debatte angenommen werden; die Session ist nämlich stark vorgerückt und hat noch anderweitige Aufgaben.

Die Oesterr. General-Inspection hat die Vorlage von Ausweisen über die Bediensteten bei den im Betriebe stehenden Bahnen nach einem vorgeschriebenen Formulare verlangt; ferner eben so wie früher schon die Ungar. Inspection die Namhaftmachung der strafweise entlassenen Bediensteten angeordnet; endlich haben beide Inspectionen die Einführung der einheitlichen Signalisirung bis 1. October 1872 und die diesfälligen Berathungen aller Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen bei der Oesterr. Staatsbahn mit dem Bedeuten anbefohlen, dass die sich nicht bis zum 15. Mai 1872 mit ihren etwaigen Bedenken äussernden Bahnen als unbedingt zustimmend angesehen werden.

Das Reichskriegsministerium hat das K. K. Handelsministerium ersucht, dass die Zugeständnisse, welche die Bahnverwaltungen auf Grund der Beschlüsse der unter Intervention des Vorsitzenden der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen abgehaltenen Directorenconferenz in Betreff der Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für den Militärtransport auf den Eisenbahnen gemacht haben, in eine rechtsverbindliche Form gebracht werden. Die K. K. Generalinspection knüpft daran den Vorschlag, ein Comité aus der Directorenconferenz zu wählen, welches unter seiner Intervention und Beiziehung von Vertretern des K. K. Reichskriegsministeriums so wie der Ungarischen Bahnen die rechtsverbindliche Form selbstverständlich unter Vorbehalt allseitiger Genehmigung zu vereinbaren hätte, und wird die Directorenconferenz hierüber nächstens berathen.

In der am 29. v. Mts. unter dem Vorsitze des Fürsten Sapieha abgehaltenen Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Eisensbahn-Gesellschaft waren 41 Actionäre in Ausübung des Stimmrechtes von über 13000 Actien versammelt, um zuförderst den Rechenschaftsbericht entgegenzunehmen. Die Ziffern haben selbstverständlich für den Actionär hier nur ein ganz untergeordnetes Interesse, da er auf die Staatsgarantie angewiesen ist und mit ziemlicher Gleichgiltigkeit hört, dass der Reinertrag der Linie Lemberg-Czernowitz 266 424 Gulden beträgt, dagegen die Strecke Suczawa mit 263 903 Gulden, die Rumänische mit 412 424 Francs passiv sind. Mehr Anspruch auf Aufmerksamkeit der Versammlung hat die Versicherung der Generaldirection, dass der Fahrpark mehr als genügend, der Zustand des Bahnkörpers ein vollkommen zufriedenstellender sei. Endlich wurde, mit Hinweis auf die Instandsetzung der Rumänischen Linien, auf den Ausbau der Jassy mit Bessarabien und Südrussland verbindenden kurzen Strecke, und die Concessionirung der Linie Tomaschow mitgetheilt, dass die schlimmste Zeit der Lemberg-Czernowitzer Bahnunternehmung überstanden sei und diese Linie bald aus ihrem beschränkten Localwirkungskreise treten und zu einer Weltbahn erwachsen werde. Die Versammlung votirte einstimmig das Absolutorium. Ferner gelangte der Antrag auf Betrauung des Verwaltungsrathes mit Negocirung eines Prioritätsanlehens in der Höhe von 5 400 000 Gulden nominal (in Silber zinslich und steuerfrei) zu einstimmiger Gutheissung. Dieses Anlehen dient zur Einlösung schwebender Schulden in dem Belaufe von 5 Millionen. Eine Anfrage wegen Einrichtung von Eilzügen wurde dahin beantwortet, dass Verhandlungen diesfalls im Zuge seien. Die austretenden Verwaltungsräthe wurden wieder gewählt.

In der Generalversammlung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde nach Genehmigung des Revisionsberichtes ein Antrag des Verwaltungsrathes auf Contrahirung eines Anlehens von 400 000 fl. zur Erweiterung der Bahnhof- und Werkstättenanlagen in Reichenberg ohne Debatte genehmigt; ebenso ein weiterer Antrag, wonach der Zeitpunkt der ordentlichen Generalversammlung in Zukunft für die erste Hälfte des Jahres ohne Präcisirung des Monates bestimmt wird. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe sowie die Revisoren wurden wiedergewählt. (Auszug aus dem Geschäftbericht folgt nach. Die Red.)

Die Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Südbahngesellschaft in Paris genehmigte einstimmig alle Anträge des Verwaltungsraths. Das Netto-Erträgniss im Jahre 1871 beläuft sich auf 23 Millionen. Es wurde die Vertheilung einer Dividende von 20 Francs ohne Präjudiz für die Hinterlegung eines Betrages von 8 943 000 Francs in den Reservefonds beschlossen. Die Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt.

Die beiden zunächst am 6. d. M. abzuhaltenden Generalversammlungen haben folgende Rechnungsabschlüsse veröffentlicht. Der Rechnungsabschluss der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1871 weist einen Reinertrag der Eisenbahnen (altes Netz) von 20519834 fl. 75 kr., der Berg- und Hüttenwerke und Domänen von 1 549 576 fl. 9 kr. und im Ganzen eine Einnahme von 22 620 745 fl. 85 kr. aus. Die Ausgaben für öffentliche Abgaben und Beiträge sowie für Zinsen und Amortisation der Obligationen und Actien, und endlich für Erneuerung der Fahrbetriebsmittel stellten sich auf 14 660 721 fl. 86 kr., so dass sich ein Betriebs-Ueberschuss von 7 960 023 fl. 99 kr. ergiebt. Die Betriebsüberschüsse aus früheren Jahren, welche bis jetzt in der Rechnung vorgetragen wurden, betragen bereits 10 327 341 fl. 56 kr. Von dem Ueberschusse des Jahres 1871 soll eine Superdividende von 35 Francs per Actie gezahlt werden, so dass sich das ganze Erträgniss derselben mit Einschluss der Zinsen mit 60 Fr. beziffern würde.

Der Rechnungsabschluss der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn für 1871 weist die Betriebseinnahmen mit 8 988 799 fl. 32 kr. und die Betriebsauslagen mit 4 227 625 fl. 73 kr. aus. Der Brutto-Ueberschuss betrug somit 4 761 173 fl. 59 kr. Für die Verzinsung des gesammten Anlagecapitals wurden 3 896 103 fl. 64 kr. verwendet. Der Netto-Gewinn beträgt 1 610 417 fl. 95 kr.

Die erste Eisenbahn-Wagen-Leihanstalt macht schnelle Fortschritte in ihrer Entwickelung. Dieselbe hat vorläufig die Lieferung für 2200 Wagen im Betrage von 4 Millionen Gulden ausgeschrieben, um noch im laufenden Jahre in den Besitz des grössten Quantums dieser Wagen zu kommen. Es werden mit dieser Bestellung nur die solidesten und rennomirtesten Fabriken betraut. Als Depotplatz für die Wagen der Gesellschaft wurde einstweilen ein der Oesterreichischen Nordwestbahn gehöriger Platz neben ihrem Bahnhof acquirirt, von wo die Wagen leicht durch Schienengeleise auf den Nordwestbahnhof und den Nordbahnhof gebracht und so allen Bahnen zugänglich gemacht werden können. — Ueberdies hat die Unionbank wieder eine Oesterreichische Eisenbahnbau-Gesellschaft mit Baurath Schwarz im Executiv-Comité gebildet; ferner hat sich eine Locomotiv-Fabriks-Actien-gesellschaft in Prag constituirt.

Eisenbahn-Conferenzen im hiesigen Nordbahnhofe von Vertretern fanden statt: a) des Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen Verbandes, in welcher beschlossen wurde, neben demselben auch einen Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband zu gründen. Dann conferirten b) die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, um sich über das Vorgehen der Bahnen bei der Weltausstellung zu berathen und Modalitäten festzusetzen, wie dabei die commerziellen Interessen am besten gewahrt werden und Reclamationen am schnellsten erledigt werden können.

Die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen lässt die technisch-militärische Revision der Trace Troppau-Wlarapass und Wlarapass-Ung.-Hradisch in Troppau beginnen und dieselbe Commission in Zauchtl so wie auch in Ung.-Hradisch mit den dortigen Anschlüssen dieser Bahn an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn beschäftigen. — Ferner werden die Bau-Arbeiten der Kronprinz-Rudolphbahn auf den Strecken Amstetten-Weyer-Rottenmann, sodann Hieflau-Eisenerz besichtigt und die Tracirungs-Arbeiten (Rottenmann-Wels) inspicirt. Regierungsrath Pischof wird in den nächsten Tagen zurückerwartet, um den Handelsminister so rasch als möglich über die Erfolge Bericht zu erstatten.

Das Oesterreichische Ministerium soll vorbehaltlich der Genehmigung des Reichsrathes dem von der Wiener Wechslerbank im Vereine mit dem Fürsten Windischgrätz und Grafen Breuner gebildeten Consortium die Concession für die Bahnlinie Lundenburg-Pressburg mit dem Anschluss an die Linie Oedenburg-Pressburg und die Waagthalbahn ertheilt haben. — Wie bekannt, hat nämlich das Ungarische Ministerium auch die Concession für die Waagthal-Linie an das Consortium Windischgrätz-Breuner-Wechslerbank vorbehaltlich der Genehmigung des nächsten Reichstages ertheilt. Ueber den Vertrag, welcher mit dem Consortium abgeschlossen wurde, wird Folgendes mitgetheilt. Die Bahn wird ohne Staatsgarantie gebaut, geniesst aber eine 30jährige Steuerfreiheit. Das Consortium wird vor Allem daran gehen, die Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn in eine Locomotivbahn umzuwandeln. Die Verhandlung über diese Linie soll endlich gleich nach Erledigung der Vorlage über die Raab-Ebenfurther Linie, welche bekanntlich dem Baron Victor v. Erlanger concessionirt wurde, erfolgen. — Die mit der Finanzirung betraute Wiener Wechslerbank geht übrigens energisch vor, denn die erste Ungar.-Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn ist bereits in Liquidation. Das Liquidations-Comité giebt nämlich bekannt, dass von dem als Liquidationsresultat sich herausstellenden Betrag auf eine Actie erster Emission 123 fl. 50 kr., auf eine solche zweiter Emission 146 fl. 50 kr. vom 15. Mai angefangen beim Liquidations-Comité in Pressburg zur Auszahlung gelange.

Von den Oesterreichischen Bahnen sind diesmal nur wenige Notizen mitzutheilen: Die Ferd. Nordbahn wird ausser den 7 Millionen Prioritäten keine Actien mehr ausgeben. — Die Südbahnlinie St. Peter-Fiume wird am 1. August d. J. eröffnet. — Die Eröffnung des Oesterreichischen Theiles der Graz-Raaber Bahn wird sich dagegen wegen der andauernden Unterhandlungen der Interessenten mit der Regierung verzögern. — Die neue Vorarlberger Eisenbahn wird im nächsten Monate sowohl für den Personen- als Frachtenverkehr eröffnet werden. Die bloss für zwei gemischte Züge tour und retour berechnete Fahrordnung bleibt bis zur Eröffnung des ganzen Netzes eine provisorische. Für die Influenz an die Bodensee-Schifffahrten und an die Bayerischen Staatsbahnen ist beim Entwurfe der obigen Fahrordnung vorgesorgt worden.

Die nahende Badesaison hat bereits die Concurrenz der Elisabeth-Westbahn mit der Franz-Josefsbahn herbeigeführt. Es werden nämlich Tourbillets, sowie auch Tour- und Retourbillets zwischen Wien einerseits, dann den Stationen Eger, Carlsbad und Franzensbad (via Passau) anderseits zu besonders ermässigten Fahrpreisen ausgegeben und findet auch die directe Gepäcks-Abfertigung zwischen den genannten Stationen statt. Die Tourbillets haben eine Giltigkeitsdauer von 5 Tagen, die Tour- und Retourbillets eine solche von 2 Monaten vom Tage der Abstempelung an gerechnet und werden noch weitere Bequemlichkeiten gewährt.

Während bei der General-Versammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie die Frage des Anschlusses der Nossen-Freiberger Zweigbahn an die projectirte Fortsetzung der Prag-Duxer Bahn von Brüx an die Böhmische Grenze erörtert wurde, hat sich gleichzeitig auch unser Handelsministerium mit derselben Angelegenheit eifrigst beschäftigt. Es wurden nämlich gerade zu jener Zeit von dessen Seite Conferenzen mit dem Verwaltungsrathe der Prag-Duxer Bahn gepflogen, die in den letzten Tagen zum Abschlusse gelangten und die Einbringung eines Gesetzentwurfes im Abgeordnetenhause wegen Concessionirung der Ergänzungslinien zur Folge haben werden. Nach den gepflogenen Vereinbarungen erhält die Prag-Duxer Bahn die Concession für die Strecke Brüx-Oberleutensdorf-Ossegg-Klostergrab bis an die Böhmisch-Sächsische Grenze bei Muldau gegen die übliche Steuer- und Gebührenbefreiung auf die Dauer von 10 Jahren. — Die Eröffnung der 5 Meilen langen Strecke Dux-Sedlitz der genannten Bahn soll Ende Mai stattfinden. Die Erdarbeiten im Prokopithale sind fasst zur Hälfte gediehen. Mit der Legung des Oberbaues wird rüstig fortgeschritten. — Die Eröffnung der Pilsen-Priesener Bahn ist in Vorbereitung und hat die Direction bereits den Tarif zur Beförderung von Personen und Sachen dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt.

Nachdem das Handelsministerium die Anträge der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn betreffs Einführung von Eilzügen genehmigt hat, beabsichtigt dieselbe solche auf ihrer ganzen Strecke von Krakau bis Podwoloczyska womöglich ohne Wagenwechsel im Anschluss an die Eilzüge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche von Oderberg bis Krakau ausgedehnt werden, einzurichten. Dieselben sollen von 15. Juni ab täglich verkehren

Die Albrechtsbahn schreibt ein Offert für die Ausführung des Unterbaues und Oberbaues in der Strecke von Lemberg nach Stry aus. Die veranschlagten Kosten für den Unterbau betragen 774 700 fl. die des Oberbaues 421 308 fl., zusammen 1 196 008 fl. Der Termin für die Vollendung des Unterbaues wird bis zum 31. October 1872, für die Vollendung des Oberbaues bis zum 31. December 1872 festgesetzt. Diese Bahn resp. die allgemeine Oesterreichische Bank beabsichtigt am 15. d. M. ihre Titres mit je 6 Millionen Actien und Prioritäten zur Subscription aufzulegen. — Die Dniesterbahn (Chyrow-Stry) soll am 1. November d. J. eröffnet werden.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Julius Leopold Dieckmann in Breslau ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die dortige Betriebs-Inspector-Stelle bei der Oberschlesischen Eisenbahn verliehen und dem Königlichen Eisenbahn-Baumeister Grüttefien zu Kettwig a. d. Ruhr, unter Versetzung nach Hannover, die Stelle des Vorstehers des technischen Bureaus der dortigen Königl. Eisenbahn-Direction zur commissarischen Verwaltung übertragen worden. — Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Karl Schilling in Uelzen ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die zweite Betriebs-Inspector-Stelle bei der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Fulda verliehen, sowie der Königliche Eisenbahn-Bau-Inspector Julius Behrend zu Schlüchtern der Königl. Eisenbahn-Direction in Cassel als technischer Hülfsarbeiter überwiesen worden.

**Bayerische Staatsbahnen.** Anlässlich der Eröffnung der Bahn von Gemünden nach Elm wurde die Errichtung einer Post- und Bahnverwaltung in Gemünden genehmigt und zum Post- und Bahnverwalter daselbst der Official beim Bahnamt Würzburg Ludwig Schöpf befördert.

## Miscellen.

**Jubiläum der Cramer-Klett'schen Fabrik.** Am 2. Mai 1847 — also vor 25 Jahren — ist Reichsrath Theodor v. Cramer-Klett in den Besitz der damals Klett'schen Fabrik in Nürnberg gelangt. Vor einigen Monaten schon hatte ein aus Arbeitern der Fabrik zusammengetretenes Comité beschlossen, zu Ehren des Jubilars am Vorabende einen festlichen Fackelzug zu veranstalten und 3000 Genossen hatten sofort ihre Betheiligung durch Unterschrift zugesagt. Herr v. Cramer-Klett glaubte jedoch aus mehrfachen Gründen eine so grossartige Ovation ablehnen zu sollen. Es erschien daher bei ihm am erwähnten Jubiläumstage das Arbeiter-Comité allein, um ihm die Glückwünsche der Arbeiter darzubringen. Herr v. Cramer-Klett theilte dem Comité Näheres über die Stiftungen mit, welche er aus Anlass des Jubiläums neuerdings zu Gunsten der Fabrik errichtet hat. Dieselben sind in einer Proclamation aufgeführt, welche am Morgen unter die Arbeiter vertheilt wurde. In derselben bestimmt er 6000 fl. zum Besuche der Wiener Weltausstellung durch eine Anzahl von Arbeitern, ferner 150 000 fl. zur Erbauung von Miethwohnungen in Wöhrd und von Einzelnhäusern bei St. Jobst, 30000 fl. zur Bezahlung von Schulgeld für Kinder der Arbeiter genannter Fabrik. — Nach den Arbeitern erschien das gesammte kaufmännische und technische Personal der Fabrik, sowie sämmtliche Werkmeister und überreichten unter dem Ausdrucke ihrer Glückwünsche einen überaus reich und kunstvoll gearbeiteten Tafelaufsatz. Im Laufe des Vormittags besuchten Herr und Frau v. Cramer-Klett sämmtliche Werkstätten der Fabrik. Die Druckerei, die Schmiede, die Werkstätten der Schreiner, der Schlosser, der Modellschreiner, der Schmierbüchsenmacher und die Dreherei waren geschmackvoll decorirt und mit sinnigen Inschriften versehen. In der Werkstätte der Lackirer stand der eben vollendete 20000ste Wagen, ein Waggon der Bayer. Staatsbahn III. Cl. nach neuestem Modell. Das Etablissement, welches jetzt über 3000 Arbeiter zählt, beschäftigte im Jahre 1847 deren nur 167. — Nach 11 Uhr erschien eine Deputation der städtischen Behörden und überreichte eine Adresse. Die Blätter derselben sind mit kunstvollen, von Professor Wanderer ausgeführten Randzeichnungen geschmückt. Die städtische Deputation theilte gleichzeitig mit, dass von nun an, zu Ehren des v. Cramer-Klett die Wöhrderthorstrasse und ihre Fortsetzung ausserhalb der Stadt die Namen: „innere und äussere Cramer-Klett-Strasse" führen sollen. Das Gewerbe Museum, bekanntlich vom Herrn v. Cramer-Klett mit 100000 fl. dotirt, war ebenfalls durch eine Deputation vertreten. Die Wöhrder Feuerwehr, welche dem Jubilar vielfache Unterstützung verdankt, überreichte ein künstlerisch ausgestattetes Diplom mit der Ernennung zum Ehrenmitgliede. Seitens der Staatsregierung hat der Regierungsrath v. Schrodt eine telegraphische Glückwunschadresse überreicht. — Ausser den aus Anlass des Jubiläums der Cramer-Klett'schen Fabrik gemachten grossartigen Schenkungen, hat Reichsrath Theodor v. Cramer seinen 3000 Arbeitern je ein 20 Markstück als Erinnerung an den Festtag übergeben lassen. — Auch wir wünschen der über die Grenzen Deutschlands hinaus klingenden Firma ein weiteres gedeihliches Wirken und Fortbestehen!

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Achte General-Versammlung
der
## K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Actionäre zu der achten ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft am 25. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr in Prag (Lažanskysches Palais No. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

**Gegenstände der Tagesordnung sind:**

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1871.
2. Bericht des Revisionsausschusses betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1871.
3. Bestimmung der Quote für den Reservefond und der zu vertheilenden Dividende.
4. Beschlussfassung über Aenderung der §§ 46 und 47 der Statuten, in Gemässheit der Beschlüsse der letzten Generalversammlung.
5. Antrag auf Erhöhung des Anlagecapitals behufs Herstellung des Administrations-Gebäudes in Prag, Vermehrung des Fahr-Fundus instructus, sowie Completirung von Bauten für die Linien Kralup-Turnau und Neratowitz-Prag und Aenderung des § 6 der Statuten.
6. Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
7. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1872.

---

An der Generalversammlung können nach §§ 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei einer der nachfolgenden Cassen hinterlegt haben und zwar:

in **Prag** bei der **K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft** und dem Groshandlungshause **Moritz Zdekauer,**
in **Wien** bei der **niederoesterr. Escompte-Gesellschaft,**
in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt.**

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Actionäre können hiebei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der Generalversammlung sind (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten, 8 Tage vor der Generalversammlung jedem stimmberechtigten Actionäre eingehändigt werden.

Die Besitzer der Actien II. Emission sind — mit Ausnahme des Punktes 3 — zur Stimmausübung bei allen übrigen Gegenständen der Tagesordnung berechtigt.

Prag, am 20. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

---

## K. k priv. Böhmische Nordbahn.
### Einladung

der P. T. Herren Actionäre zu der am **Donnerstag, den 30. Mai 1872, Vormittags 11 Uhr,** in **Prag** im Locale der Gesellschaft — (Quai Palais Lažansky Nr. C. 1012—I) abzuhaltenden

### V. ordentlichen Generalversammlung.

**Tagesordnung.**

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Verwaltungsjahr 1871.
2. Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1871.
3. Bestimmung der Höhe der Abschreibung vom Werthe des Fundus instructus und des Oberbaues, der in den Reservefond zu hinterlegenden Quote und der zu vertheilenden Dividende für das Jahr 1871.
4. Beschlussfassung über die Erwerbung neuer Bahnconcessionen und über die Beschaffung der hiezu nothwendigen Geldmittel.
5. Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der §§ 2 und 7 der Statuten.
6. Wahlen in den Verwaltungsrath.
7. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen pro 1872.

An der Generalversammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselbe spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. bis 22. Mai, bei einer der nachbenannten Kassen hinterlegt haben und zwar:

in Prag bei der Direction der k. k. pr. Böhm. Nordbahn;
in Wien bei der k. k. pr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe;
in Warnsdorf bei der Escompte-Gesellschaft.

Für die hinterlegten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche Letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Herren Actionäre können sich bei der General-Versammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Jahresrechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herrn Actionär 8 Tage vor der Generalversammlung zugemittelt werden.

Prag, am 26. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

**Nachdruck wird nicht honorirt.**

---

## Pfälzische Eisenbahnen.

Die General-Versammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 27. April ds. Jrs. die Dividenden für das Jahr 1871 festgesetzt, wie folgt:

1) Für die Pfälzische Ludwigsbahn:
acht und dreissig Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1871.

2) Für die Pfälzische Maximiliansbahn:
achtzehn Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 6.

3) Für die Pfälzischen Nordbahnen:
(Landstuhl-Kusel und Neustadt-Dürkheim) dreizehn Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 2.

4) Für die Alsenzbahn-Actien:
acht Gulden sechs und dreissig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des für die Zeit vom 16. Mai bis 31. December 1871 besonders angefertigten Coupons.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern:

in **Frankfurt a. M.** bei **M. A. von Rothschild & Söhne,**
„ „ „ „ **Ph. Nic. Schmidt,**
„ **Mannheim** „ **W. H. Ladenburg & Söhne,**
„ **München** „ **der Vereinsbank,**
„ **Berlin** „ **S. Bleichröder,**
„ **Neustadt** „ **Louis Dacqué,**

in Ludwigshafen bei der Directionshauptcasse sofort bezogen werden.

Ludwigshafen, den 1. Mai 1872.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

## K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mit den hohen Ministerial-Erlässen vom 28. December 1864 Z. 5903 F. M. und 16. December 1869 Z. $\frac{18027}{1543}$ genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der in Gegenwart des k. k. Landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars am 26. April 1872 stattgehabten Verloosung nachfolgende 134 Schuldverschreibungen der ersten, und 66 Schulverschreibungen der zweiten Emission gezogen:

I. Emission (134).

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 407 | 2238 | 5230 | 8678 | 11057 | 13695 | 16357 | 18552 |
| 625 | 2319 | 5382 | 8780 | 11127 | 14085 | 16530 | 18803 |
| 642 | 2504 | 5515 | 8923 | 11197 | 14097 | 16782 | 18848 |
| 654 | 2520 | 5875 | 8987 | 11620 | 14286 | 17153 | 18926 |
| 794 | 2566 | 6389 | 9077 | 11872 | 14363 | 17194 | 19161 |
| 803 | 3141 | 6512 | 9136 | 11956 | 14390 | 17239 | 19207 |
| 860 | 3158 | 6583 | 9485 | 12202 | 14893 | 17342 | 19241 |
| 1156 | 3479 | 6608 | 9715 | 12300 | 14950 | 17349 | 19274 |
| 1329 | 3812 | 6874 | 9805 | 12433 | 15172 | 17370 | 19348 |
| 1339 | 3821 | 6974 | 9934 | 12701 | 15255 | 17433 | 19364 |
| 1627 | 3847 | 7605 | 9938 | 12799 | 15263 | 17546 | 19485 |
| 1673 | 3961 | 8160 | 9968 | 12977 | 15643 | 17891 | 19739 |
| 1741 | 3988 | 8200 | 10185 | 13034 | 15715 | 18302 | 19821 |
| 1807 | 4229 | 8201 | 10531 | 13098 | 15750 | 18337 | 19909 |
| 1856 | 4564 | 8350 | 10532 | 13453 | 15885 | 18404 | 19953 |
| 2072 | 4738 | 8363 | 10787 | 13455 | 16036 | 18471 | |
| 2079 | 5037 | 8457 | 11009 | 13642 | 16210 | 18523 | |

II. Emission (66).

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 27 | 1227 | 3500 | 4613 | 7637 | 8761 | 10000 | 11475 |
| 70 | 1338 | 3735 | 4692 | 8026 | 8805 | 10004 | 11579 |
| 94 | 1579 | 3906 | 5534 | 8063 | 8893 | 10091 | 11657 |
| 245 | 2801 | 3986 | 6158 | 8112 | 8982 | 10869 | 12109 |
| 336 | 2987 | 4224 | 6219 | 8176 | 8959 | 11024 | 12148 |
| 461 | 3085 | 4285 | 6860 | 8487 | 9278 | 11286 | 12668 |
| 617 | 3233 | 4521 | 7329 | 8561 | 9503 | 11384 | 12735 |
| 732 | 3305 | 4540 | 7360 | 8704 | 9687 | 11422 | 13104 |
| | | | | | | 11441 | 13221 |

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge von 100 Thaler oder 150 fl. Ö. W. in Silber pr. Stück erfolgt gegen Abgabe derselben vom 1. Juli 1872 ab, bei folgenden Cassen:

1) in Prag bei der Directions-Haupt-Cassa No. 1012/I.
2) „ Prag „ Herrn Moritz Zdekauer,
3) „ Wien „ der Niederösterr. Escompte - Gesellschaft,
4) „ Wien „ „ Anglo-Oesterr. Bank,
5) „ Dresden „ Herrn Michael Kaskel,
6) „ Leipzig „ der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
7) „ Berlin „ Herrn David Liepmann,
8) „ Berlin „ der Berliner Handels-Gesellschaft,
9) „ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
10) in Hamburg bei der Norddeutschen Bank.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass die hier nachfolgenden und bereits gezogenen Prioritäts-Obligationen I. Emission, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezüglichen Verloosungsjahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, und zwar:

pro 1866: No. 1738,
„ 1868: „ 181, 422, 1458, 1464, 2701, 8146, 14843, 17429, 18617.
pro 1869: No. 6400, 6896, 7925, 8298, 9680, 11104, 13582, 14602, 15392, 17310, 19190.
„ 1870: „ 53, 86, 177, 1073, 1477, 1777, 1931, 2436, 2920, 7386, 8941, 10957, 11961, 13319, 14876, 15039, 15124, 15138, 15140, 15311, 15371, 16360, 16789, 17327, 19719.
„ 1871: „ 403, 1120, 5043, 5058, 7078, 7749, 11568, 11656, 12126, 12371, 12798, 13379, 14960, 15029, 15153, 15241, 15254, 15379, 15394, 15521, 15573, 15786, 15961, 15975, 16375, 16704, 18776, 19447.

Prag, am 26. April 1872.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

## Königlich Sächsische Eisenbahnen.

Das auf verschiedenen Bahnlinien vorhandene alte Material, als

ca. 448 Ctr. Gusseisen,
„ 468 „ Schmiede- und Walzeisen,
„ $15^1/_2$ „ Maschinen-Oessenbleche und
„ $3_{,4}$ „ alte Zinkrinnen

soll verkauft werden.

Kaufgebote sind unter Angabe der Uebernahmestationen auf das ganze Quantum oder einen Theil

bis zum 15. Mai a. c.

schriftlich unter der äusseren Bezeichnung „Kaufgebot auf altes Material“ an die unterzeichnete Königliche General-Direction einzusenden. Die Bieter bleiben bis zum 31. Mai a. c. an ihre Gebote gebunden.

Die Abnahme des erkauften Materials hat binnen 6 Wochen nach erfolgter Annahme des betr. Gebots gegen vorherige Bezahlung an hiesige Hauptcasse zu erfolgen und es kann die Uebernahme selbst nur auf noch zu vereinbarenden grösseren Stationen bewirkt werden.

Dresden, den 29. April 1872.

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

## Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

79 Stück eisernen Telegraphen-Masten

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Sonnabend den 18. Mai d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Telegraphen-Masten“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin den 1. Mai 1872.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

## Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisentheile zu 15 verschiedenen Brücken theils in der Linie Marnheim-Kirchheimbolanden, theils in der Linie Dürkheim-Monsheim mit einem Gesammtgewichte von 3045 Centner Schmied- und Walzeisen und 551 Centner Gusseisen soll im Submissionswege vergeben werden; desgleichen die Lieferung der kantigen eichenen Schwellen und des Bohlenbeleges mit zusammen $9_{,60}$ Kubikmeter Eichenholz und 130 Kubikmeter Kiefernholz.

Pläne und Bedingungen können auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direction eingesehen werden.

Die Offerten müssen bis 17. Mai d. J. Mittags 12 Uhr bei

der unterfertigten Direction eingereicht sein und versiegelt die Aufschrift tragen:

„Submission auf Lieferung von eisernen Brücken."

Ludwigshafen, den 4. Mai 1872.

Die Direction.
v. Jaeger.

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
in Teplitz.

---

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
## von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| D. Donau | 11. Mai | nach Newyork | D. Bremen | 28. Mai | nach Newyork |
| D. Hannover | 14. Mai | „ Newyork | D. Rhein | 1. Juni | „ Newyork |
| D. Hermannn | 18. Mai | „ Newyork | D. Baltimore | 5. Juni | „ Baltimore |
| D. Köln | 22. Mai | „ Baltimore | D. Main | 8. Juni | „ Newyork |
| D. Weser | 25. Mai | „ Newyork | | | |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Neworleans via Havre und Havanna

D. Frankfurt 24. April; und ferner von Mitte September an ein oder zwei Mal monatlich.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Graf Bismarck 7. Mai. D. König Wilhelm I. 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

Von schmiedeeisernen
## Tragbalken,
## Eisenbahnschienen, Gruben- oder Rollbahnschienen

neu und gebraucht, empfehlen ihr grosses Lager bei billigen Preisen
**Gebrüder Trier,**
Lager in Eisen, Stahl und Metallen in Darmstadt.

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45.
— Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

**Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.**
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
## Hamburg und Newyork
Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Westtalia, | Mittwoch 15. Mai | Morgens. | Thuringia, | Mittwoch, 29. Mai | Morgens. |
| Holsatia, | do. 22. Mai | | Allemannia, | Sonnabend, 1. Juni | |
| Germania, | Sonnabend 25. Mai | | | | |

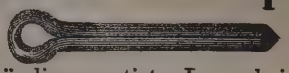
Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff Teutonia, Capt. Milo, am 23. Mai.
„ Borussia, „ Kühlewein „ 23. Juni.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

## Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

**Asphalt-, Copal- und Bernsteinlacke,**
schnell und hart trocknend, mit besonderer Rücksicht für den Gebrauch in den Eisen-Industrie-Etablissements zubereitet, empfehle ich unter Garantie vorzüglichster Beschaffenheit billigst und stehe mit Mustern gern zu Diensten. **F. A. Beschke,**
Fabrik chemisch-technischer Producte
in Dresden.

---

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

---

**Schmiedeeiserne Fenster,**
Specialität,
von **Z. Zaudy**
in Wesel a. Rhein.

---

Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.
Zahnstangen und Schlittenwinden.
Parallelschraubstöcke.
Brandringe, Muttern, Schrauben
Spiralbohrer.
Universal-Klemmfutter.
**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

**Ein Maschinen-Ingenieur,**
welcher ein Polytechnicum besuchte, seit sieben Jahren den Maschinendienst einer sehr frequenten Bahnlinie leitet und gleichzeitig einer Reparatur-Werkstätte vorsteht, sucht eine möglichst selbstständige Stelle als Maschinenmeister.
Gefl. Off. unter **H. K. 9** befördert Herr A. Refelshöfer in Leipzig.

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 56. Leipzig, am 13. Mai 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. I. Deutsche Eisenbahnen (Fortsetzung). II. Oesterreich-Ungarische Eisenbahnen. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Rheinischer Eisenbahn-Verband: Betriebs-Resultate im Jahre 1871. Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn. Oesterreich. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Beschlüsse der ausserordentlichen und der ordentlichen General-Versammlung. Theiss-Eisenbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn: Geschäftsbericht pro 1871. — Personalnachrichten. — Miscellen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle- und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

### I. Deutsche Eisenbahnen.

(Fortsetzung.)

### Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.*

Kais. General-Direction in Strassburg.

1. Mebes, General-Director und Geheimer Ober-Regierungsrath in Strassburg.
2. Cronau, Eisenbahn-Director in Strassburg.
3. Fleck, Eisenbahn-Director in Strassburg.
4. v. Guérard, Eisenbahn-Director in Strassb.
5. Dr. Schulz, Eisenbahn-Director in Strassburg.
6. Funke, Eisenbahn-Director in Strassburg.
7. Bolte, Eisenbahn-Director in Strassburg.
8. Breithaupt, Eisenbahn-Director in Strassburg.
9. Dr. Greiff, Regierungs-Assessor, Hülfs-Arbeiter bei der General-Direction in Strassburg.
10. Büttner, Eisenbahn-Betriebs-Inspector und Vorsteher des betriebstechnischen Bureaus in Strassburg.
11. Ostermeyer, Eisenbahn-Betriebs-Inspector in Strassburg.
12. Coermann, Eisenbahn-Betriebs-Inspector in Mühlhausen.
13. Victor, Eisenbahn-Betriebs-Inspector in Saargemünd.
14. Kecker, Eisenbahn-Betriebs-Inspector in Metz.
15. Schröder, Eisenbahn-Baumeister in Colmar.
16. v. Kietzell, Eisenbahn-Baumeister in Strassburg.
17. Hering, Eisenbahn-Baumeister in Strassburg.
18. Beemelmanns, Eisenbahn-Baumeister und Vorsteher des bautechnischen Bureaus in Strassburg.
19. Papst, Eisenbahn-Baumeister in Strassburg.
20. Lindemann, Eisenbahn-Baumeister in Metz.
21. Költze, Eisenbahn-Baumeister in Saargemünd.
22. Gerigk, Vorsteher des Central-Administrations-Bureaus in Strassburg.
23. Heydecker, Rechnungs-Rath und Güter-Inspector in Strassburg.
24. Mielert, Haupt-Cassen-Rendant in Strassburg.
25. Burow, commiss. Vorsteher des Reclamations-Bureaus in Strassburg.
26. Budde, Güter-Inspector in Saargemünd.
27. Seydel, Güter-Inspector in Metz.
28. Müller, Güter-Inspector in Strassburg.
29. Merensky, Güter-Inspector in Mühlhausen.
30. Janner, commiss. Güter-Inspector in Strassburg.
31. Tromme, Betriebs-Controleur in Saargemünd.
32. Scheele, Betriebs-Controleur in Strassburg.
33. Plagge, Betriebs-Controleur in Mühlhausen.
34. Rübsamen, commiss. Betriebs-Controleur in Metz.
35. Hieronymi, Telegraphen-Inspector in Strassburg.
36. Wendler, Ober-Maschinenmeister in Strassburg.
37. Volkmar, Maschinenmeister in Montigny.
38. Grasshoff, Maschinenmeister in Mühlhausen.
39. Frank, Maschinenmeister in Strassburg.
40. Hüster, commiss. Maschinenmeister in Montigny.
41. Klähr, commiss. Maschinenmeister in Strassburg.
42. Hannig, Werkstatts-Vorsteher in Montigny.
43. Haas, Werkstatts-Vorsteher in Mühlhausen.
44. Kleist, Werkstatts-Vorsteher in Montigny.

* Erst nach Erscheinen der No. 44 eingegangen.

### Pfälzische Eisenbahnen.

I. Verwaltungsraths-Ausschuss-Mitglieder.

1. Mahla, Norbert, Klg. Rath, Präsident des Verwaltungsrathes, in Landau.
2. von Bettinger, Friedr. Wilh., Kgl. Regierungs-Vicepräsident in Speyer.
3. Böcking, Ferdinand, Kgl. Reichsrath in Landau. } Mitglieder.
4. Ladenburg, Seligman, Banquier in Mannheim. } Mitglieder.
5. Kolb, Georg Friedrich, Rentier in München. } Mitglieder.

II. Director.

6. von Jaeger, Albert, Kgl. Regierungsrath in Ludwigshafen.

III. Oberbeamte und Abtheilungs-Vorstände.

7. Mündler, Eugen, Obermaschinenmeister und Sub-Director in Ludwigshafen.
8. Basler, Casimir, Ober-Ingenieur daselbst.
9. Neubert, Friedrich, Hauptcassirer daselbst.
10. Schlinck, Phil. Frz., Ober-Güter-Inspector das.
11. Ducar, Victor, Ober-Betriebs-Inspector das.
12. Heller, Joseph, Inspector daselbst.
13. Westhoven, Franz, Maschinenmeister und Stellvertreter des Obermaschinenmeisters das.
14. Lavale, Jacob, Directions-Secretär daselbst.
15. Hessert, Gustav, Directions-Secretär daselbst.
16. Steyer, Friedrich, Cassirer daselbst.
17. Weikard, Richard, I. Control-Vorstand das.
18. Faust, Eduard, II. Control-Vorstand daselbst.
19. Arzberger, Hermann, Registratur- und Canzlei-Vorstand daselbst.
20. Speck, Carl, Vorstand des Reclamationsbüreau daselbst.
21. Schreiner, Theodor, Vorstand der Regie- und Impressen-Verwaltung daselbst.
22. Bühn, Heinrich, Vorstand der Plankammer das.
23. Dürr, Julius, Maschinenmeister in Ludwigshafen.
24. Mahla, Eugen, Maschinenmeister in Kaiserslautern.
25. Braun, Carl, Werkmeister in Neustadt.
26. Müller, Carl, Bezirks-Ingenieur in Zweibrücken.
27. König, Johann, Bezirks-Ingenieur in Landstuhl.
28. Kühne, Daniel, Bezirks-Ingenieur in Kaiserslautern.
29. Millet, Carl, Bezirks-Ingenieur in Edenkoben.
30. Mühlhäusser, Valentin, Bezirks-Ingenieur u. Assistent des Ober-Ingenieurs in Ludwigshafen.
31. Hamm, Jacob, Bezirks-Ingenieur und Assistent des Ober-Ingenieurs in Ludwigshafen.
32. Folz, Christian, Bezirks-Ingenieur in Winnweiler.

Beim Bau der Donnersberger Bahn sind verwendet.

*a. Section Winnweiler.*

(32.) Folz, Christian, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Winnweiler.
33. Martin, Benno, Ingenieur in Winnweiler.
34. v. Schilling, August, Ingenieur in Enkenbach.
35. Spöhrer, Ludwig, Ingenieur in Enkenbach.

*b. Section Kirchheimbolanden.*

36. Opfermann, Wilhelm, Sections-Ingenieur in Kirchheimbolanden.
37. Becker, Rudolph, Ingenieur in Albisheim.
38. Flach, August, Ingenieur in Kirchheimbolanden.
39. Günther, Otto, Ingenieur daselbst.
40. Levy, Heinrich, Ingenieur daselbst.
41. Ottmann, Fr. Casimir, Ingenieur daselbst.
42. Schleicher Wilhelm, Ingenieur in Marnheim.

Beim Bau der Landau-Germersheimer Bahn verwendet.

*a. Section Lingenfeld.*

(30.) Mühlhäusser, Valentin, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur und Assistent des Ober-Ingenieurs in Ludwigshafen.

*b. Section Landau.*

(29.) Millet, Carl, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Edenkoben.

Beim Bau der Dürkheim-Monsheimer Bahn verwendet.

43. Weber, Richard, Sections-Ingenieur in Dürkheim.
44. Göhring, Oswald, Ingenieur in Grünstadt.
45. v. Grundherr, August, Ingenieur in Dürkheim.
46. Jolas, Carl, Ingenieur in Dürkheim.
47. Munzinger, Carl, Ingenieur in Grünstadt.

Beim Bau der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn verwendet.

*a. Section Annweiler.*

48. Kaerner, Hermann, Sections-Ingenieur in Annweiler.
49. Berninger, Michael, Ingenieur daselbst.
50. Busch, Julius, Ingenieur daselbst.
51. Glaser, Emil, Ingenieur daselbst.
52. Grimmeisen, Albert, Ingenieur daselbst.
53. Kalbfuss, Carl, Ingenieur daselbst.
54. Kayser, Friedrich, Ingenieur daselbst.

*b. Section Pirmasens.*

55. Serini, Otto, Sections-Ingenieur in Pirmasens.
56. Hahn, Christian, Ingenieur daselbst.
57. Völker, Friedrich, Ingenieur daselbst.
58. Mergenthaler, Jacob, Ingenieur daselbst.
59. Schulz, Conrad, Ingenieur daselbst.

*c. Section Zweibrücken.*

(26.) Müller, Carl, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Zweibrücken.
60. Bettinger, Carl, Ingenieur daselbst.
61. Hausser, Friedrich, Ingenieur daselbst.

Bei verschiedenen Neubauten und Projecten.

62. Bindewald, Eugen, Ingenieur in Ludwigshafen.
63. Böcking, Georg, Ingenieur daselbst.
64. Klein, Georg, Ingenieur daselbst.
65. Lippert, Franz, Ingenieur in Kaiserslautern.
66. Seitz, Otto, Ingenieur in Ludwigshafen.
67. Trau, Joseph, Ingenieur daselbst.

Architectur-Bureau in Ludwigshafen.

(31.) Hamm, Jacob, Vorstand, zugleich Bezirks-Ingenieur und Assistent des Ober-Ingenieurs in Ludwigshafen.
68. Mosthaff, Eugen, Ingenieur in Ludwigshafen

## Königliche Preussische Ostbahn.

A. Collegium.

1. Geheimer Regierungsrath und Vorsitzender der Königl. Direction der Ostbahn v. Mutius zu Bromberg.

a. Mitglieder.

2. Geheimer Regierungsrath Wernich zu Bromberg.
3. Geheimer Regierungsrath Löffler zu Bromberg.
4. Regierungs- u. Baurath Grotefend zu Bromberg, committ. ins Königl. Handelsministerium.
5. Regierungs- und Baurath Spielhagen zu Bromberg.
6. Regierungs-Assessor Gemmel zu Bromberg.
7. Regierungs-Assessor Schmidt zu Bromberg.
8. Regierungs-Assessor Klotz in Bromberg.

b. Hülfsarbeiter.

9. Ober-Betriebs-Inspector Schmeitzer von der N.-M. Ebahn committirt.
10. Regierungs-Assessor Fleck zu Bromberg, v. 1/3. ab von der Oberschles. Eisenb. aus Breslau.
11. Regierungs-Assessor Heinsius zu Bromberg.
12. Gerichts-Assessor v. Podewils.

B. Technische Beamte.

13. Ober-Betriebs-Inspector und Baurath Grillo zu Bromberg.
14. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Hildebrandt zu Bromberg.
15. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Mentz zu Bromberg, beim Neubau.
16. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Lademann zu Bromberg.
17. Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector Magnus zu Landsberg.
18. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Wolff zu Dirschau.
19. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Bolenius zu Bromberg, commit. Ober-Betriebs-Inspector der Niederschles.-Märk. Eisenbahn.
20. Eisenbahn-Bau-Inspector Suche zu Thorn.
21. Eisenbahn-Bau-Inspector Giese zu Bromberg.
22. Eisenbahn-Bau-Inspector van Nes zu Elbing.
23. Eisenbahn-Betriebs-Inspector Heegewaldt zu Insterburg.
24. Eisenbahn-Bau-Inspector Wollanke zu Bromberg.
25. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Tasch zu Königsberg.
26. Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector Porsch zu Bromberg.
27. Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector Schultze zu Berlin.
28. Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector Wenderoth zu Königsberg.
29. Eisenbahn-Baumeister Nicolassen zu Berlin.
30. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Siecke zu Thorn.
31. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Baumert zu Schneidemühl.
32. Eisenbahn-Baumeister und com. Betriebs-Inspector Bachmann zu Schneidemühl.
33. Abtheilungs-Baumeister und Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector Matthies zu Insterburg.
34. Ober-Maschinenmeister Graef zu Bromberg.
35. Maschinenmeister Rintelen zu Dirschau.
36. Maschinenmeister Siegert zu Berlin.
37. Maschinenmeister Ramm zu Bromberg.
38. Maschinenmeister Mohn zu Bromberg, Assistent des Ober-Maschinenmeisters.
39. Maschinenmeister Klövekorn zu Bromberg.
40. Com. Maschinenmeister Wiechert zu Königsberg.
41. Werkstatts-Vorsteher Plumé zu Königsberg.
42. Werkstatts-Vorsteher Borkowski zu Berlin.
43. Werkstatts-Vorsteher Grossschupp zu Bromberg.
44. Werkstatts-Vorsteher Franck zu Berlin.

C. Verwaltungs-Beamte.

45. Eisenbahn-Telegraphen-Inspector Schröter zu Bromberg.
46. Rechnungs-Rath und Haupt-Cassen-Rendant Pirsch zu Bromberg.
47. Eisenbahn-Büreau-Vorsteher Reiser zu Bromberg.

## Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

A. Direction zu Breslau.

*Mitglieder.*

1. Fürst zu Hohenlohe, Herzog v. Ujest, Ehrenvorsitzender zu Slawentzitz.
2. Geheimer Ober-Regierungsrath a. D. Heise, Vorsitzender.
3. Baron von Muschwitz, stellvertretender Vorsitzender auf Stabelwitz.
4. Geheimer Commerzienrath von Ruffer.
5. Kaufmann Paul Biebrach.
6. Banquier Carl Ertel.
7. Bank-Director Hermann Henckel in Berlin.
8. Baurath Grapow.
9. Regierungsrath Giehne.
10. Dr. Strousberg in Berlin.
11. Bank-Director Fromberg.

*Stellvertreter.*

12. Kaufmann Adolf Müller.
13. Amtsrath von Rother auf Rogau.
14. Justizrath Schroeter.

B. Verwaltungsrath.

*Mitglieder.*

15. Regierungsrath Frey, Vorsitzender.
16. Kaufmann Paul Bülow, stellv. Vorsitzender.
17. Herzog von Ratibor zu Rauden.
18. Banquier Heimann Traube.
19. Landrath Salice-Contessa in Namslau.
20. Baurath Lüdecke.
21. Kaufmann Th. Görlitz.
22. Kaufmann Otto Beck.
23. Consul Leo Molinari.
24. Bergrath Scherbening in Scharley.
25. Banquier Moritz Gradenwitz.

*Stellvertreter.*

26. Kaufmann Louis John.
27. Regierungs-Assessor Fischer.
28. Gerichts-Assessor a. D. Paul Gaspard Friedenthal.
29. Bank-Director Stetter.

C. Gesellschafts-Syndicus.

30. Justizrath Simon.

D. Beamte.

31. Ober-Güter-Verwalter Beyer
32. Betriebs-Inspector Köhne
33. Hauptcassen-Rendant Nöggerath
34. Maschinenmeister Kuppisch
35. Baumeister Seydler

(31–35) zu Breslau.

36. Baumeister Möbius in Beuthen O/S.
37. Baumeister Neugebauer in Oppeln.
38. Central-Bureau-Vorsteher George
39. Ober-Geometer Freiherr von Stillfried-Rattonitz
40. Telegraphen-Inspector Neumann
41. Materialien-Inspector Ulrich
42. Werkstätten-Vorsteher Hey

(38–42) zu Breslau.

## Rheinische Eisenbahn.

Direction zu Cöln.

*I. Wirkliche Mitglieder.*

1. Mevissen, Geheimer Commercienrath, Präsident in Cöln.
2. Kammerherr Freiherr von Geyr-Schweppenburg, Vicepräsident in Aachen.
3. Freiherr A. von Oppenheim, Geheimer Commercienrath in Cöln.
4. Leiden, Geheimer Commercienrath in Cöln.
5. Cassalette, Commercienrath, Handels-Gerichts-Präsident in Aachen.
6. Küchen, Justizrath, Advocat-Anw. in Aachen.

*II. Stellvertretende Mitglieder.*

7. Compes, Justizrath, Advocat-Anw. in Cöln.
8. F. W. Königs, Commercienrath in Cöln.
9. V. Wendelstadt, Commercienrath in Cöln.
10. von Pranghe, Rentner in Aachen.
11. Nellessen, Kaufmann in Aachen.
12. Wagner, Banquier in Aachen.

*III. Executive Mitglieder.*

13. Rennen, Geheimer Regierungs-Rath, Special-Director in Cöln.
14. Strebel, Betriebs-Director und Substitut des Special-Directors in Cöln.
15. Thielen, Regierungs-Assessor a. D., Assistent und Stellvertreter des Special-Directors in Cöln.
16. Biecker, Landgerichts-Assessor a. D., Assistent und Stellvertreter des Special-Directors in Cöln.
17. Förster, Landrath a. D., Assistent und Stellvertreter des Special-Directors in Cöln.

Oberbeamte.

18. Menne, Baurath, Oberingenieur in Cöln.
19. Rumschöttel, Bau-Inspector, Oberingenieur in Cöln.
20. Rocholl, Ober-Ingenieur in Cöln.
21. Rüppell, Baumeister und Vertreter des Ober-Ingenieurs in Cöln.
22. Rücker, Ingenieur in Cöln.
23. Hespe, Ingenieur in Cöln.
24. von Tiedemann, Baumeister in Cöln.
25. Thomae, Advocat, c. Chef des Grund-Erwerb-Bureaus in Cöln.
26. von Coellen, Advocat, c. Vorsteher des Reclamations-Bureaus in Cöln.
27. Melcher, Ober-Güter-Inspector in Cöln.
28. Malms, Bureau-Chef der Buchhalterei und Calculatur in Cöln.
29. Wirsieg,, Control-Vorsteher in Cöln.
30. Kreker Hauptcassirer in Cöln.
31. Brandts, Effecten- und Billet-Verwalter in Cöln.
32. Nohl, Ober-Maschinenmeister der Maschinen-Verwaltung in Cöln.
33. Scheinhütte, Maschinenmeister in Cöln.
34. Leonhardi, Ober-Maschinenmeister der Wagen-Verwaltung in Cöln.
35. Oelert, Ingenieur in Cöln.
36. Schlesinger, Ingenieur in Cöln.
37. Schnitzler, Ingenieur in Cöln.
38. Klein, Ingenieur in Cöln.
39. Horn, Ober-Betriebs-Inspector in Cöln.
40. Sternberg, Betriebs-Inspector in Cöln.
41. Schäfer, Betriebs-Ingenieur in Cöln.
42. Fenten, Sections-Ingenieur in Cöln.
43. Heene, Bahn- und Betriebs-Inspector in Cleve.
44. Schöne, Sections-Ingenieur in Cleve.
45. Hack, c. Sections-Ingenieur in Neuss.
46. Grünhagen, Bahn- und Betriebs-Inspector in Euskirchen.
47. Mertens, Sections-Ingenieur in Euskirchen.
48. Frankenfeld, Baumeister in Düren.
49. Bessert-Nettelbeck, Bahn- und Betriebs-Inspector in Mülheim a. d. Ruhr.
50. Reusch, Sections-Ingenieur in Mülheim a. d. Ruhr.
51. Gudovius, Sections-Ingenieur in Mülheim a. d. Ruhr.
52. Bremmekamp, Sections-Ingenieur in Essen.
53. Tull, Bahn- und Betriebs-Inspector in Aachen.
54. Jacobs, Sections-Ingenieur in Aachen.
55. Riemann, Sections-Ingenieur in Düren.
56. Wachenfeld, Bahn-Ingenieur in Coblenz.
57. Michel, Sections-Ingenieur in Coblenz.
58. Schanzenbach, Sections-Ingenieur in Bonn.
59. Richter, Bahn- und Betriebs-Inspector in Linz.
60. Pütter, Sections-Ingenieur in Linz.
61. Schellens, Telegraphen-Inspector in Cöln.

## Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Kgl. Direction zu Saarbrücken.

1. Gehlen, Regierungs-Rath, Vorsitzender in Saarbrücken.

*Mitglieder.*

2. Kranold, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied in Saarbrücken.
3. Reitzenstein, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied in Saarbrücken.
4. Früh, Eisenbahn-Bau-Inspector, com. technisches Mitglied in Saarbrücken.
5. Thomé, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter in Saarbrücken.
6. Hammer, Berg-Assessor, Hülfsarbeiter in Saarbrücken.

II. Oberbeamte.

7. Bormann, Eisenbahn-Bau-Inspector com. Ober-Betriebs-Inspector in Saarbrücken

8. Mittmann, Ober-Güter-Verwalter in Saarbrücken.
9. Finckbein, Ober-Maschinenmeister in Saarbrücken.
10. Zeh, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Creuznach.
11. Bayer, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Saarbrücken.
12. Vieregge, Eisenbahn-Bau-Inspector, Vorsteher des technischen Bureaus in Saarbrücken.
13. Scheuch, Eisenbahn-Baumeister in Trier.
14. Büttner, Eisenbahn-Baumeister in St. Wendel.
15. Emmerich, Eisenbahn-Baumeister in Saarbrücken.
16. de Nerée, Eisenbahn-Baumeister in Saarbrücken.
17. Dr. ph. Mecklenburg, Eisenbahn-Baumeister in Kreuznach.
18. Woytt, Maschinenmeister in St. Wendel.
19. Fischer, Maschinenmeister in Saarbrücken.
20. Nepilly, com. Maschinenmeister in Saarbrücken.
21. Becker, Rechnungsrath, Haupt-Cassen-Rendant in Saarbrücken.
22. Marten, Rechnungsrath, Vorsteher des Central-Bureaus in Saarbrücken.
23. Manski, Bahn-Controleur in Saarbrücken.
24. von Staszewski, Bahn-Controleur in Saarbrücken.
25. Schober, com. Bahn-Controleur in Saarbrücken.

## Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

I. Mitglieder der Königlichen General-Direction zu Dresden.

1. von Tschirschky-Bögendorf, Generaldirector zu Dresden.
2. Dr. phil. Freiherr v. Biedermann, Geheimer Finanzrath in Dresden.
3. Hallbauer, Finanzrath in Dresden.
4. Schickert, Finanzrath in Dresden.
5. Nowotny, Directionsrath in Dresden.
6. Kell, Directionsrath in Dresden.
7. Rachel, Directionsrath in Dresden.
8. Ballenberger, Directionsrath in Dresden.
9. von Nostiz u. Jänkendorf, Directionsrath in Dresden.
10. Hoffmann, Directionsrath in Dresden.
11. Jenke, Directionsassessor in Dresden.
12. Edler von der Planitz, Directionsassessor in Dresden.
13. Weickert, Beisitzer in Leipzig.

13a. Exner, ausserordentlicher Beisitzer in Dresden.

II. Oberbeamte.

14. Roder, Betriebsoberinspector, präd. Betriebsdirector in Neustadt-Dresden.
15. Damm, Betriebsoberinspector in Leipzig.
16. Kahle, Betriebsoberinspector in Chemnitz.
17. Hartmeyer, Betriebsoberinspector in Altstadt-Dresden.
18. Mieth, Betriebsoberinspector in Zwickau.
19. Bahr, Transportoberinspector in Dresden.
20. Engelhardt, Betriebsoberingenieur in Dresden
21. Fischer, Obergüterverwalter in Dresden.
22. Dr. jur. Ritterstädt, Directionssecretär in Dresden.
23. Klinghardt, Directionssecretär in Dresden.
24. Bergk, Obermaschinenmeister in Leipzig (später in Chemnitz) Vorstand der Maschinenhauptverwaltung (Werkstätten, Wagen-Neubau, Reparaturg der Betriebsmittel und Magazin-Verwaltun ).
25. Strick, Maschinen-Ober-Inspector in Dresden, Vorstand der Maschinen-Ober-Inspection (Leitung des technischen Betriebs, Disposition über die Maschinen und das Maschinendienstpersonal, Aufsicht über den Wagenübergang).
26. Dr. phil. Fritzsche, Betriebsingenieur der Königl. Generaldirection in Dresden, Vorstand des technischen Büreaus.
27. Zimmermann, Betriebsingenieur in Leipzig
28. von Kiesenwetter, Betriebsingenieur in Döbeln.
29. Bleyl, Betriebsingenieur in Zwickau.
30. Hättasch, Betriebsingenieur in Glauchau.
31. Opitz, Betriebsingenieur in Dresden.
32. Richard, Betriebsingenieur in Annaberg.
33. Neumann, Betriebsingenieur in Dresden.
34. Peters, Betriebsingenieur in Zittau.
35. Bergmann, Betriebsingenieur in Reichenbach.
36. Uhmann, Betriebsingenieur in Werdau.
37. Schmidt, Betriebsingenieur in Oelsnitz.
38. Pressler, Betriebsingenieur in Löbau.
39. Wilke, Betriebsingenieur in Dresden.
40. Prasse, Betriebsingenieur in Hof.
41. Becker, Betriebsingenieur in Chemnitz.
42. Nobe, Betriebsingenieur in Franzensbad.
43. Larrass, Betriebsingenieur in Flöha.
44. Clauss, Betrisbsingenieur in Chemnitz.
45. von Schönberg, Betriebsingenieur in Geithain.
46. Lasch, Betriebsingenieur in Ronneburg.
47. Pietsch, I. Büreauinspector, Vorstand des Hauptbüreaus in Dresden.
48. Heil, Hauptcassirer, Vorstand der Hauptcasse in Dresden.
49. Teubner, Obercontroleur, Vorstand des Control- und Abrechnungsbüreaus in Dresden.
50. Messerschmidt, Buchhalter, Vorstand der Buchhalterei in Dresden.
51. Pörsch, Betriebstelegraphen-Oberinspector in Dresden.
52. Biedermann, Vorstand des Wagencontrolbüreaus in Dresden.
53. Ulbricht, Controleur, Vorstand des statistischen Büreaus in Dresden.
54. Vorwerk, Rechnungsführer, Vorstand der Werkstättenrechnungsexpedition in Dresden (später in Chemnitz).
55. Klemm, Rechnungsführer, Vorstand der Maschinenrechnungsexpedition für den Betrieb in Dresden.

## Taunusbahn.

I. Verwaltungsrath zu Frankfurt a. M.

1. Scherbius, Präsident in Frankfurt.
2. Donner, stellvertretender Präsident in Frankfurt.
3. Dr. Knyn, Obergerichtspräsident in Mainz. } Verwaltungs-Räthe.
4. Hestermann in Mainz. } Verwaltungs-Räthe.
5. Magdeburg, Präsident, Geheimer Rath in Wiesbaden. } Verwaltungs-Räthe.
6. Flach, Geheimer Finanzrath in Wiesbaden. } Verwaltungs-Räthe.
7. Dr. Hartmann, Consulent, Secretär des Verwaltungsraths in Frankfurt.

II. Direction.

8. Wernher, Director in Frankfurt.
9. Heimpel, Ober-Ingenieur in Frankfurt.

III. Oberbeamte.

10. Schilling, Ober-Güter-Inspector in Frankfurt.
11. Creutzer, Buchhalter und Hauptcassirer in Frankfurt.
12. Jännicke, Ober-Revisor in Frankfurt.
13. Claude, Maschinenmeister in Frankfurt.
14. Jordan, Maschinenmeister in Castel.

## Thüringische und Werra-Eisenbahn.

I. Direction zu Erfurt.

1. Eggert, Geheimer Regierungsrath, Königl. Preussischer Eisenbahn-Commissarius, Vorsitzender zu Erfurt.
2. Dr. Reinhard, Regierungsrath, Grossherzoglich Sächsischer Regierungs-Commissarius zu Weimar.
3. Kraeger, Geheimer Regierungsrath, Herzoglich Sächsischer Regierungs-Commissarius zu Gotha.
4. Schmeitzer, Regierungsrath a. D., Directionsmitglied zu Erfurt.
5. Mathies, Consul, Directionsmitglied zu Gotha.
6. Gabler, Rechtsanwalt und Landtagssyndicus, Directionsmitglied zu Weimar.
7. Bail, Stadtrath a. D., Directionsmitglied zu Erfurt.
8. Umpfenbach, Regierungs- und Baurath, Directionsmitglied zu Erfurt.

II. Ober-Beamte der Thüringischen Eisenbahn.

9. Behm, Betriebsinspector, Königlicher Eisenbahn- Bau- und Betriebs-Inspector a. D. zu Erfurt.
10. Obermaschinenmeisterstelle z. Z. unbesetzt.
11. Hoffmann, Obergüterverwalter zu Erfurt.
12. Witzeck, Abtheilungsbaumeister und Abtheilungsingenieur zu Gotha.
13. Kohl, Abtheilungsbaumeister zu Leipzig, für den Bau der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn.
14. Staberow, Abtheilungsbaumeister und Abtheilungsingenieur zu Gera.
15. Schwarzenberg, Baumeister und Abtheilungsingenieur zu Weissenfels.
16. Claus, Baumeister und Abtheilungsingenieur zu Gera.
17. Neumann, Baumeister und Abtheilungsingenieur zu Erfurt.
18. Reimer, Baumeister und Abtheilungsingenieur zu Weimar.
19. Kleinicke, Abtheilungsingenieur (zugleich für die Werrabahn) zu Eisenach.

III. Ober-Beamte der Werra-Eisenbahn.

20. Büchner, Baurath, Oberingenieur und Betriebs-Inspector zu Meiningen.
21. Polack, Obergüterverwalter zu Meiningen.
22. Horn, Maschinenmeister zu Meiningen.
23. Fuchs, Baumeister, Abtheilungsingenieur das.
24. Menning, Abtheilungsingenieur zu Coburg.

## Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath zu Tilsit.

1. W. v. Simpson, Vorsitzender, Rittergutsbesitzer auf Georgenburg.
2. G. A. Kleffel, stellvertretender Vorsitzender, Oberbürgermeister in Tilsit.
3. Humphray Davy, Bau-Unternehmer in Berlin.
4. J. Abel, Banquier in Berlin.
5. O. v. Sanden, Landrath in Ragnit.
6. W. Knippel, Commerzienrath in Tilsit.
7. M. Simon, Geheimer Commerzienrath in Königsberg.
8. Schlenther, Landrath in Tilsit.
9. Jos. Bray, General-Bau-Unternehmer in London.
10. Dodillet, Regierungsrath in Gumbinen.
11. Herzfeld, Rechts-Anwalt in Insterburg.

Stellvertretende Mitglieder.

12. Jabs, Commerzienrath in Tilsit.
13. W. Logan, Kaufmann in London.
14. Dressler, Rittergutsbesitzer in Linkuhnen.
15. Gustav Simon, Banquier in Königsberg.

II. Betriebsdirection zu Tilsit.

16. A. Talke, Betriebs-Director, zugleich Ober-Ingenieur und Special-Director in Tilsit.

III. Oberbeamte.

17. Holzt, Maschinenmeister und Werkstätten-Vorsteher in Tilsit.
18. Wiener, Hauptcassen-Rendant in Tilsit.
19. Donalies, Control-Vorsteher in Tilsit.
20. Ziehe, Bureau-Vorsteher und Secretair in Tilsit.

## Westfälische Eisenbahn.

I. Königliche Direction in Münster.

1. Pape, Regierungs-Rath, Vorsitzender in Münster.
2. Kecker, Regierungs- und Bau-Rath, technisches Mitglied in Münster.
3. Göring, Regierung-Assessor, administratives Mitglied in Münster.
4. Reimerdes, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied in Münster.
5. Klemme, Gerichts-Assessor, Hülfsarbeiter bei der Direction in Münster.
6. Ulrich, Gerichts-Assessor, Hülfsarbeiter bei der Direction in Münster.

II. Technische Beamte.

7. . . . Vorsteher des technischen Bureaus in Münster.

8. Bensen, Betriebs-Director, Ober-Betriebs-Inspector in Münster.
9. Voss, Betriebs-Director, Betriebs-Inspector in Emden.
10. Klose, Eisenbahn-Bau-Inspector, Betriebs-Inspector in Münster.
11. Bramer, Eisenbahn-Bau-Inspector, Betriebs-Inspector in Paderborn.
12. Garcke, Eisenbahn-Bau-Inspector, Betriebs-Inspector in Hamm.
13. Glünder, Eisenbahn-Bau-Inspector bei der Bahn-Abtheilung in Lingen.
14. Westphalen, Eisenbahn-Bau-Inspector bei der Bahn-Abtheilung in Emden.
15. Wagemann, Eisenbahn-Baumeister bei der Bahn-Abtheilung in Höxter.
16. Welkner, Ober-Maschinenmeister in Paderborn.
17. Sillies, Maschinenmeister in Paderborn.
18. Köster, Maschinenmeister in Lingen.
19. Koch, Werkstätten-Vorsteher in Lingen.
20. Mues, Werkstätten-Vorsteher in Paderborn.
21. Staudinger, Telegraphen-Inspector in Münster.

III. Administrative Beamte.

22. Köppen, Ober-Güterverwalter in Münster.
23. Martini, Rechnungs-Rath, Hauptcassen-Rendant in Münster.
24. Meyer, Rechnungs-Rath, Vorsteher des Central-Bureaus in Münster.

## Württembergische Staats-Eisenbahn.

I. Oberbeamte für die Leitung des Betriebs und die Verwaltung der Eisenbahnen.

*A. Mitglieder der Eisenbahn-Direction zu Stuttgart.*

1. von Dillenius, Geheimer Rath, Leiter der Königl. Württembergischen Verkehrsanstalten und Vorstand der Eisenbahndirection in Stuttgart.
2. v. Klein, Präsident (Vorstand der Eisenbahnbaucommission und der Telegraphendirection) in Stutgart.
3. v. Seybold, Kgl. Belgischer Generalconsul, mercantilisches Mitglied, zugleich bei der Eisenbahnbaucommission in Stuttgart.
4. v. Böhm, Oberfinanzrath in Stuttgart.
5. Wrede, Finanzrath in Stuttgart.
6. Huber, Kaufmann, merc. Mitglied in Stuttgart.
7. Binder, Baurath in Stuttgart.
8. Mohn, Finanzrath in Stuttgart.
9. Weizsäcker, Finanzrath, Justitiar in Stuttgart.
10. Brockmann, Obermaschinenmeister in Stuttgart.
11. Dimler, Baurath in Stuttgart.
12. Bärlin, Finanzrath in Stuttgart.
13. v. Misani, Betriebsoberinspector in Stuttgart.

*B. Eisenbahn-Hauptcasse.*

14. Planitz, Finanzrath, Hauptcassier in Stuttgart.
15. Fetzer, Controleur, Buchhalter in Stuttgart.

*C. Im äussern Dienst.*

16. Wurst, Oberinspector, Bahnhofinspector in Friedrichshafen.
17. Kleiner, Bahnhof-Inspector in Mergentheim.
18. Schad, Bahnhof-Inspector in Stuttgart.
19. Jäger, Bahnhof-Inspector und Oberpostmeister in Tübingen.
20. Weiss, Bahnhof-Inspector in Aalen.
21. Brucklacher, Bahnhof-Inspector in Ulm.
22. Bahmann, Bahnhof-Inspector in Riedlingen.
23. Hörner, Bahnhof-Inspector in Wildbad.
24. Yelin, Bahnhof-Inspector in Rottweil.
25. Krauss, Bahnhof-Inspector in Crailsheim.
26. Lang, Bahnhof-Inspector in Bruchsal.
27. Held, Bahnhof-Inspector in Heilbronn.
28. Grund, Baurath, Betriebsbauinspector in Ravensburg.
29. Würich Baurath, Betriebsbauinspector in Ulm
30. Bracher, Betriebsbau-Inspector in Esslingen.
31. Necker, Betriebsbau-Inspector in Aalen.
32. Klemm, Betriebsbau-Inspector in Geisslingen.
33. Kohler, Betriebsbau-Inspector in Stuttgart.
34. Schuster, Betriebsbau-Inspector in Crailsheim.
35. Bossert, Betriebsbau-Inspector in Ehingen.
36. Ruf, Betriebsbau-Inspector in Hall.
37. Zimmer, Betriebsbau-Inspector in Reutlingen.
38. Buck, Betriebsbau-Inspector in Ludwigsburg.
39. Gmelin, Betriebsbau-Inspector in Rottweil.
40. Esslinger, Betriebsbau-Inspector in Aulendorf.
41. Schöll, Betriebsbau-Inspector in Schorndorf.
42. Ganzenmüller, Sections-Ingenieur, Bauamtsvorstand in Weikershaim.
43. Riedinger Sections-Ingenieur, Bauamtsvorstand in Biberach.
44. Haug, Sections-Ingenieur, Bauamtsvorstand in Sulz.
45. Camerer, Sections-Ingenieur, Bauamtsvorstand in Hechingen.
46. v. Watter, Sections-Ingenieur, Bauamtsvorstand in Bruchsal,
47. Fuchs, Sections-Ingenieur, Bauamtsvorstand in Jagstfeld.
48. Schneider, Ingenieur-Assistent, Bauamtsvorstand in Neuenbürg.
49. Fistmann, Wagenmeister in Canstatt.
50. Trute, Maschinenmeister in Esslingen.
51. Schröter, Maschinenmeister in Friedrichshafen.
52. Lorenz, Maschinenmeister in Aalen.
53. Gross, Maschinenmeister in Rottweil.

II. Oberbeamte für die Beaufsichtigung und Leitung des Eisenbahn-Neubaues.

*A. Mitglieder der Kgl. Eisenbahnbau-Commission in Stuttgart.*

54. v. Klein, Präsident in Stuttgart, (zugleich Vorstand der Telegraphendirection und Mitglied der Eisenbahndirection cfr. ob. Z. 2.)
55. v. Morlock, Oberbaurath in Stuttgart.
56. v. Abel, Oberbaurath in Stuttgart.
57. v. Grundler, Oberfinanzrath in Stuttgart.
58. Mauser, Finanzrath in Stuttgart.
59. Knapp, Finanzrath, Justitiar in Stuttgart.
60. Schlierholz, Oberbaurath in Stuttgart.
61. Schrag, Finanzrath in Stuttgart.
62. Rank, Finanzrath in Stuttgart.

*B. Oberbeamte im äussern Dienst.*

63. Bonhöffer, Baurath, Bahnbau-Inspector in Heilbronn.
64. Daser, Bahnbau-Inspector in Weil der Stadt.
65. Schübler, Bahnbau-Inspector in Waiblingen.
66. Hocheisen, Bahnbau-Inspector in Balingen.
67. Krauss, Bahnbau-Inspector in Horb.
68. Schurr, Eisenbahnhochbau-Inspector in Heilbronn.
69. Knoll, Bahnbau-Inspector in Böblingen.
70. Hermann, Bahnbau-Inspector in Nagold.
71. Preu, Bahnbau-Inspector in Leutkirch.
72. Zeller, Eisenbahnhochbau-Inspector in Möckmühl.
73. Baumann, Eisenbahnhochbau-Inspector in Crailsheim.
74. Wagner, Eisenbahnbau-Inspector, Vorstand des technischen Bureau der Eisenbahnbaucommission in Stuttgart.
75. Mayer, Bahnbau-Inspector in Ostrach.
76. Maret, Bahnbau-Inspector in Giengen.
77. Bügler, Bahnbau-Inspector in Scheer.

---

Zu den in No. 44 abgedruckten Beamten-Verzeichnissen sind uns noch nachträglich folgende Aenderungen mitgetheilt worden, und zwar von der

## Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Zwischen No. 2 und 3 ist einzuschalten:
2a. von Schlichting, Regierungs-Rath.
No. 6 und 13 sind zu streichen.

Hinter No. 14 ist einzutragen:
14a. Menz, Kreisrichter.
Bei No. 20 ist „Dulk" zu streichen u. „Kricheldorff" an dessen Stelle setzen.

Nach No. 33 ist einzutragen:
33a. Schmidt, Maschinenmeister zu Witten.

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Hinter No. 3 ist nachzutragen:
3a. Erblandmarschall Graf zu Münster.
Bei No. 7 ist „Waldenburg" statt Waltenburg zu lesen.

## Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Bei No. 13 muss es jetzt heissen: Jender, Eisenbahn-Baumeister, commiss. Vorstand des technischen Büreaus in Berlin.

---

# II. Oesterreich-Ungarische Eisenbahnen.

## Aldöld-Fiumaner Eisenbahn.

Verwaltungsräthe.

1. Georg Graf Károlyi, Präsident.
2. August von Trefort, Vicepräsident.
3. Anton von Csengery
4. Vinzenz Dutschka
5. Rudolf Fuchs
6. Felix Freiherr von Gerliczy
7. Carl von Harkányi
8. Alexander Graf Károlyi
9. Friedrich Kochmeister
10. Moritz Freiherr von Königswarter
11. Anton von Lukács
12. Louis von Marx
13. Franz von Pulszky
14. Friedrich Freiherr von Podmanitzky
15. S. von Schosberger
16. Julius Herz, technischer Consulent.

Betriebs-Direction zu Pest.

17. (unbesetzt) Betriebs-Director
18. Ludwig Naszluhácz, General-Inspector für den technischen Betrieb zu Pest.
19. Albert Wahl, General-Inspector für den administrativen Betrieb zu Pest.
20. Martin Gronovszky, Secretär.
21. Franz Mikolay, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef zu Pest.
22. Ferdinand Bohats, Ober-Ingenieur, Chef des Maschinen-Wesens zu Pest.
23. Karl Kappes, Zugförderungs- und Werkstätten-Chef zu Szegedin.
24. Benedict Ronsperger, Inspector, Chef des Bureau für Verkehr und commerciellen Dienst zu Pest.
25. Josef Bitterlich, Verkehrs-Chef zu Szegedin.
26. Carl Edler von Hubert, Inspector und Controll-Chef zu Pest.
27. Karl Rosenberg, Inspector und Chef der Material-Verwaltung zu Pest.
28. Ernst Rie, Oberbuchhalter zu Pest.
29. Alexander Hoffmann, Hauptcassier zu Pest.

## Arad-Temesvarer Eisenbahn-Gesellschaft.

Verwaltungsrath in Pest.

Mitglieder.

1. Heinrich Graf Zichy, Excellenz, Präsident
2. von Blasovics, Karl,
3. Haszmann, Franz,
4. Schnedar, Johann,
5. von Kopp, Emil, Ritter
6. Dr. Schiefner, Julius,
7. Tschögel, Johann,
8. von Weninger, Vincenz,

Directoren in Pest.
(vide Theiss-Eisenbahn*)

Strecken Dienst.

9. Carl Bundsmann, Ober-Ingenieur.

* Der Betrieb wurde von der Theissbahn auf 5 Jahre contractlich übernommen.

## K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Verwaltungsrath.

1. Karl Wolfrum, Präsident in Aussig.
2. Josef Kress, Vicepräsident in Prag.
3. Sr. Durchlaucht Edmund Fürst Clary-Aldringen in Teplitz.
4. Karl Freiherr von Kaskel in Dresden.
5. Friedrich August Klaus in Karbitz.
6. Theodor Freiherr von Liebieg in Wien.
7. Josef Ritter von Mallmann in Wien.
8. Herrmann Marbach in Prag.
9. J. U. Dr. Alexander Peez in Wien.
10. Werner Friedrich Freiherr von Riese-Stallburg in Prag.
11. J. U. Dr. Jaroslav Rilke in Prag.
12. J. U. Dr. Josef Tragy in Prag.
13. Advocat Rudolf Wachsmuth in Leipzig.
14. Friedrich Zdekauer Ritter von Treukron in Prag.

II. Direction.

15. Director: Franz Diettrich in Teplitz.
16. Betriebs-Inspector und Director-Stellvertreter: Friedrich Edler von Emperger in Teplitz.

III. Dienstabtheilungen.

*Secretariat:*

17. Franz Cerwénka, Secretär in Teplitz.

*Verkehr- und Zugförderung:*

18. Carl Funk, Ingenieur in Teplitz.

*Maschinen- und Werkstättendienst:*

19. Hermann Tapezierer, Ingenieur in Teplitz.
20. August Schlamelcher, Werkmeister in Aussig.

*Bau- und Bahnerhaltung:*

21. Leonhard Schweigert, Ober-Ingenieur in Teplitz.

*Commercieller Dienst:*

22. Eugen Gärtner, Buchhalter in Teplitz.
23. Karl Hofmann, Controllor in Teplitz.

*Hauptkasse:*

24. Wilhelm Rochelt, Hauptkassier in Teplitz.

*Materialwesen:*

25. Georg Ott, Materialverwalter in Teplitz.

## Böhmische Nordbahn.

Verwaltungsrath und Direction in Prag.

I. Verwaltungsrath.

1. Se. Excellenz Ernst Graf Waldstein-Wartemberg, k. k. wirkl. Geheimer Rath und Kämmerer, Präsident in Prag.
2. Dr. Franz Klier, Advocat, Vicepräsident in Tetschen.
3. Clemens Bachofen v. Echt, Guts- und Fabriksbesitzer in Prag.
4. Carl Georg Fröhlich, Fabrikant in Warnsdorf.
5. Adalbert Eyssert, Kaufmann in Rumburg.
6. Dr. Carl Junek, k. k. Hofrath in Prag.
7. Josef Kress, General-Director der Buschtêhrader Eisenbahn in Prag.
8. Franz Mattausch, Fabrikenbesitzer in Bensen.
9. Dr. Franz Schmeykal, Advocat in Prag.
10. Ludwig Waydelin, Kaufmann in Prag.
11. Fdr. Zdekauer, Ritter v. Treukron, k. k. Rath und Banquier in Prag.

II. Oberbeamte.

12. Georg Löw, Central-Director in Prag.
13. Jacob Hasel, Inspector in Prag.
14. Dr. Friedr. Janovski, Secretair in Prag.
15. Friedr. Kühnel, Buchhalter in Prag.
16. Franz Mayerhoffer, Ober-Expeditor in Prag.
17. Anton Dauscha, Grund-Einlösungs-Commissär in Prag.
18. Wilhelm Röder, Cassirer in Prag.
19. Emil Payer, Cassacontrollor in Prag.
20. Anton Ertl, Oberingenieur- und Betriebsleiter in Tetschen.
21. Johann Mandl, Oberingenieur und Werkstätten-Vorstand in B. Leipa.

## K. k. priv. Böhmische Westbahn.

I. Verwaltungsrath zu Wien.

1. Moriz Ritter von Todesco, Vice-Präsident in Wien.
2. Johann Fillunger,
3. Max Ritter von Gomperz,
4. L. Freiherr Haber v. Linsberg,
5. A. Klein Ritter v. Wiesenberg,
6. Adolf Landauer,
7. S. A. Freiherr von Rothschild,
8. Johann Ritter von Schimke,
9. Moriz Schnapper,
10. August Stummer,
11. Dr. Josef Weissel,

} Verwaltungsräthe in Wien.

II. Central-Direction zu Wien.

12. Dr. Eduard Sochor, General-Secretär in Wien.
13. Ignaz Machatsch, Central-Buchhalter in Wien.

III. Betriebs-Direction zu Prag.

14. Heinrich Jarsch, General-Inspector in Prag.
15. Heinrich Wisgrill, Inspector in Prag.
16. Karl Hawlitschek, Inspector in Prag.
17. Karl Schreyer, Ober-Ingenieur in Prag.
18. Franz Gersik, Ober-Ingenieur in Prag.
19. Ignaz Rzechka, Ober-Ingenieur in Prag.

## A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath in Prag.

1. Josef Fritsch, k. k. Bergrath, Ritter der eisernen Krone III. Classe, Präsident.
2. Friedrich Zdekauer, Ritter von Treukron, Kais. Rath, Ritter etc., Vicepräsident.
3. Clemens Bachofen von Echt.
4. J. W. Bayer, Kais. Rath.
5. Karl Goltz, Fürstl. Fürstenberg'scher Cabinets-Rath.
6. Josef Tragy, J. U. Dr. Landesadvocat.
7. Adalbert Ritter von Lanna.
8. J. G. Pilz, Kais. Rath.

II. Ober-Beamten.

9. Josef Kress, Ritter, General-Director.
10. Secretär J. U. Dr. Hugo Böhm.

*Abtheilung I. Kanzlei-Inspectorat:*

11. Moritz Pfeiffer, Inspector.

*Abtheilung II. Hauptkasse:*

12. Haupt-Cassier (unbesetzt).

*Abtheilung III. Buchhaltung:*

13. Georg Diettrich-Kalkhof, Ober-Buchh.

*Abtheilung IV. Betriebs-Inspectorat:*

14. Wilhelm Kretschmer, Betriebs-Inspector.
15. Adolf Hauer, Ober-Ingenieur.
16. Franz Schima, Ober-Ingenieur.
17. Heinrich Waschnitius, Ober-Expeditor.

*Abtheilung V. Werkstätten- und Zugförderungs-Dienst:*

18. Otto Gebauer, Ober-Ingenieur.

*Abtheilung VI. Bau-Bureau und Bahnerhaltung:*

19. Johann Polivka, Bau-Inspector.
20. Ludwig Knörlein, Ober-Ingenieur.

*Abtheilung VII. Material-Verwaltung:*

21. Lorenz Bamberger, Ober-Ingenieur.

*Abtheilung VIIIa. Commerzielle Revision:*

22. Johann Tlach, Ober-Revisor.

*Abtheilung VIIIb. Technische Revision:*

23. Josef Kretz, Ober-Ingenieur.

## K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

A. Verwaltungsrath.

1. Mallmann, Josef, Ritter von, Präsident in Wien, auch Verwaltungsrath d. k. k. priv. Oesterreich. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc.
2. Dr. Huze, Friedrich Edler von, Vice-Präsident in Wien, k. k. Professor, Hof- u. Gerichts-Advocat, Ritter etc.

*Mitglieder.*

3. Seebe, Otto, Chef der Grosshandlung Johann Carl Seebe in Dresden.
4. Eisentraut, Carl Bernard, Director in Gera.
5. Liebieg, Heinrich, Freiherr v., in Reichenberg, auch Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer, Oesterr. Nordwest- und der Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn.
6. Mayer, Bernhard,
7. Dr. jur. Peez, Alexander, Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Bahn in Wien.
8. Stradal, Rudolf, Ober-Inspector der k. k. priv. Südbahn in Wien.
9. Wolf, August, Grossh. Mecklenburg. Commerzienrath und Consul a. D. in Dresden.

B. Oberbeamte.

10. Pechar, Johann, Director in Teplitz.
11. Stastny, Franz, Oberexpeditor in Teplitz.
12. Mixa, Wenzel, Verkehrs-Controlor in Teplitz.
13. Jähns, Reinhard, Zugförderungs- und Werkstätten-Chef in Bodenbach.
14. Ružiczka, Wilhelm, Bahnerhaltungs-Chef in Teplitz.
15. Pleniger, Carl, Bau-Inspector in Teplitz.
16. Balling, Carl, Bergverwalter in Dux.

## K. k. priv. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

General-Direction zu Wien.

1. Dr. jur. Johann Ritter Herz von Rodenau General-Director, K. K. Hofrath.
2. Louis De Lens, Central-Director.
3. Leopold Weiss, Central-Buchhalter und Vorstand der Controle.
4. Maximilian Luschka, Central-Inspector und Vorstand der Abth. für Mechanik.
5. Gabriel Spitzer, Central-Inspector, Vorstand des technischen Revisionsamtes und des Material-Wesens.
6. Daniel Lewicki, commerzieller Central-Chef.

Betriebs-Direction in Lemberg.

7. Anton Ursprung, Betriebs-Director.
8. Anton Pöch, Betriebs-Inspector.
9. Eduard Schwab, Betriebs-Inspector.

## Graz-Köflacher Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Wien.

1. Dr. Leopold v. Mayer de Alsó-Russbach, Vorsitzender in Wien.
2. Johann Blümel in Wien.
3. Jacob Ritter von von Jacobi in Wien.
4. Heinrich Saruba in Wien.
5. Julius Goldstein in Wien.
6. Ignaz Wockaun in Wien.
7. Carl Polley in Sessana.

Oberbeamte.

8. Heinrich Pfeifer, General-Secretair zu Wien.
9. Reinhold Eisl, Betriebs-Director zu Graz.
10. Gustav Kramer, Buchhalter und Control-Chef zu Wien.

## A. p. Kaiser Ferdinand und Mährisch-Schlesische Nordbahn.

Direction zu Wien.

1. Stummer, Josef, Ritter v. Traunfels, Directions-Praeses, K. K. Regierungsrath, Vice-Präsident des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig Bahn in Wien, Elisabethstrasse No. 1.
2. Plenker, Georg, Freiherr von, Präses-Stellvertreter, K. K. Ministerialrath in Wien, Seilerstätte No. 1.
3. Burger, Friedrich, Freiherr von, Excellenz, K. K. wirklicher geheimer Rath in Wien, Schwarzenbergstrasse No. 14.
4. Felder, Cajetan, Dr. etc., Bürgermeister der K. K. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, K. K. Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, Operngasse No. 8.

5. Fillunger, Johann, Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, Civil-Ingenieur in Wien, Landstrasse, Hauptstrasse No. 6.
6. Goldschmidt, Moritz, Ritter von, Prokuraführer des Hauses S. M. Freiherr von Rothschild, Verwaltungsrath der K. K. priv. südlichen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, in Wien, Opernring No. 6.
7. Kuranda, Ignatz, Dr. Reichsrath etc. in Wien, Stubenbastei No. 1.
8. Murmann, Peter, Ritter von, in Wien, Kohlmarkt No. 5.
9. Todesco, Eduard, Freiherr, K. K. priv. Grosshändler, Verwaltungsrath der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, in Wien, Kärntnerstrasse No. 51.
10. Wertheimstein, Leopold, Ritter von, in Wien, Wallfischgasse No. 4.
11. Winterstein, Simon, Ritter von, in Wien, Herrngasse No. 14.

Administration.

12. Eichler, Wilhelm, Ritter von Eichkron, General-Inspector, K. K. Hofrath in Wien, Babenbergerstrasse No. 1.
13. Jacobi, Jacob, Ritter von, General-Secretär in Wien, Teinfaltstrasse No. 8.

General-Inspectorat.

14. Stockert, Franz, Central-Inspector in Wien.
15. Binder, Andreas, Inspector in Wien.
16. Atzinger, Franz, Inspector in Wien.
17. Hermann, Johann, Inspector in Wien.
18. Kittl, Anton, Inspector in Wien.
19. Potyka, Theodor, Inspector in Krakau.
20. Lessle, Thomas, Ober-Ingenieur I. Classe in Olmütz.
21. Pfob, Nemesius, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
22. Knaur, Franz, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
23. Hoffmann, Theodor, Ober-Ingenieur II. Cl. in Wien.
24. Peschka, Alfred, Ober-Ingenieur III. Classe in Prerau.
25. Blau, Adolf, Ober-Ingenieur III. Classe in Wien.
26. Gall, Franz, Ober-Ingenieur III. Classe in Olmütz.
27. Geiling, Franz, Ober-Ingenieur III. Classe in Weisskirchen.
28. Alker, Eduard, Central-Inspector, K. K. Regierungsrath in Wien.
29. Schwenk, Ferdinand, Inspector in Wien.
30. Kutilek, Gustav, Inspector in Wien.
31. Kibitz, Josef, Inspector in Wien.
32. Schefezik, Anton, Inspector in Wien.
33. Castellez, Johann, Inspector in Wien.
34. Sachsl, Koppelmann, Ober-Ingenieur I. Cl. und Vorstand des Betriebs-Inspectorates in Ostrau.
35. Lasco, Martin, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
36. Ryback, Paul, Ober-Ingenieur I. Classe in Ostrau.
37. Maglock, Josef, Ober-Ingenieur II. Classe in Gänserndorf.
38. Duras, Gustav, Ober-Expeditor III. Classe in in Wien.
39. Hoffner, Josef, Ober-Ingenieur III. Classe in Olmütz.
40. Rupp, Eduard, Ober-Ingenieur III. Classe in Floridsdorf.
41. Kühnert, Ferdinand, Ober-Ingenieur III. Cl. in Wien.
42. Schwarz, Carl, Ober-Ingenieur III. Classe in Wien.
43. Himmel, Alois, Central-Inspector in Wien.
44. Frenkel, Josef Jacob, Inspector in Wien.
45. Sendler, Ignatz, Ober-Expeditor II. Classe in Krakau.
46. Leppich, Carl, Ober-Expeditor II. Classe in Wien.
47. Leeder, Friedrich, Ober-Expeditor II. Classe in Wien.
48. Esslein, Josef, Ober-Expeditor III. Classe in Wien.
49. Flach, Carl, Ober-Expeditor III. Classe in Wien.
50. Becker, Ludwig, Central-Inspector in Wien.
51. Wetzlich, Ludwig, Inspector in Wien.
52. Schlu, Heinrich, Inspector in Wien.
53. Port, Benedict, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
54. Gaillard, Heinrich, Ober-Ingenieur I. Classe in Ostrau.
55. Langhof, Franz, Ober-Ingenieur I. Classe in Floridsdorf.
56. Fischer, Jacob, Ober-Ingenieur II. Classe in Wien.
57. Anschütz, August, Ober-Ingenieur II. Classe in Wien.
58. Tabeau, Franz, Inspector in Wien.
59. Prokesch, Anton, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
60. Axmann, Carl, Ober-Ingenieur III. Classe in Wien.
61. Steyrer, Ludwig, Ober-Ingenieur III. Classe in Wien.
62. Fiedler, Leopold, Ober-Inspector in Ostrau.
63. Kleszczynski, Eduard, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
64. Stanger, Carl, Ober-Ingenieur II. Classe in M.-Ostrau.
65. Sauer, Rudolf, Ober-Ingenieur II. Classe in M.-Ostrau.
66. Ott, Franz, Ober-Ingenieur III. Classe in Michalkowitz.

General-Secretariat.

67. Dietzschold, Robert Julius, Ober-Inspector in Wien.
68. Berann, Carl, Ober-Inspector in Wien.
69. Kuh, Angelo, Dr., Rechts-Consulent in Wien.
70. Astl, Carl, Ober-Buchhalter in Wien.
71. Beschorner, Johann, Haupt-Cassier in Wien.
72. Romberg, Wilhelm, Liquidator in Wien.
73. Kaiser, Josef, Buchhalter in Wien.
74. Hulek, Josef, Vorstand in Wien.
75. Rauer, Adalbert, Vorstand in Wien.
76. Martinitz, Vincenz, Vorstand in Wien.
77. Bayer, Wilhelm, Vorstand in Wien.
78. Seeböck, Mathias, Registrator in Wien.
79. Frey, Wilhelm, Vorstand in Wien.
80 Mandl, Moritz, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
81. Andratsek, Carl, commerc. Consulent in Wien.
82. Barisani, Gustav von, Hauptcassa-Adjunct in Wien.
83. Beschorner, Franz, Vice-Buchhalter in Wien.
84. Fromm, Adalbert, Ober-Ingenieur III. Classe in Wien.
85. Schmid, Josef, Vorstands-Adjunct in Wien.
86. Stummer, Eduard, Ober-Ingenieur III. Cl. in Wien.
87. Freisler, Libor, Vorstands-Adjunct in Wien.
88. Pfrim, Georg, Vorstands-Adjunct in Wien

## K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Verwaltungsrath zu Wien.

1. Sr. Durchlaucht Joh. Adolf Fürst zu Schwarzenberg, Präsident.
2. Carl Grundacker Freiherr von Suttner, Präsident-Stellvertreter.
3. Sr. Durchlaucht Adolf Jos. Fürst zu Schwarzenberg.
4. Sr. Exellenz Johann Egon Landgraf zu Fürstenberg.
5. Sr. Excellenz Maximilian Graf Vrints.
6. Ernst Graf Hoyos-Sprinzenstein.
7. Mathias Ritter von Schönerer.
8. Hof und Gerichtsadvocat Dr. Adolf Weiss.
9. Adolf Ritter von Böckmann.
10. Herrmann Wolf, Director der K. K. priv. Creditanstalt zu Wien.
11. Eduard Seuter von Lötzen. Director der Filiale der K. K. priv. Creditanstalt zu Prag.
12. Gustav Freiherr von Suttner.
13. Heinrich Freiherr vor Pereira.
14. Hofrath Franz Kütschera.
15. Dr. Moritz Flück Edler von Leidenkron.

Landesfürstlicher Commissar.

16. Moritz von Dobler.

General-Direction in Wien.

17. General-Director: Heinrich Ritter von Kogerer, Kaiserlich Rath.
18. General-Director-Stellvertreter: General-Inspector Friedrich Danzer.
19. Vinzenz Blaschek, Ober-Inspector.
20. Carl Klaudy, Ober-Inspector.
21. Adolf Christl, Ober-Inspector.

Abtheilungs-Vorstände.

22. Abtheilung I, Personal- und Rechtsangelegenheiten. Vorstand: Secretär Carl Pfeiffer.
23. Abtheilung II, Bau und Bahnerhaltung. Vorstand: Ober-Ingenieur Franz Schmarda.
24. Abtheilung III, Verkehrs- und Zugförderung. Vorstand: Oberingenieur Markus Pancera.
25. Abtheilung IV, Werkstätten-Angelegenheiten. Vorstand: Inspector Emil Tilp.
26. Abtheilung V a., Tarif-Angelegenheiten. Vorstand: Inspector Albert Knoblich.
27. Abtheilung V b, Manipulation und Reclamations-Angelegenheiten. Vorstand: Inspector Eduard Becher.
28. Abtheilung VI, Hauptcassa: Hauptcassier Carl Ritter von Wettstein.
29. Abtheilung VII, Centralbuchhaltung: Centralbuchhalter Josef Klier Edler von Treuennstamm.
30. Abtheilung VIII, Commerzielle Revision. Vorstand: Oberrevident Johann Schimana.
31. Abtheilung IX, Technische Revision. Vorstand, Ober-Ingenieur, Carl Hermann.
32. Abtheilung X, Material-Wesen. Vorstand: Ober-Ingenieur Wenzl Czerny.

## K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Verwaltungsrath in Wien.

1. Schey, Friedrich, Freiherr von, Präsident.
2. Boschan, Wilh., Ritter von, Vice-Präsident.
3. Oppenheim, Simon, Freiherr von, Vice-Präsident.
4. Epstein, Gustav, Ritter von
5. Hornbostel, Theodor, Ritter von
6. Kaulla, August
7. Lenz, Alfred
8. Lindheim, Alfrede, Edler von
9. Neumann, Josef
10. Rogge, H. F. A., Ritter von
11. Schiff, Paul Theodor
12. Schönerer, Mathias, Ritter von
13. Sommaruga, Franz, Freiherr von
14. Stein, Lorenz, Ritter von
15. Czedik, Alois, Edler von Bründelsberg, provisorischer,

} Verwaltungsräthe.

Direction zu Wien.

16. Keissler, Carl, Ritter von, Director, K. K. Hofrath.
17. Michel, Vinzenz Alfred, Ritter von Westland, General Inspector, Directors-Stellvertreter, K. Rath.

*Secretariat.*

18. Wieser, Heinrich, Secretär.
19. Dutzmann, Johann, Ingenieur, Vorstand des Personal-Bureaus.

Directions-Abtheilung A.

20. Holzweber, Johann, Canzlei-Director.
21. Degetz, Carl, Haupt-Cassier.
22. Steinhart, Moriz, Haupt-Cassa-Controlor.

Directions-Abtheilung B.

I. *Verkehrs-Inspection.*

23. Schmidl, Wilhelm, Oberinspector.
24. Wojêchowsky, Wenzel, Ober-Ingenieur.
25. Leitenberger, Heinrich, Ober-Ingenieur.
26. Rottmayer, Julius, Ober-Ingenieur.
27. Schönbach, Josef, Telegrafen Ingenieur.
28. Zborowski, Julian, Ingenieur.

II. *Werkstätten-Inspectorat.*

29. Hornbostel, Carl, Ober-Inspector.
30. Greiner, Johann, Ober-Ingenieur.
31. Zeh, Johann, Ober-Ingenieur.

32. Schützenhofer, Victor, Ingenieur.
33. Wottitz, Ignatz, Ingenieur.

III. *Material-Inspectorat.*

34. Zelniczek, Johann, Ober-Inspector.
35. Fikeys, Adam, Ober-Ingenieur.

IV. *Transports-Inspectorat.*

36. Künl, Johann, Ober-Inspector.
37. Freyhammer, Carl, Ober-Expeditor.
38. Habermayer, Leopold, Ober-Expeditor.

V. *Bau-Inspectorat.*

39. Doležal, Georg, Ober-Inspector
40. Haeufler, Ludwig, Inspector.
41. Czástka, Josef, Inspector.
42. Patzelt, Moriz, Ober-Ingenieur.
43. Stromszky, Emil, Ingenieur.
44. Orleth, Anton, Ingenieur.
45. Mayer, Albert, Ingenieur.
46. Zajiček, Johann, Ingenieur.
47. Bregha, Josef, Ingenieur.
48. Gerl, Eduard, Ingenieur.
49. Girowitz, Otto, Ingenieur.
50. Meisel, Anton, Ingenieur.
51. Neumann, Adolf, Ingenieur.
52. Padiaur, Anton, Ingenieur.
53. Redl, Heinrich, Ingenieur.
54. Wacha, Carl, Grundeinlösungs-Comissair.
55. Turner, Johann, Grundeinlösungs-Comissair.

Directions-Abtheilung C.

*Rechnungs-Controle.*

56. Stradiot, Carl von, Ober-Inspector.
57. Friba, Franz, Ober-Ingenieur.
58. Schmidt, Anton, Ober-Revident.
59. Stanek, Josef, Ober-Revident.
60. Seyschab, Adolf, Ober-Revident.

60a. Deitl, Anton, Liquidator.

Directions-Abtheilung D.

*Central-Buchhaltung.*

61. Krammer, Carl, Ober-Buchhalter.
62. Kandl, Leopold, Buchhalter.

*Werkstätte Wien.*

63. Curant, Berthold, Ober-Ingenieur und Vorstand.

*Material-Depôt Wien.*

64. Galewski, Peter, Material-Haupt-Verwalter.

*Strecken-Personale.*

65. Lauda, Adolf, Ober-Ingenieur und Stations-Vorstand in Wien.
66. Leitkep, Josef, Sections-Ingenieur in Neulengbach.
67. Hacher, A., Sections-Ingenieur in St. Pölten.
68. Spängler, Ludwig, Sections-Ingenieur in Kemmelbach.
69. Fruwirth, Eduard, Oberingenieur in Linz.
70. Nock, Josef, Ingenieur und Stations-Vorstand in Linz.
71. Rothmüller, Johann, Ingenieur und Werkstätten-Vorstand in Linz.
72. Wessely, Carl, Sections-Ingenieur in Wels.
73. Bernard, Ludwig, Sections-Ingenieur in Lambach.
74. Schollar, Ludwig, Sections-Ingenieur in Frankenmarkt.
75. Kriegler, Franz, Ober-Ingenieur in Salzburg.
76. Grassberger, Franz, Ingenieur und Stations-Vorstand in Salzburg.
77. Swoboda, Franz, Sections-Ingenieur in Passau.
78. Eichmann, Heinrich, Stations-Vorstand in Passau.
79. Pitlik, Gottfried, Sections-Ingenieur in Ried.
80. Uhrig, Adolf, Ingenieur und Stations-Vorstand in Simbach.

*Strecke Linz-Summerau (Pferdebahn).*

81. Bergauer, Franz, Betriebs-Inspector in Linz.
82. Haas, Johann, von Ehrenfeld, Haupt-Cassier und Vorstand in Linz.

*Strecke Summerau-Budweis (Locomotivbahn).*

83. Meltzer, Josef, Sections-Ingenieur in Budweis

## K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Pest.

1. Baron Nicolaus von Vay, k. Ung. Kronhüter Präsident.
2. Josef von Justh, erster Vicepräsident.
3. Baron Josef von Kalchberg, zweiter Vicepräsident.
4. Dr. Peter Búsbach.
5. Ignaz von Rocskay.
6. Bernhard Deutsch.
7. Dr. Max Falk.
8. Nicolaus von Földváry.
9. Anton Graf Forgach.
10. August von Trefort.
11. Dr. Josef Weisl.

A. General-Direction in Pest (Hochstrasse Nr. 9.)

12. Arthur Vicomte de Maistre, General-Director.
13. Wilhelm Renschler, Bau-Director.
14. Julius v. Tipula, Secretair des Verwaltungs-Rathes.
15. Friedrich Bennewitz, prov. Central-Bureau-Chef.
16. Heinrich Falk, Chef der Hauptbuchhaltung.
17. Emil Louis Grucker, Chef der Material-Verwaltung.
18. Albert Jopst, Chef für den technischen Verkehr.
19. Filipp Rindskopf, Chef für den commerziellen Verkehr.
20. Alois Scharff, Chef des Maschinenwesens.
21. Carl von Hagemeister, Chef für die Bahnerhaltung.

B. Betriebsleitung in Oderberg.

22. Franz Illich, Betriebs-Leiter.

## K. K. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn.

Verwaltungsrath.

Präsident.

1. Constantin Graf Lodron-Laterano, Excellenz Geheimer-Rath und Kämmerer etc.

Vice-Präsident.

2. Carl Graf Gleispach, Excellenz Geheimer-Rath.

Verwaltungsräthe.

3. Burger, Friedrich Moritz, Freiherr von, Geheimer-Rath.
4. Kalchberg, Franz, Freiherr von, Geheimer-Rath, pens. Unterstaats-Secretär.
5. Kinsky, Eugen Graf, Gutsbesitzer.
6. Ofenheim von Ponteuxin, Victor, R. v.
7. Schindler, Alex. Julius, K. K. Notar.
8. Stahl, Anton, R. v., Hofrath.
9. Weiss, Adolf J. Dr., Hof und Ger.-Adv.
10. Wickhoff, Franz Reichsrath.

Generaldirection zu Wien.

11. Aichinger, Georg, Ritter von, General-Director.
12. Nunnenmacher Ritter von Röllfeld, Ludwig, Secretär.
13. Kazda, Franz, Bau-Oberinspector.
14. Platte, August, Betriebs-Oberinspector.
15. Schneider, Johann, Hauptbuchhalter.
16. Kuhn, Emil, Oberingenieur.
17. Rettich, Carl Edler von, Oberingenieur.
18. Paupč, August, Oberingenieur.
19. Zinkl, Eduard, Verkehrschef in Steyer.
20. Mahr, Sigmund, Verkehrschef in Leoben.
21. Siegel, Isidor, Verkehrschef in Laibach.
22. Fritz, Gustav, Oberingenieur und Bauleiter in Weyer.
23. Anderlich, Josef, Oberingenieur und Bauleiter in Villach.
24. Wilfert, Johann, Werkstättenleiter in Knittelfeld.

## K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Sitz der Gesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergstrasse 18.

Verwaltungsrath zu Wien.

1. Fürst Leo Sapieha, Präsident.
2. Excellenz Fürst Carl Jablonowski, Vice-Präsident.
3. Wladimir Graf Borkowski,
4. Peter von Carp,
5. Michael Cogolniccano,
6. Sir William Drake,
7. Excellenz Dr. Carl Giskra,
8. Adolf Ritter von Herz,
9. Peter von Mavrojeni,
10. Johann Baron von Mustazza,
11. Octav Ritter von Pictruski,
12. L. M. Rate, Esqr.
13. Adolf Ritter von Seidler,
14. Gustav Ritter von Springer,
15. Leopold Stern,
16. Constantin Ritter v. Tchoržnicki.

} Verwaltungsräthe.

General-Direction in Wien.

17. Victor Ofenheim Ritter von Ponteuxin, General-Director.

Departement-Chefs.

I. *Präsidial-Bureau.*

18. Anton Kühnelt, Secretär.

II. *Secretariat.*

19. Thomas Starczewski, Secretär.

III. *Technisches-Departement.*

20. Emanuel Ziffer, Director.

IV. *Commerzielles-Departement.*

21. Julius Schreiber, Inspector.

V. *Finanzielles-Departement.*

22. Franz Liskowetz, Ober-Inspector.

Abtheilugs-Vorstände.

*Im Departement* I.

Angelegenheiten des Verwaltungsrathes, Freikarten, Translatorische Arbeiten: unbesetzt.

*Im Departement* II.

23. Bureau für Rechts- und Grundeinlösungs-Angelegenheiten: Johann Herschmann.
24. Bureau für Personal-Angelegenheiten: Alois Hiller.
25. Einreichungs-Protocoll und Registratur: Wilh. Newrly.
26. Canzlei-Expedit: Carl Brosick.

*Im Departement* III.

27. Abtheilung für den technischen Betrieb, Zugförderung und Werkstättendienst: Inspector Julius von Gall.
28. Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung: Ober-Ingenieur Alex. Maxymowicz.
29. Material-Verwaltung: Ingenieur C. Scheller.
30. Controle der Ausgaben: Ingenieur Gerson Löw.

*Im Departement* IV.

31. Commerzielle Abtheilung: Expeditor Franz Lipp.
32. Reclamations-Abtheilung: Oberexpeditor Odilo Schweigl.
33. Commerzielle Statistik: Franz Esseyva.

*Im Departement* V.

34. Controle der Einnahmen: Rudolf Himmel.
35. Haupt Cassa: Hauptcassier Friedrich Bayer.
36. Liquidatur: Liquidator Josef Klammerth.
37. Buchhaltung: Buchhalter Robert Brüll.

Betriebs-Direction in Lemberg.

38. Dr. Heinrich Eduard Gintl, Betriebs-Director.

Abtheilungs-Chefs und Bureau-Vorstände.

I. *Verkehrs-Abtheilung.*

39. Verkehrs-Chef: Ober-Ingenieur Ludwig Wierzbicki,
40. Bureau für den technischen Betrieb: Ingenieur Heinrich Buresch.
41. Bureau für Verkehrs-Statistik: Ingenieur Friedr. Grabner.
42. Bureau für Wagendirigirung: Ingenieur Roman Baron Gostkowski.
43. Bureau für Telegrafen-Angelegenheiten: Ingenieur Eduard Kracher.
44. Hilfsämter: Eduard Graf Valentinis.

II. *Transports-Abtheilung.*

45. Transports-Chef: Ober-Expeditor Albrecht von Quitzow.
46. Commerzielles Bureau: Ernst Krömer.
47. Reclamations- und Revisions-Bureau: Anton Allgeyer.

III. *Bahnerhaltungs-Abtheilung.*

48. Bahnerhaltung-Chef: Inspector Carl Oesterreicher.
49. Sections-Vorstand in Lemberg: Ingenieur Josef Maly.
50. Sections-Vorstand in Czernowitz: Ingenieur Alex. Groiszl.
51. Sections-Vorstand in Suczawa: Ingenieur Gustav Adolf Geyer.
52. Sections-Vorstand in Botosani: Ingenieur Ludwig Szczepanski.
53. Sections-Vorstand in Jassy: Ingenieur Adolf Heinrich.

IV. *Maschinen-Abtheilung.*

54. Maschinen-Chef: Inspector Ferdinand Summerecker.
55. Bureau für den Werkstättendienst: Ingenieur Sigmund Stern.
56. Bureau für den Zugförderungsdienst: Ingenieur Adolf Wex.

Werkstättenvorstände.

57. In Stanislau: Ingenieur Oscar Roth.
58. In Paskani: Hermann Reissner.

*Betriebs-Controle.*

59. Chef-Ingenieur: Friedrich Schmidt.
60. Conrole der Einnahmen: Alfred von Deyma.
61. Controle der Ausgaben: Johann Schiff.
62. Material-Controle: Ingenieur Stanislaus Mynarski.
63. Buchhaltung: Carl Pfleger.
64. Sammlungs-Cassa: Robert Johns.

## Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Verwaltungrath zu Wien.

1. Proskowetz, Emanuel, Fabriksbesitzer in Wien, Präsident.
2. Dubsky, Adolf Graf, Gutsbesitzer in Wien, Vicepräsident.
3. Borkowski, Anton, Rentier in Wien.
4. Dietrich, Carl, Dr. Advocat in Troppau.
5. Hellenbach, Lazar Freiherr v., Privat in Wien.
6. Landauer, Sigmund, Banquier in Wien.
7. Lichtenstern, Ludwig Dr., Hof- und Gerichts-Advocat in Wien.
8. Lippe, Carl Freiherr von, K. K. Kämmerer und Major a. D. in Wien.
9. Luft, Anton, Guts- und Fabriksbesitzer in Freudenthal.
10. Machanek, Max, Fabriksbesitzer in Wien.
11. Primavesi, Moritz, Banquier in Olmütz.
12. Strauss, Max, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien.

(Verwaltungräthe.)

Landesfürstlicher Commissar.

13. Kolbensteiner, Wilhelm, Sectionschef des K. K. Handelsministeriums in Wien.

General-Direction.

14. Bühler, Ernst, Ritter, Director in Wien.
15. Nitzelberger, Moritz Dr. jur., General-Secretär in Wien.
16. Ast, Wilhelm, Oberinspector und Leiter der Bauaufsicht in Wien.
17. Hagmaier, Carl, Inspector.
18. Bauunternehmung: Gebrüder Klein,

## Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn.

Betriebs-Leitung in Fünfkirchen.

1. Martin Cassian, Betriebs-Director in Wien.
2. Ludwig Nowotny, Administrations-Secretair in Wien.
3. Franz, Zetsche, Betriebs-Secretär in Wien.
4. Ludwig Bock, Betriebsleiter in Fünfkirchen.
5. Karl Schnaidt, Betriebsinspector, Betriebsleiter-Stellvertreter in Fünfkirchen.
6. Johann Randé, Betriebs-Inspectoriats-Adjunct in Fünfkirchen.
7. Gustav Hoffmann, Controle-Chef in Fünfkirchen.
8. Daniel Dietz, Oberingenieur in Fünfkirchen.
9. Josef Zeis, Betriebs-Ingenieur in Fünfkirchen.
10. Theodor Port, Werkstätten-Vorstand in Üszög.

## K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Verwaltungsrath in Wien.

1. . . . . Präsident in Wien.
2. Freiherr von Wodianer, Vice-Präsident in Wien.
3. Mallet, Vice-Präsident in Paris.
4. Graf Breda in Wien.
5. Graf Hartig in Wien.
6. Freiherr Dr. Mayer v. Mayrau in Wien.
7. Graf Pergen in Wien.
8. Dr. Freiherr v. Seiller in Wien.
9. Graf Szecsén in Wien.
10. Freiherr Trenk v. Tonder in Wien.
11. Graf H. Zichy in Wien.
12. Bailleux de Marizy in Paris.
13. E. Pereire in Paris.
14. J. Pereire in Paris.
15. v. Eichthal in Paris.
16. Herzog v. Galliera in Paris.
17. Vicomte de la Guéronniere in Paris.
18. Freiherr von Heeckeren in Paris.
19. H. Germain in Paris.
20. K. Salvador in Paris.

(Verwaltungsräthe.)

II. Oberbeamte.

A. General-Direction in Wien.

21. Bresson, General-Director.
22. Ritter von Engerth, K. K. Hofrath, General-Director-Stellvertreter.

a. *Secretariat des Verwaltungsrathes.*

23. Bochkoltz, General-Inspector, Secretär des Verwaltungsrathes.
24. Balzar, Secretär-Stellvertreter.

b. *Cabinet des General-Directors.*

25. Raspi, Cabinets-Chef.

c. *Bureau des General-Director-Stellvertreters.*

26. Ritter v. Gründorf, Bureau-Chef.

d. *General-Secretariat.*

27. Dr. Galba, I. Rechts-Consulent.
28. Dr. Schuster, II. Rechts-Consulent.
29. Kaan, Inspector, Chef des Central-Bureau für Personalien.

29a. Matzl, Bureau-Chef und Stellvertreter des vor.

e. *Hauptbuchhaltung.*

30. Kretschmer, General-Inspector, Chef der Hauptbuchhaltung.
31. Bernatzik, Ober Inspector, Stellvertreter d. vor.
32. Kiener, Haupt-Cassier.

f. *Betriebs-Direction.*

1. Abtheilung für Verkehr und commerziellen Betrieb.

33. Kopp, Betriebs-Director.
34. Reinhardt, Sub-Director.
35. Obermayer, Inspector.
36. Baum, Secretär.
37. Bella, Inspector und Chef des Central-Bureau.
38. Viertelberger, Inspector und Chef des Personal-Bureau.
39. Thiel, Ober-Inspector und Chef des Controledienstes.
40. Schenk, Inspector und I. Sous-Chef.
41. Sewczik, Inspector und II. Sous-Chef.
42. Klima, Ober-Inspector und Chef des commerziellen Bureau.
43. Spitzer, Inspector.
44. Wertfein, Inspector und Chef der Controle des activen Dienstes.
45. Wolf, General-Inspector und Chef der Abtheilung für den Verkehrsdienst.
46. Stockhausen, Ober-Inspector.
47. Swoboda, Inspector und Chef des Reclamationsbureau.
48. Dworzak, Inspector und Chef des Verkehrs-Bureau.
49. Mück, Ober-Inspector und Chef des Bureau für Wagendirigirung und Wagenabrechnung.
50. Kratochwill, Inspector und Chef des Speditions-Bureau in Wien.

2. Abtheilung für Zugförderung.

51. De Laglio, General-Inspector.
52. Hölzl, Inspector.

3. Abtheilung für Werkstättendienst.

53. Bender, General-Inspector.
54. Fink, Inspector.
55. Grossl, Inspector.

4. Abtheilung für Material-Verwaltung.

56. Gibisch, Ober-Inspector.
57. Burka, Inspector, Stellvertreter d. vor.

5. Abtheilung für Bahnerhaltung.

58. Lihotzky, General-Inspector.
59. Fournier, Ober-Inspector, Stellvertreter d. v.
60. Oelschläger, Inspector.
61. Ritter v. Skrzeszewski, Inspector.
62. Schindler, Inspector.
63. Kozlik, Inspector.
64. Schmidbauer, Inspector.

g. *Bau-Direction.*

65. Ritter v. Ruppert, Baudirector.
66. de Serres, General-Inspector.
67. Asch, Secretär und Chef des Rechnungsbureau.
68. Köstlin, Ober-Inspector.
69. Schmidt, Inspector.

B. Aeusserer Dienst.

I. Section. Brünn-Bodenbach und Olmütz-B. Trübau.

70. Marek, Ober-Inspector und Verkehrs-Chef in Prag.
71. Perner, Inspector und Zugförderungs-Chef in Prag.
72. Magniet, Inspector und Werkstätten-Chef in Prag.
73. Müller, Werkstätten-Chef in Pardubitz.
74. Reinelt, Inspector und Stations-Chef in Prag.
75. Wiedemann, Stations-Chef in Bodenbach.
76. Noe, Stations-Chef in Pardubitz.
77. Schlager, Stations-Chef in Olmütz.
78. Strobach, Material-Magazins-Chef in Prag.
79. Graber, Ober-Inspector und Bahnerhaltungs-Chef in Prag.
80. Schaffer, Betriebsleiter für die Strecke Hohenstadt-Zöptau.

II. Section. Brünn-Wien-Neu Szöny.

81. Goth, Ober-Inspector und Verkehrs-Chef in Wien.
82. Büttner, Inspector und Zugförderungs-Chef in Wien.
83. Kessler, Werkstätten-Chef in Wien.
84. Pollaczek, Werkstätten-Chef in Bruck a. L.
85. Czerny, Stations-Chef in Brünn.
86. Linhardt, Stations-Chef in Wien.
87. Styblik, Material-Magazins-Chef in Wien.
88. Witasek, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef in Wien.

III. Section. Marchegg-Pest-Czegléd.

89. v. Blasovits, Inspector und Vertreter der Gesellschaft in Pest.
90. Hübner, Inspector und Verkehrs-Chef in Pest.
91. Etienne, Inspector und Zugförderungs-Chef in Pest.
92. Swoboda, Inspector und Werkstätten-Chef
93. Gallia, Stations-Chef in Pressburg.
94. Wellibil, Stations-Chef in Neuhäusel.
95. Gottlieb, Stations-Chef in Pest.
96. Schneider, Stations-Chef in Czegléd.
97. Jaksch, Material-Magazins-Chef in Pest.
98. Biberauer, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef in Pest.

IV. Section. Czegléd-Bazias-Anina.

99. Rubricius, Inspector und Verkehrs-Chef in Temesvár.
100. Jirsch, Inspector und Zugförderungs-Chef in Temesvár.
101. v. Schönfeld, Stations-Chef in Temesvár.
102. Klauber, Inspector des gesellsch. Schiffsdienstes und Stations-Chef in Bazias.
103. Hak, Stations-Chef in Oravicza.
104. Deiss, Werkstätten-Chef in Temesvár.
105. Dobrawa, Material-Magazins-Chef in Temesvár.
106. Verbir, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef in Temesvár.

(Schluss folgt.)

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

**Rheinischer Eisenbahn-Verband.** (Dessen Betriebs-Resultate im Jahre 1871.) Dem Rheinischen Eisenbahn-Verbande, gegründet 1859, gehören an: Die Rheinische Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn, die Pfälzischen Eisenbahnen, die Main-Neckarbahn (letztere nur für den Personen- und Gepäck-Verkehr), die Grossherzoglich Badischen und Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen.

Ausserdem ist im Jahre 1871 die Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen dem Rheinischen Eisenbahn Verbande beigetreten.

Geschäftsführende Verwaltung ist der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Mainz, bei welchem sich auch das gemeinschaftliche Abrechnungs-Bureau befindet.

Neue Verkehre wurden eröffnet:

**I. Im Personen- und Gepäck-Verkehr:**

a) zwischen Station Remagen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Baden, Basel, Heidelberg und Stuttgart anderseits unterm 1. Juli 1871.

b) zwischen Köln, Bonn und Coblenz der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Hagenau der Elsass-Lothringischen Eisenbahn anderseits, unterm 1. August 1871.

**II. Im Güter-Verkehr:**

a) zwischen sämmtlichen Verbandsstationen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Weissenburg transit anderseits vom 1. September 1871.

b) durch den 1. Nachtrag zum Verbands-Haupt-Gütertarif wurden: 1) unterm 1. December 1871 die Frachtsätze für die Pfälzischen Stationen Zweibrücken, Homburg, Kaiserslautern und Lambrecht aufgehoben und neue Frachtsätze für diese Stationen, sowie für St. Ingbert, Blieskastel, Landstuhl, Kusel, Rammetsbach, Altenglan, Ebenburg, Alsenz, Bayerfeld-Cölln, Rockenhausen, Winnweiler, Langmeil-Münchweiler, Enkenbach und Weidenthal ausschliesslich via Münster a/Stein, bezw. Münster a/St.-Alsenzbahn eingeführt; 2) unterm gleichen Datum die Frachtsätze für die Pfälzischen Stationen Bergzabern, Deidesheim, Dürkheim, Landau, Mussbach, Neustadt, Schaidt, Wachenheim, Weissenburg loco und die sub IIa erwähnten Frachtsätze für Weissenburg transit aufgehoben und für diese Stationen, sowie für Maximiliansau und Edenkoben neue Frachtsätze sowohl via Münster a/Stein-Alsenzbahn als via Worms gültig, eingeführt.

Der Verkehr von uns nach sämmtlichen unter Ziffer 2 genannten Stationen bildet bezüglich der Strecke Bingerbrück-Neustadt, Gemeinschaftsverkehr.

c) zwischen Station Duisburg der Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Verbandsstationen anderseits kamen unterm 1. December-Tagen für Kohlentransporte zur Einführung.

Zur Abrechnung sind gekommen:

**I. Im Personen-Verkehre:**

480254 Thlr. 21 Sgr. 1 Pf. für Beförderung von 85383 Personen
gegen
233611 „ 23 „ 5 „ für Beförderung von 58023 „
im Jahre 1870, mithin 1871
246642 Thlr. 27 Sgr. 8 Pf. und 27360 Personen mehr.

**II. Im Passagier-Gepäck-Verkehr:**

57568 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf. für Beförderung von 32186 Ctr. 82 Pfd. Effectivgewicht
gegen
29697 „ 22 „ 4 „ für Beförderung von 16678 „ 89 „ Effectivgewicht
im Jahre 1870, mithin 1871
27870 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf. und 15507 Ctr. 93 Pfd. Effectivgewicht mehr.

**III. Im Equipagen- und Thiere-Verkehr:**

1866 Thlr. 29 Sgr. 10 Pf. für Beförderung von 47 Wagen, 8 Stück Thiere und 1 Krankenwagen
gegen
462 „ 23 „ 2 „ für Beförderung von 14 Wagen, — Thiere und 1 Equipage
im Jahre 1870, sohin 1871
1404 Thlr. 6 Sgr. 8 Pf. und 33 Wagen, 8 Stück Thiere und 1 Krankenwagen mehr, dagegen weniger 1 Equipage.

**III. Im Güter-Verkehr:**

1215686 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. für Beförderung von 4325989 Ctr. 60 Pfd. Güter
gegen
471329 „ 9 „ 9 „ für Beförderung von 1819830 „ 80 „
im Jahre 1870, demnach 1871:
744356 Thlr. 24 Sgr. 5 Pf. und 2506158 Ctr. 80 Pfd. mehr.

Ausserdem kamen im Güterverkehr zur Beförderung:
35 Wagen Geschütze, 24 Locomotiven, 20 Tender, 377 Wagen, 1 Equipage und 9 Leichen.

**IV. Vorgelegte Nachnahmen:**

832754 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf. gegen
277778 „ 27 „ 11 „ im Jahre 1870,
also im Jahre 1871 554975 Thlr. 25 Sgr. 6 Pf. mehr.

**V. Frachtrückvergütungen und Entschädigungsleistungen.**

| | Personen-Verkehr: | Güter-Verkehr: |
|---|---|---|
| | 125 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf. | 5047 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf. |
| gegen 1870 | 290 „ 13 „ 3 „ | 1473 „ 5 „ 6 „ |
| Sonach 1871 — | 164 Thlr. 17 Sgr. 4 Pf. + | 3574 Thlr. 21 Sgr. 9 Pf. |

**VI. Die Gesammt-Abrechnungssumme einschliesslich der Nachnahme beträgt:**

1755376 Thlr. 10 Sgr. 7 Pf.
gegen 1870 735101 „ 18 „ 8 „
im Jahre 1871 1020274 Thlr. 21 Sgr. 11 Pf. mehr.

* Die **Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn**, $4_{,6}$ Meilen = $34_{,5}$ Kilom. lang, wird von der gleichnamigen Gesellschaft durch die Bauunternehmer F. Klimitz und A. Grambow in Folge Concession vom 20. März d. J. erbaut, und zwar alsbald zweigeleisig. Das Baucapital beträgt im Ganzen 3500000 Thaler, oder 760000 Thlr. pro Meile. Nach Mittheilung der Direction hat der Bahnbau bereits am 1. März c. begonnen und soll derselbe bis 1. Juli 1874 fertiggestellt werden. Die Acquisition des Terrains erfolgt nach Expropriationsgesetz vom 20. März 1872. — In Aussicht sind noch genommen: die Linie von Mehltheuer rückwärts nach Plauen und in nordwestlicher Richtung von Weida nach Weimar im Anschluss an die projectirte Gera-Weimar'er Eisenbahn.

* **Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** (Beschlüsse der ausserordentlichen und der ordentlichen General-Versammlung.) Die am 6. Mai 1872 unter dem Vorsitze des Freiherrn Moriz von Wodianer, Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes, zu Wien abgehaltene ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre der k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft hat nach Anhörung des vom Verwaltungsrathe erstatteten Berichtes nachstehende Anträge mit Stimmenhelligkeit zum Beschlusse erhoben:

1) Die General-Versammlung genehmigt:

a) das mit der Königl. Ungarischen Regierung abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Linien von Arad nach Temesvár, von Temesvár nach Orsova und von Gross-Kikinda über Pancsova bis zum linken Donauufer, und

b) den mit der Theissbahn abgeschlossenen Vertrag zum Zwecke der gemeinschaftlichen Concessions-Erwerbung, des Ausbaues und Betriebes der Temesvár-Orsovaer-, dann des Mitbesitzes der Arad-Temesvárer Eisenbahn, sowie der Regulirung des Verkehrs auf der Pest-Czeglé der Strecke.

2) Die General-Versammlung genehmigt die Concessions-Erwerbung der Secundärbahn von Vojtek nach Bogsán.

3) Die General-Versammlung ertheilt dem Verwaltungsrathe in Gemässheit des § 34 der Statuten die Ermächtigung in der den Interessen der Gesellschaft am besten zusagenden Weise und nach Maassgabe der Zeitverhältnisse zur Emittirung:

a) von Obligationen für den auf die Gesellschaft entfallenden Theil der gemeinsam mit der Theissbahn zu machenden und auf 25 Millionen Gulden in Silber veranschlagten Ausgaben der ersten Herstellung der Linie Arad-Temesvár-Orsova.

b) von Obligationen mit einem Zinsertrage von 3% vom Nominalwerthe pr. 500 Francs pr. Stück bis zu einer Anzahl von 280800 Stück für Rechnung des alten Netzes.

4) Die General-Versammlung genehmigt die Statuten-Aenderungen gemäss der im Berichte mitgetheilten Vorschläge des Verwaltungsrathes, nämlich die Aenderung des § 7 in Folge der Vermehrung des gesellschaftlichen Fondes und die Theilung dieses abgeänderten § in zwei §§ 7 und 8;

die Auflassung des § 8;

die Aenderung des § 45 in Folge der Ablösung eines Theiles der Gründerrechte;

die Aenderung der §§ 12, 15, 38, 48 und 49 in Folge der Liquidirung der ehemaligen Société générale de Crédit mobilier und ermächtiget den Verwaltungsrath, die behördliche Genehmigung hiefür einzuholen, sowie diese Aenderungen im Texte der Statuten anzubringen.

5) Die General-Versammlung beschliesst bezüglich der Zeichnung auf die neuen Actien:

dass dieselbe mit 15. August 1872 geschlossen werde, und dass die Besitzer alter Actien, welche ihr Bezugsrecht bis zu diesem Zeitpunkte nicht geltend gemacht haben, desselben verlustig werden, und ermächtiget den Verwaltungsrath, über die neuen bis zum 15.

August 1872 nicht gezeichneten Actien im wohlverstandenen Interesse der Gesellschaft zu verfügen.

6) Die General-Versammlung bestätiget die gemäss § 25 der Statuten in Folge des Ablebens des Herrn Mussard und in Folge Rücktrittes des Herrn E. Pereire vom Verwaltungsrathe vorgenommenen Wahlen der Herren Bailleux de Marizy und Heinrich Pereire. Ferner wurden die austretenden Herren Verwaltungsräthe: Freiherr von Seiller, Freiherr von Mayrau, Rafael Herzog von Galliera, Heinrich Pereire auf die Dauer von 5 Jahren wiedergewählt.

Die unmittelbar nach der ausserordentlichen Generalversammlung abgehaltene 17te ordentliche General-Versammlung hat nach Anhörung des vom Verwaltungsrathe erstatteten Geschäftsberichtes nachstehende Anträge zum Beschlusse erhoben:

1) Die General-Versammlung bestimmt die Dividende pr. Actie für das Jahr 1871 mit 35 Francs, so dass das gesammte Erträgniss des Betriebsjahres sich auf 60 Francs pr. Actie beläuft, und dass der nächstfällige Juli-Coupon mit 40 Francs eingelöst wird, wovon 35 Francs auf die Dividende des verflossenen, und 5 Francs als Abschlags-Zahlung für die Interessen des laufenden Betriebsjahres entfallen.

2) Die General-Versammlung bestimmt, dass die nach obiger Bemessung der Dividende erübrigende Summe von 783 615 fl. 12 kr. bestimmt sein soll, für ausserordentliche Auslagen bei den gesellschaftlichen Etablissements verwendet zu werden.

3) Zur Prüfung der mit dem Berichte des Verwaltungsrathes vorgelegten Rechnungen des Betriebsjahres 1871 wird ein Ausschuss, bestehend aus den Herren Gustav Ritter von Epstein, Anton Zimmermann und Gustav Figdor ernannt, denen unter Einem die Vollmacht ertheilt wird, dem Verwaltungsrathe hierüber das Absolutorium zu ertheilen.

*Theiss Eisenbahn. (Eröffnung der Haltestation Csobád.) Am 15. Mai d. J. wird auf der Linie Czegléd-Kaschau zwischen den Stationen Szikszó und Forró-Encs bei Wächterhaus No. 239 eine Haltestation Namens Csobád für den Personen- und Gepäcks-Verkehr eröffnet werden und es werden vom bezeichneten Tage an die auf dieser Strecke verkehrenden Personen- und gemischten Züge dort je eine Minute Aufenthalt nehmen.

— *tz.* Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Geschäftsbericht pro 1871.) Die Ergebnisse des Betriebsjahres 1871 zeigen in allen Zweigen des Verkehrs eine bedeutende Entwickelung.

Befördert wurden 596 750 Civil-Reisende (78320 = $15_{,11}$ Proc. mehr als 1870), 26249 Militärs (5001 = 16 Proc. weniger), 31 405 Ctr. Reisegepäck, 64045 Ctr. Eilgüter (18029 Ctr. = $39_{,18}$ Proc. mehr) und 15209198 Ctr. Frachtgüter (4386789 Ctr. = $40_{,54}$ Proc. mehr). Vergleicht man die im Jahre 1871 beförderte Anzahl Frachtgüter mit derjenigen des Jahres 1869, dann ergiebt sich pro 1871 eine Mehrbeförderung um 6788731 Ctr. = $80_{,62}$ Proc.

Im Vergleiche zum Vorjahre hat eine Zunahme bei den einzelnen Frachtartikeln stattgefunden: bei Stein- und Braunkohlen um 2999725 Ctr., bei Getreide um 641605 Ctr., bei Schiefer und Ziegel um 233624 Ctr., bei Mahlproducten um 140564 Ctr., bei Coaks um 113009 Ctr., bei Wagen und Fahrzeugen um 105703 Ctr. etc., eine Abnahme dagegen bei Eisenbahnschienen um 142824 Ctr., bei Bau- und Nutzholz um 80620 Ctr., bei Eisen und Stahl um 56185 Ctr., bei Erden um 51894 Ctr. etc.

An Regiefrachten wurden 938059 Ctr. befördert.

Jede Person hat durchschnittlich $4_{,26}$ Meilen und jeder Centner Gut $10_{,74}$ Meilen zurückgelegt, es beträgt deshalb die specifische Frequenz 84180 Personen- resp. 21066 Ctr.-Meilen Eil- und 5187250 Ctr.-Meilen Frachtgüter.

Die Transport-Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 465213 fl., für Militär-Transporte 12095 fl., für Gepäck, Equipagen, Pferde, Hunde etc. 12865 fl., für Eilgüter 41880 fl., an Nebengebühren des Personen-Verkehrs 1462 fl., für Frachtgüter 2239452 fl. und an Nebengebühren des Frachtenverkehrs 47708 fl., zusammen 2820675 fl., hiervon ab: Versicherungs-Prämien, Stempelgebühren, Refactien etc., Wagenmiethe und Achsgelder zus. 196478 fl., verbleiben 2624197 fl., hierzu die verschiedenen Einnahmen von zusammen 142191 fl., ergiebt eine Gesammt-Einnahme von 2766388 fl., welche um 539090 fl. = $24_{,20}$ Proc. höher ist als im Vorjahre und 87821 fl. pro Bahnmeile beträgt.

Die Ausgaben haben betragen: für die allgemeine Verwaltung 110539 fl., für die Bahnverwaltung 679151 fl., für den Verkehrsdienst 455325 fl. und für den Zugförderungsdienst 703596 fl., zusammen 1948611 fl., pro Bahnmeile 65465 fl. und pro Nutzmeile $14_{,70}$ fl. In Folge aussergewöhnlich hoher, theilweise durch den starken Verkehr hervorgerufenen Ausgaben für die Bahnerhaltung und für Zugförderung und Werkstätten, die in der Summe von 297377 fl. als einmalige anzusehen sind, haben die Ausgaben des Jahres 1871 diejenigen des Vorjahres um 591910 fl. überschritten und absorbirten $59_{,7}$ Proc. der Einnahmen.

Von dem Betriebs-Ueberschusse à 817777 fl., waren die Steuern im Betrage von 113528 fl. zu decken, so dass ein Netto-Ueberschuss von 704249 fl. verblieben ist, welcher um 51964 fl. geringer ist als im Jahre 1870.

Zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitals waren 1234800 fl. erforderlich, so dass die Staatsregierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuss von 530551 fl. zu leisten hatte.

Ueberhaupt beträgt das Gesammt-Erforderniss aus dem Titel der Staats-Zinsengarantie für die Zeit vom 1. Mai 1859 bis Ende 1871 6793457 fl. und die 4Proc. Zinsen der gesammten Aerarial-Vorschüsse 1751768 fl.

Der Kostenwerth der $31_{,5}$ Meilen langen Linien bezifferten sich auf 23947019 fl. und einschliesslich der 1404584 fl. Intercalar-Zinsen auf 25351603 fl. Von den laut vorjähriger Bilanz als im Depot befindlich nachgewiesenen 2266 Stück Silberprioritäten sind 11 Stück ausgeloost und 1370 Stück börsenmässig begeben worden, sonach mit Schluss des Jahres 885 Stück verblieben. Die Material-Vorräthe stiegen von 358072 fl. Werth auf 774337 fl., wodurch die auf dem Tratten-Conto sich zeigende schwebende Schuld von 643128 fl. ihre theilweise Deckung findet, der andere Theil wird durch die Forderung an die Staatsverwaltung gedeckt. Das Amortisationsconto schloss mit 661250 fl. und die Pensionscasse mit 162340 fl. ab.

An Betriebsmitteln waren ult. 1871 vorhanden: 40 Locomotiven nebst Tendern, 100 Personenwagen mit 3738 Plätzen, 18 Gepäck- und 891 Güter- etc. Wagen mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von 186674 Ctrn., sowie 6 Schneepflüge. Die Locomotiven legten 140257 Nutzmeilen zurück.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Dem Eisenbahn-Bau-Inspector Plathner zu Berlin ist der Character als Baurath verliehen und der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Dulk von Elberfeld nach Cassel, sowie der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Kricheldorff, dessen Versetzung von Aachen nach Cassel nicht zur Ausführung gelangt ist, nach Elberfeld versetzt worden. Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Karl Schulenburg in Hannover ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die Stelle eines ständigen Vertreters des Ober-Betriebs-Inspectors bei der Hannoverschen Staats-Eisenbahn verliehen worden.

**Vacanzen.** Bei der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung können mehrere Ingenieure und Ingenieur-Assistenten resp. Bauführer Beschäftigung finden. Siehe Bekanntmachung Seite 556.

## Literatur.

**Inhalts-Verzeichniss zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 19 vom 11. Mai 1872.** Chronik des Deutschen Reiches. — Die internationalen Beziehungen der Deutschen Post und Telegraphie. — Beiträge zur Deutschen und Preussischen Geschichte und Landeskunde in Schulprogrammen. V. — Die Bildungs- und Erziehungsanstalten in Droyssig. — Die Provinz Hessen-Nassau. I. — Verzeichniss der im Preussischen Staate in der Zeit vom 2. Januar 1872 bis zum 31. März d. J. in die Handelsregister eingetragenen Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien. I. — Die Ausstellung der Concurrenzentwürfe zum Deutschen Reichstagsgebäude. I.

Die Vierteljahrs-Hefte des Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeigers erscheinen am Schlusse jedes Quartals und enthalten sämmtliche in den „Besonderen Beilagen" des Reichs- und Staats-Anzeigers publicirten Artikel. Dieselben sind durch alle Post-Anstalten und Buchhandlungen für den Preis von $7^1/_2$ Sgr. vierteljährlich zu beziehen.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 15. | Mai | Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zu Pest. |
| 16. | „ | Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus. |
| 16. | „ | *Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt. |
| 16. | „ | Kaiserin Elisabeth-Bahn zu Wien. |
| 16. | „ | Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn-Ges. zu Zwickau. |
| 16. | „ | Constituirende General-Versammlung der Oels-Gnesener Eisenbahn zu Breslau. |
| 16. | „ | Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Pest. |
| 17 | „ | Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekanntmachung S. 474. |
| 17. | „ | Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekm. S. 442. |
| 17. | „ | Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig. |
| 17. | „ | Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam. |
| 18. | „ | Kaiser Ferdinands Nordbahn u. Mährisch-Schlesische Nordbahn zu Wien. |
| 22. | „ | Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. |
| 23. | „ | *Ungarische Ostbahn zu Pest. Tagesordnung s. S. 500. |
| 24. | „ | *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach. |
| 24. | „ | Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a/M. |
| 24. | „ | Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Tilsit. |
| 25. | „ | Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. S. 495. |
| 25. | „ | Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau. S. S. 538. |
| 26. | „ | Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg. |
| 27. | „ | Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i/Pr. |
| 27. | „ | Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. |
| 27. | „ | Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest. |
| 28. | „ | Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien. |
| 28. | „ | Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München. |

28. Mai Rheinische Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekanntm. S. 474.
28. „ Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust.
29. „ Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. Bekanntm. S. 509.
29. „ Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Ges. zu Crefeld.
30. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
30. „ Böhmische Nordbahn zu Prag. Siehe Bekanntmachung S. 501.
31. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien.
3. Juni. Alföld-Fiumaner Eisenbahn zu Pest.
9. „ Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.
11. „ Warschau-Terespoler Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
12. „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.

### Submissionen.

| Termin | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|
| 15. Mai | zu Cöln Rheinische E. | Locomotivenverkauf | — |
| 15. „ | zu Erfurt Thüringische E. | ca. 20 Ctr. Plomben | — |
| 15. „ | zu Stadtberge Berg.-Märk. E. | Hochbauarbeiten Bredelar u. Scherfede | — |
| 15. „ | zu Stettin Berlin-Stettiner E. | Bahnhofs-Restaur. Stargard i.P. | — |
| 15. „ | zu Dresden Sächs. Staatsb. | Material-Verkauf | 527 |
| 15. „ | zu Ofen Königl. Ungar. Staatsb. Bau-Direction | Bau der Linie Miskolcz-Diosgyör | — |
| 16. „ | zu Köln Köln-Mindener E. | Steinkohlen | — |
| 16. „ | zu Ratibor Oberschlesisbhe E. | Materialien-Verkauf | — |
| 16. „ | zu Hannover Hannoversche E. | Stahlschienen | 502 |
| 16. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Hochbauten | — |
| 17. „ | zu Hannover Hannoversche E. | Steinkohlen | 527 |
| 17. „ | zu Hirschberg Niederschl.-Märk. E. | Bruch- u. Ziegelsteine | — |
| 17. „ | zu Ludwigshafen Pfälzische E. | Eiserne Brücken | 543 |
| 18. Mai | zu Luzern Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |
| 18. „ | zu Hannover Hannoversche E. | Kleineisenzeug | 502 |
| 18. „ | zu Cassel Hess. Nordbahn | 2. Geleis Guxhagen-Melsungen | — |
| 18. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Bau von Güterschuppen | — |
| 18. „ | Elberfeld Berg.-Märk. B. | Stationseinrichtungsgegenstände | — |
| 18. „ | zu Berlin Niederschles.-Märk. E. | Telegraphenmasten | 543 |
| 19. „ | zu Zürich Schweizer. Nordostb. | Tuchlieferung | — |
| 20. „ | zu Stadtberge Berg.-Märk. B. | 15 000 Meter Drainröhren | — |
| 21. „ | zu Harburg Venlo-Hamburger E. | Cement, Kalk etc. | 556 |
| 21. „ | daselbst dieselbe | Maurer-Arbeiten | 556 |
| 22. „ | zu Rotenburg Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 533 |
| 22. „ | zu Bromberg Preuss. Ostbahn | Uniformirungsgegenstände | — |
| 22. „ | zu Elberfeld Berg.-Märkische E. | Hochbauten Altesdom | — |
| 22. „ | daselbst dieselbe | Hochbauten Delstern | — |
| 22. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Schwellen | — |
| 22. „ | zu Hannover Hannoversche E. | Schwellen | 495 |
| 23. „ | zu Essen Köln-Mindener E. | Hochbauten | — |
| 23. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Bekleidungs-Materialien | 532 |
| 29. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | 12 cylindr. Wasserreservoire | — |
| 29. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Beamten-Wohngebäude auf Bahnhof Finnentrop | — |
| 31. „ | zu Stettin Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 1. Juni | zu Altona Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 1. „ | zu Wien Kais. Elisabethb. | Mineralische Kohle | — |
| 3. „ | zu Elberfeld Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 5. „ | zu Cöln Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass am **6. Mai d. J.** die **Elm-Gemündener Zweigbahn** mit den Stationen Elm, Vollmerz, Sterbfritz, Jossa, Mittelsinn, Burgsinn, Rieneck und Gemünden für den Personen- und Güterverkehr nach dem noch besonders zu publicirenden Fahrplane eröffnet werden wird.

Die Personen- und Güterbeförderung erfolgt unter den Bestimmungen des Betriebs-Reglements Deutschlands vom 1. Januar 1872.

Gleichzeitig werden für den gesammten Localverkehr der Bebra-Hanauer Bahn, einschliesslich der Elm-Gemündener Stationen, neue Tarife für die Personen- und Güterbeförderung herausgegeben, welche pro Exemplar zu dem Preise von

4 Sgr. für den Tarif über den Personenverkehr,
6 „ für den Gütertarif

bei den betreffenden Expeditionen käuflich zu haben sind.

Cassel, den 23. April 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Berlin-Anhaltische-Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem in der General-Versammlung vom 29. v. Mts. die statutenmässigen Ergänzungswahlen Statt gefunden haben, bestehen unsere Gesellschafts-Vorstände aus folgenden Personen:

I. Der Verwaltungs-Rath.

1) dem General-Consul Victor von Magnus, als Vorsitzenden,
2) „ Banquier Ebeling, als dessen Stellvertreter,
3) „ Banquier Heinrich Wolff,
4) „ Geheimen-Commerzien-Rath Gelpcke,
5) „ Ober-Landes-Bau-Director Dr. Hagen,
6) „ Banquier Wilhelm Wolff,
7) „ Banquier Otto Mühlberg,
8) „ Fabrik-Besitzer Heckmann,
9) „ Geheimer-Ober-Finanz-Rath Geim,
10) „ Rentier Anker,
11) „ Rentier Hollmann,
12) „ Stadt-Rath Löwe,
13) „ Banquier Felix Meyer.

II. Die Direction.

1) dem Geheim. Regierungs-Rath Fournier, als Vorsitzenden,
2) „ Geheim. Regierungs-Rath Dr. Esse, als dessen Stellvertreter,
3) dem Geheimen-Commerzien-Rath Conrad,
4) „ Banquier Martini,
5) „ Geheimen-Commerzien-Rath M. Güterbock,
6) „ Geheimen-Archiv-Rath, Professor Dr. Riedel,
7) „ Geheimen-Ober-Finanz-Rath Scheele,
8) „ Finanz-Assessor Schrader.

Berlin, den 3. Mai 1872.

**Die Direction.**

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Dividende für die Bergisch-Märkischen Stamm-Actien ist für das Jahr 1871 auf $7\frac{1}{2}\,\%$ oder sieben Thaler 15 Sgr. pro Actie festgesetzt und wird gegen Einlieferung des betreffenden Dividendenscheins vom 1. d. M. ab ausgezahlt:

in **Berlin** bei der **Direction der Diskonto-Gesellschaft**, bei der **Berliner Handels-Gesellschaft** und bei der **Bank für Handel und Industerie**;
in **Köln** bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein** und bei den Herren **Deichmann & Co.**;
in **Düsseldorf** bei den Herren **Baum, Boeddinghaus & Co.**;
in **Aachen** bei den Herren **Charlier & Scheibler**;
in **Crefeld** bei dem Herrn **von Beckerath-Heilmann**;
in **Bonn** bei dem Herrn **Jonas Cahn**;
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A von Rothschild & Söhne**;
in **Leipzig** bei dem Herrn **H. C. Plaut**;
in **Breslau** bei dem **Schlesischen Bank-Verein**;
in **Hamburg** bei den Herren **Haller, Soehle & Comp.**;
in **Hannover** bei dem Herrn **M. J. Frensdorff** (Provinzial-Disconto-Gesellschaft);
in **Barmen** bei dem **Barmer Bankverein**;
in **Cassel** bei der **Hauptcasse der Königlichen Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn);
in **Elberfeld** bei den Herren **von der Heydt-Kersten & Söhne** und bei unserer **Haupt-Casse**.

Bei Präsentation mehrerer Dividendenscheine ist denselben ein Nummern-Verzeichniss beizufügen.

Elberfeld, den 6. Mai 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Lieferung von Cement, Kalk und Werksteinen.**

Die Anlieferung von
800 Cubikmeter gelöschten Kalk,
5000 Tonnen Portland-Cement und
250 Cubikmeter Werksteinen
für die Bauwerke auf der Strecke von Riepe bis Glüsingen bei Harburg, Section 49 bis 53, soll ganz oder getheilt im Submissionswege verdungen werden.

Die Massenverzeichnisse, sowie die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters **Neitzke** zu Harburg, Wallstrasse 13, eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien von dort bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Maurer-Materialien" bis zum **21. Mai d. J.** an den oben genannten Abtheilungs-Baumeister einzusenden.

Die Submittenten bleiben 4 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 5. Mai 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Maurer-Arbeiten.**

Die Ausführung der Maurer-Arbeiten auf der Strecke von Riepe bis Glüsingen bei Harburg, Section 49 bis 53, soll nach folgenden 5 Loosen getrennt im Wege der Submission vergeben werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Loos No. | I. | Sect. 49, | umfassend ca. | 1150 | CbkMtr. Mauerwerk |
| „ „ | II. | „ 50, | „ „ | 2900 | „ „ |
| „ „ | III. | „ 51, | „ „ | 2000 | „ „ |
| „ „ | IV. | „ 52, | „ „ | 1900 | „ „ |
| „ „ | V. | „ 53, | „ „ | 3400 | „ „ |

Die Zeichnungen und Massenberechnungen, sowie die Submissionsbedingungen können im Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters **Neitzke** zu Harburg, Wallstrasse No. 13, eingesehen, die letzteren auch gegen Erstattung der Copialien von dort bezogen werden.

Die Offerten, welche auf einzelne oder mehrere Loose abgegeben werden können, sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Maurer-Arbeiten" bis zum **21. Mai d. J.** an den obengenannten Abtheilungs-Baumeister einzusenden.

Die Submittenten bleiben 4 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 6. Mai 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

---

## Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die Lieferung von 500 Ctrn. **Maschinenschmieröl** soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Bedingungen sind auf portofreie Anfragen von unserer Kanzlei, Berlinerstrasse No. 76, zu beziehen.

Offerten sind **nach Vorschrift in den Bedingungen** bis zum öffentlichen Submissionstermin, **den 18. Mai, Vormittags 11 Uhr**, an unsere Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung auf dem Oderthor-Bahnhofe hier einzureichen.

Breslau, den 6. Mai 1872.

**Direction.**

---

## Bekanntmachung.

Bei der Braunschweigischen Bahnverwaltung können noch mehrere Ingenieure und Ingenieurassistenten resp. Bauführer Beschäftigung finden. Reflectanten werden ersucht, sich bei unterzeichneter Direction unter Einreichung ihrer Zeugnisse zu melden. Die Remuneration bleibt weiterer Vereinbarung vorbehalten; im Uebrigen werden dabei die bei anderen Bahnverwaltungen üblichen Sätze als maassgebend betrachtet werden.

Braunschweig, den 8. Mai 1872.

**Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Scheffler.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---

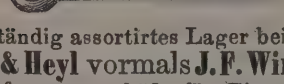
Gebrauchte, wohlerhaltene vollständig fahrbare
**Eisenbahnschienen**
von verschiedenen Profilen und Längen, zur Anlage von **Neben-** und **Arbeitsgeleisen**, sowie zu Bauzwecken geeignet, empfehlen
**Gebrüder Trier, Darmstadt.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45.
— Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

**Eiserne Patentsplinte.**



Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

---

Ein theoretisch und practisch gebildeter, im Construiren von Eisenbahn-Betriebsmitteln geübter
**Maschinen-Techniker,**
welcher seit mehreren Jahren den Werkstätten- und Maschinen-Betrieb einer Mittelgrossen Eisenbahn geleitet hat, wünscht bei Uebergang seiner Bahn an eine andere Verwaltung anderweitig placirt zu werden. Die Expedition dieser Zeitung befördert Adressen sub **A. B.**

---

**Ein Maschinen-Ingenieur,**
welcher ein Polytechnicum besuchte, seit sieben Jahren den Maschinendienst einer sehr frequenten Bahnlinie leitet und gleichzeitig einer Reparatur-Werkstätte vorsteht, sucht eine möglichst selbstständige Stelle als Maschinenmeister.
Gefl. Off. unter **H. K. 9** befördert Herr A. Refelshöfer in Leipzig.

---

**Asphalt-, Copal- und Bernsteinlacke,**
schnell und hart trocknend, mit besonderer Rücksicht für den Gebrauch in den Eisen-Industrie-Etablissements zubereitet, empfehle ich unter Garantie vorzüglichster Beschaffenheit billigst und stehe mit Mustern gern zu Diensten.
**F. A. Beschke,**
Fabrik chemisch-technischer Producte
in Dresden.

---

**Für Bau-Unternehmer**
empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**
**Eisenbahnschienen**
**leichten Calibers** zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 57. Leipzig, am 15. Mai 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Eröffnung der Ungar. Ostbahnstrecke Tövis-Mediasch, sowie der Els.-Lothr Station Wittelsheim. — Die Pacific-Eisenbahn von Omaha nach San Francisco. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Statistischer Bericht über die Sächsischen Staatsbahnen pro 1870. — Ausland: Frankreich, Eisenbahnlinie Lille-Valenciennes; Orléansbahn; Nordbahn. — Submissions-Kalender. — Officielle Anzeigen: Eröffnung der Theilstrecke Przemysl-Chyrow der I. Ungar.-Galizischen Bahn etc. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Ungarischen Ostbahn ist die $8_{,16}$ Meilen lange Bahnstrecke Tövis-Mediasch mit den Stationen

Tövis, Karacsonfalva, Balazsfalva (Blasendorf), Mikeszasza, Kis-Kapus und Medgyes (Mediasch)

am 6. Mai d. J. für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet worden.

Die Station Karacsonfalva ist nur für Personen-, Gepäck und Eilgut-Beförderung eingerichtet.

Berlin, den 8. Mai 1872.

---

Nach der Mittheilung der Kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird deren Station **Wittelsheim**, welche bisher auf den Eilgut-Verkehr beschränkt war, vom 10. Mai d. J. an auch für den Frachtgut-Verkehr in Wagenladungen, jedoch nicht für Stückgüter, eröffnet werden. Berlin, den 8. Mai 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Die Pacific-Eisenbahn von Omaha nach San Francisco.

Unter Bezugnahme auf seine Notizen über Americanische Eisenbahnen im Allgemeinen (siehe Nr. 20 Seite 197 Jahrgang 1872 unserer Zeitung) hat Herr Ingenieur Fölsch in der „Zeitschrift des Oesterr. Ing.- und Arch.-Vereins“ eine Schilderung der Pacific-Bahn von Omaha nach St. Francisco veröffentlicht, die namentlich deshalb von grossem Interesse ist, weil der Verfasser die genannte Bahn im vorigen Jahre selbst bereist hat. Wir entnehmen dieser Schilderung Folgendes: Schon seit der Zeit, als Californien, Nevada, Colorado und andere Staaten des Stillen Oceans durch den Mexicanischen Krieg in den Besitz der Vereinigten Staaten gelangten — es war dies im Jahre 1848 — hatten einzelne hervorragende Männer die Nothwendigkeit angeregt, jene neuen Provinzen durch eine Eisenbahn quer über den Americanischen Continent mit dem Osten zu verbinden. Diese Idee erschien jedoch damals geradezu absurd, da eine solche Eisenbahn auf Hunderten von Meilen durch Gegenden führen musste, von welchen man eigentlich noch gar keine Kenntniss hatte. Nur einzelne kühne Reisende erzählten von der grossen Americanischen Wüste, woselbst viele Tage lang kein Tropfen Wasser zu finden sei, von Gebirgsketten mit ewigem Schnee bedeckt, und von wilden Indianern, welche jeden Weissen erbarmungslos skalpirten. Im Jahre 1852 beschloss die Regierung der Vereinigten Staaten eine grosse Expedition zur Erforschung der Ueberland-Route abzusenden; das Resultat derselben war die Empfehlung einer Bahn-Trace, weit nördlicher als jene, welche mittlerweile zum Bau gelangt ist. Dagegen protestirten jedoch die Südstaaten, weil sie die Bahn durch ihre Territorien geführt wissen wollten, sowie alle Zweifler und mit ihnen zum Theil die tüchtigsten Fachmänner, denen die Lösung einer solchen Riesen-Aufgabe für die nächsten Decennien als unmöglich erschien.

Mittlerweile vollzogen sich jedoch Ereignisse, welche zum entschiedenen Handeln drängten. Es entstand die Mormonenstadt Salt-Lake-City in Utah, wodurch der Weg bis etwa zur Hälfte des früher unbekannten Continentes gebahnt und hier ein fester Stützpunkt gebildet wurde, während andererseits die Regierung durch das Entstehen jenes selbstständigen Staates im Staate um so dringender die Nothwenigkeit fühlte, mit Hilfe besserer Communicationen die Autorität der Vereinigten Staaten aufrecht zu erhalten. Inzwischen war auch in Californien auf vielen Punkten Gold in unglaublicher Menge entdeckt worden. Es hatten sich dort die Städte Sacramento und San Francisco gebildet; eine Eisenbahn zwischen jenen beiden Orten war schon projectirt, und die zahlreiche Bevölkerung der Länder am Stillen Ocean fühlte bitter ihre Isolirung von dem Mittelpunkte des Verkehrs.

Unter diesem Verhältniss begann der Krieg zwischen den Nord- und Südstaaten. Sollte Californien nicht gänzlich für die Regierung verloren gehen, so musste sofort die Ueberlandbahn in Angriff genommen werden. So beschloss denn der Congress 1862, inmitten des Krieges, die Pacific-Eisenbahn unverweilt herstellen zu lassen, und bewilligte zu diesem Zwecke eine reiche Subvention an Geld und Land. Für die Richtung der Bahn wurde, den vorstehend geschilderten Verhältnissen entsprechend, der Mormonenstaat als Mittelstation, San Francisco aber als westlicher Ausgangspunkt festgehalten, unbeirrt durch die frühere Expedition, welche mehr nördlich eine bessere Trace ausgemittelt hatte. Da unterdess die Bahnen von Osten bis gegen den Missouri-Fluss bei Councils-Bluff resp. Omaha vorgedrungen waren, während man andererseits im fernen Westen, vom Stillen Ocean aus, den Bau der Bahn bis Sacramento begonnen hatte: so blieb von der ganzen 760 Deutsche Meilen langen Strecke zwischen New-York und San Francisco noch eine Lücke von 394 Deutschen Meilen auszufüllen.

Zwei Gesellschaften unternahmen gleichzeitig den Bau der Ueberland-Bahn, — die Union-Pacific, von Omaha ausgehend gegen Westen, die Central-Pacific von Sacramento aus gegen Osten — jede anfänglich langsam beginnend, weil der Krieg die finanziellen Mittel lahm gelegt hatte, und weil die Tracirungsarbeit viele Zeit in Anspruch nahm. Später hingegen wurde der Bau rasch fortgesetzt und schliesslich beiderseits mit fieberhafter Geschwindigkeit bis zu dem gemeinsamen Anschlusspunkte vorwärts getrieben, da jede Gesellschaft von der namhaften, nach der Meilenzahl bemessenen Subvention der Regierung den möglichst grossen Theil für sich zu erlangen strebte.

Die Tracirung der Bahn ist in Anbetracht der gegebenen Verhältnisse überraschend schnell durchgeführt, obwohl dieselbe für manche Strecken nicht weniger als 3 bis 4 Jahre in Anspruch nahm. Um die dabei bewältigten Schwierigkeiten zu veranschaulichen, sei nur erwähnt, dass von dem Terrain, welches diese Bahn durchzieht, keinerlei Karten existiren, dass man von dem Zuge der Gebirge, den Thälern und Flüssen absolut Nichts wusste, auch Niemand im Lande war, welcher irgend nähere Auskunft über den Charakter des Terrains oder des Klima's hätte ertheilen können, dass endlich die Indianer, den Einbruch in ihre Jagdgründe voraussehend, unbarmherzig über die Ingenieure herfielen, und dieselben sammt den ihnen zum Schutze beigegebenen Soldaten niedermetzelten. In der That sind bei der Tracirung wie bei dem Baue manche der tüchtigsten Ober-Ingenieure den Wilden zum Opfer gefallen.

Auch andere grosse Schwierigkeiten standen der Bauführung entgegen. In dem ganzen Lande waren weder Arbeitskräfte noch Lebensmittel zu finden, und für lange Strecken musste nicht nur das Holz, sondern selbst das Wasser viele Tagereisen weit zugeführt werden.

Das Terrain zwischen dem Missouri-Flusse und dem Stillen Ocean wird durch die Rocky Mountains und die Sierra Nevada in mehrere gesonderte Regionen zerlegt. Der erste Theil, am Missouri-Flusse, bei Omaha 966 Fuss über Seehöhe beginnend, besteht aus einer offenen, baumlosen Prairie, welche langsam aber stetig gegen die Rocky-Mountains ansteigt und wegen ihres Mangels an Regen und Niederschlag gewöhnlich die Americanische Wüste genannt wird. Etwa 90 Deutsche Meilen von Omaha aus beginnt die zweite, die Gebirgs-Abtheilung, diejenige der Rocky-Mountains und deren Ausläufern. Man gelangt mit Steigungen von 1:60 und Curven,

nirgends schärfer als 1000 Fuss Radius zu dem höchsten Punkte der ganzen Bahn, dem Sherman-Pass, 8220 Fuss über dem Meeresspiegel, welcher Pass ganz ohne Tunnel überschritten wird. In den Rocky-Mountains liegt die Grenze des ewigen Schnees gleich der Baumgrenze namhaft höher als bei uns. Die Region von 8 bis 10 000 Fuss über dem Meeresspiegel ist mit kräftigen Nadelholzwaldungen bedeckt während die Grenze des ewigen Schnees dort erst in 13 000 Fuss Höhe beginnt. Auch in anderer Beziehung erinnert bei Befahrung der Bahn Nichts an die ausserordentliche Höhe von 8200 Fuss, bis zu welcher die Schienengeleise geführt sind. Von Beschwerden in Folge der starken Luftveränderung habe der Verfasser wenigstens keine Spur wahrgenommen. Der Scheitelbahnhof Sherman hat in seiner Nähe eine kleine Ansiedelung geschaffen. Schlagintweit bezeichnet es mit recht als characteristisch, dass man in den höchstbewohnten Orten von Europa und Asien nur Klöster findet, während hingegen in America die Bergwerke, Eisenbahnstationen und Telegraphen-Büreaus am weitesten hinaufgedrungen sind.

Nach Ueberschreitung einiger Wasserscheiden von secundärer Bedeutung, immer im Gebiete der Rocky-Mountains und nirgends unter 6000 bis 6500 Fuss über Null, gelangt die Bahn in das Bitter-Creck-Thal, woselbst Mineralsalze auf weite Distanzen das Wasser unverwendbar machen. Hier waren ziemlich bedeutende Bauten erforderlich, und die Buhn erreicht eine zweite Hauptwasserscheide, 7540 Fuss hoch bei Aspen, von wo das Maximalgefälle von 1:60 durch vielfach gewundene Schluchten bis Ogden hinunterführt. Diese Station, 229 Deutsche Meilen von Omaha entfernt, bildet den Endpunkt der Union-Pacific-Bahn, welche jetzt durch Expresszüge in 54 Stunden, also etwa mit 4¼ Deutschen Meilen per Stunde Geschwindigkeit, einschliesslich der Aufenthalte, durchfahren wird. Es hatte allerdings die Union-Pacific-Bahn, um sich einen grösseren Theil der Regierungs-Subvention zuzuwenden, auch jenseits Ogden in dem ebenen Grunde — die von San Francisco her vorrückende Central-Pacific-Bahn überschreitend, um viele Meilen neben letzterer parallel hinlaufend, weiter gebaut — doch wurde durch den Congress der Endpunkt bei Ogden definitiv festgesetzt.

An hervorragenden Bauwerken sind ausser den hölzernen Schneezäunen, welche oft in 3 bis 4 Reihen hinter einander ausgeführt wurden, besonders die Schnee-Galerien zu erwähnen, von denen auf dieser Strecke eine namhafte Anzahl in der Gesammtlänge von etwa 1½ Deutschen Meilen vorkommen. Diese Schnee-Galerien bilden eine vollständige Einwandung, welche nur der Ventilation halber auf solchen Stellen offen gelassen ist, woselbst keine Schneeverwehung zu befürchten steht. Manche der Galerien tragen den Charakter der Provisorien an sich, während andere hingegen, namentlich dort, wo zeitweilig Lawinenstürze vorkommen, von schweren Hölzern kräftig construirt sind. Zum grossen Theil wurden die Schnee-Galerien erst nach Eröffnung der Bahn dort erbaut, wo sich dies erfahrungsgemäss als nothwendig herausstellte. Damit ist auch eine Gefahr beseitigt, welche anfänglich Viele vor Benützung der Bahn zur Winterzeit abschreckte — die Gefahr nämlich, dass der Zug irgendwo längere Zeit im Schnee stecken bleibe, was die Reisenden in jenen unbewohnten Gegenden dem Hungertode preisgeben würde. Thatsächlich ist Anfangs einmal der Expresszug im Schnee festgerathen, und nur die Vorsichtsmassregel, stets Lebensmittel für mehrere Tage mitzunehmen, hat damals grosses Unglück verhütet. Jetzt nach Herstellung vieler Schnee-Galerien steht solche Gefahr kaum noch zu befürchten.

Für jede Schnee-Galerie, so wie für jede grosse hölzerne Brücke ist ein Wächter aufgestellt, welcher nach dem Passiren des Zuges das Object untersucht und etwa herabgefallene Funken sorgfältig ablöscht. Zur Sommerszeit sind übrigens, trotz dieser Vorsicht, schon wiederholt solche hölzerne Schneegalerien in Brand gerathen, weshalb auf gewissen Puncten der Bahn ein Löschzug, bestehend aus der Locomotive, einer kräftigen Dampfspritze und mehreren miteinander in Verbindung stehenden Wasserwagen stets bereit gehalten wird, um etwa bestehende Brände sofort zu bekämpfen. Auf der Union-Pacific-Bahn kommen trotz des durchschnittlich sehr günstigen Terrains einzelne Tunnels vor. Dieselben haben jedoch keine bedeutende Länge nnd sind im losen Terrain lediglich mit Holz ausgezimmert, was in America bei Bahnen 1. Classe zugelassen und als definitive Construction betrachtet wird.

Besondere Schwierigkeiten standen der Beschaffung des für den Betrieb erforderlichen Wassers entgegen. Anfänglich verwandte die Gesellschaft zahlreiche Wasserzüge, welche jedoch, der grossen Kosten halber, jetzt successive aufgelassen und durch permanente Anlagen ersetzt werden; so hat man artesische Brunnen bis zu 1000 Fuss abgeteuft, Zuleitungen vom Gebirge angelegt und Windmühlen zur Hebnng des Wassers erbaut.

Der Bau der Pacific-Bahn wurde so rasch gefördert, dass schon im Mai 1869 die Eröffnung der ganzen Länge stattfinden konnte, während die Concession den Vollendungstermin erst auf das Jahr 1876 anberaumt hat.

Ueber den Betrieb auf der Union-Pacific-Bahn wäre zu bemerken, dass jetzt täglich 1 Expresszug, 1 gemischter nnd 1 Lastzug in jeder Richtung regelmässig verkehrt. Ausserdem werden Extra-Frachtzüge je nach Bedarf eingeschaltet. Die Einnahmen der am 16. Mai 1869 in ihrer ganzen Läuge eröffneten Bahn betrugen im Jahre 1870 66000 fl. per Oesterr. Meile, von welchen etwa 50% durch die Betriebskosten aufgezehrt sind. Für 1871 wurden durch bessere Verwaltung die Betriebskosten auf 44% herabgebracht, was für Americanische Verhältnisse als sehr günstig bezeichnet werden muss, da dort sehr viele Bahnen mit 65, 75 und selbst 85% Betriebskosten arbeiten. Der Verkehr ist noch in der Kindheit begriffen und steigert sich von Jahr zu Jahr in raschem Maasse.

Dem Bau des zweiten Theiles der Ueberland-Bahn, der Central-Pacific, standen sehr ernste Schwierigkeiten entgegen, welche sich nur durch die grösste Energie bewältigen liessen. Denn einestheils musste man Schienen-Werkzeuge und Fahrbetriebsmittel von den östlichen Provinzen der Vereinigten Staaten um das Cap Horn herum und den Stillen Ocean hinaufführen, derart, dass dieses Material oft mehr als ein halbes Jahr auf der See unterwegs blieb; anderseits hatte der Bau von Sacramento aus zunächst die schroffe Gebirgskette der Sierra-Nevada zu überschreiten, bevor man zu den leichten rasch herstellbaren Strecken gelangen konnte. In Folge dieser Schwierigkeiten und der dadurch hervorgerufenen Ueberstürzung des Baues ist auf manchen Stellen der Bahn die Tracirung nicht ganz zweckmässig ausgefallen

Die fieberhafte Eile, mit welcher jede der beiden gegen einander arbeitenden Gesellschaften die meiste Bahnlänge zu occupiren suchte, erklärt sich leicht durch die glänzende, vom Congress bewilligte Subvention. Es hatte nämlich die Regierung ausser der unentgeldlichen Ueberweisung von grossen Landcomplexen links und rechts der Trace, noch einen directen Zuschuss von 16 000 Dollar für jede Englische Meile leichter Bahn, 32 000 Dollar für mittelschwierige und 48 000 Dollar für schwierige Strecken zugestanden, weil man damals die Kosten des Baues bedeutend überschätzte. Zur Erlangung dieser Subvention fand, nachdem der Unterbau hergestellt war, bei dem Legen des Oberbaues von jeder Seite aus ein förmliches Wettrennen statt. Monate lang hat man Tag für Tag durchschnittlich nicht weniger als ½ Deutsche Meile Geleise von jedem Ende aus vorwärts gelegt. Das Maximum der Leistung betrug bei der Union-Pacific-Bahn 1½, bei der Central-Pacific sogar 2¼ Deutsche Meilen per Tag, wobei die Schwellen meist per Achse vorausgeführt waren, während man mit den Schienen per Locomotive vorwärts rückte, und ebenso die Arbeiter-Cantinen mit einem Zuge der Legung nachfolgen liess. Jedenfalls ist solche überraschende Leistung bisher noch in keinem anderen Lande vollbracht, und dort wurde sie nur durch vorzügliche Organisation, sowie durch bewundernswerthe Geschicklichkeit ermöglicht. Die Schienen wiegen 18 bis 20¾ Zollpfund per Oesterr. Fuss. Die schwere Gattung wurde für Gebirgsstrecken bei grossen Steigungen verwendet.

Die Central-Pacific-Bahn durchschneidet von Ogden aus zunächst in etwa 100 Deutschen Meilen Länge die dritte der früher bezeichneten Regionen ein Binnenbassin, das 4—6000 Fuss über dem Meeresspiegel liegt; in dieser Bahnabtheilung kommen keine Bauwerke von besonderem Interesse vor. Sodann gelangt die Bahn an die Gebirgskette der Sierra Nevada. Die von dem östlichen Fusse noch zu ersteigende Höhe beträgt etwa 3000 Fuss und sanfte Abdachungen des Gebirges haben auf dieser Seite den Bau wesentlich gefördert. Das Klima der Sierre Nevada, deren Scheitel mit einem Tunnel von 1659 Fuss (dem längsten auf der ganzen Bahn) in der Höhe von 7017 Fuss über dem Meeresspiegel durchkreuzt wird, ist bei weitem rauher als jenes des Sherman-Passes, obwohl der letztere 1200 Fuss höher liegt. Vom September bis Mai bedeckt der Schnee oft in Höhen von 10 bis 15 Fuss die Sierra Nevada. Es wurde deshalb die Bahn in der Gesammtlänge von 9 Deutschen Meilen durch eine Reihe von Schnee-Galerien geschützt, welche theils frei stehen, theils an die Gebirgsabhänge sich anlehnen, um Lawinenstürze abzuhalten. Auf der Scheitelstation Summit wurden selbst die Nebengeleise durch solche Schnee-Galerien eingeschlossen. Zuweilen sind diese Galerien eine ganze Deutsche Meile lang, nur auf einzelnen sehr kurzen Zwischenstrecken unterbrochen oder seitlich geöffnet, so weit dies für die Ventilation durchaus nothwendig ist.

Bei der Weiterfahrt bergab bemerkt man vor Allem links und rechts der Bahn ein Netzwerk von Wasserleitungsgräben, Schleussen und Rinnen, welche allerdings zur Herbstzeit meist trocken liegen, zu andern Jahreszeiten aber Wasser in reichen Mengen zuführen. Einzelne der Rinnen sind in mehr als 100 Fuss Höhe über breite Thalschluchten geführt, und haben solche Weite, dass man mit Pferd und Wagen durch dieselbe fahren könnte. Bald zeigt sich auch der Zweck dieser Canäle. Die Bahn schneidet nämlich mitten durch die reichsten Golddistrikte, welche sich an der westlichen Abdachung der Sierra Nevada befinden. Zu beiden Seiten der Bahn wird die Goldgewinnung auf hydraulischem Wege betrieben. Dieses Verfahren, das sogenannte Hydraulic-Mining, besteht darin, die goldhaltigen Geröll- und Thonschichten mittelst eines kräftigen Wasserstrahles abzuwaschen. Man schleudert solche Wasserstrahlen wo möglich mit 150 bis 250 Fuss Druck aus Mundstücken von 3 bis 4 Zoll lichter Weite gegen die abzuarbeitende Wand, wodurch Alles bis auf die grossen Felsblöcke zerbröckelt wird. An dem tiefsten Punkte wird das abfliessende Wasser sammt dem mitgeschwemmten Gerölle oder Thon in geneigten hölzernen Rinnen zusammengefasst, in welchen das schwere Gold an gewissen Ruhepunkten liegen bleibt. Auf diesen Punkten sind ausserdem eigene Behälter mit Quecksilber angebracht,

welches das Gold rasch absorbirt. Aus dem so gebildeten Amalgam wird dann das Gold wieder ausgeschieden. Mit Hilfe dieser mehr oder minder vollkommenen Methode hat man in Californien ganze Berge versetzt und bei weitem mehr Gold gewonnen, als durch den bergmännischen Betrieb; doch verursacht das Hydraulic-Mining eine unglaubliche Verwüstung des Landes. Reihen Felder oder Waldungen werden heruntergewaschen, die Thäler durch das bewegte Material verschüttet, sowie Flüsse und Bäche mit Sand und Schlamm überfüllt. Die in den Sacramento-Fluss gelangten Schottermassen erhöhten z. B. das Bett desselben in solcher Weise, dass die Stadt Sacramento wiederholt die ärgsten Ueberschwemmungen erlitt und man nicht nur die Flussufer eindeichen, sondern sogar die Strassen um 8 bis 10 Fuss erhöhen musste.

Von dem Scheitel der Sierra Nevada hat die Bahn in beinahe ununterbrochener Folge um etwa 7000 Fuss zu fallen. Manche Punkte dieser Strecke erinnern an die Semmering-Bahn, obwohl letzterer unbedingt der Vorzug gebührt, sowohl in Bezug auf Kühnheit der Ausführung als auf Schönheit der Scenerie. Grossartig ist auf der Pacific-Bahn vielleicht nur das Cap Horn, woselbst man die Bahn knapp an dem Vorsprung einer fast senkrecht abfallenden Felswand eingesprengt hat, während etwa 2000 Fuss tiefer der American River den Fuss dieser Felswand bespült. Um die Reize der Landschaft frei betrachten zu können, lässt die Bahngesellschaft hier gewöhnlich dem Expresszuge einen oben gedeckten, aber seitwärts offenen Aussichtswagen anhängen, in welchen man während der Fahrt bequem aus den übrigen Waggons gelangen kann.

Das Gefälle der Abfahrt beträgt beinahe durchgehends 1:45, mit einzelnen scharfen Bögen von 1000 Fuss Rad., während auf den übrigen Strecken der ganzen Pacific-Bahn das Maximum nirgends 1:60 überschreitet. Die Kreuzung der Sierra erforderte 15 kurze Tunnels und eine Anzahl von imposanten hölzernen Viaducten von etwa 100 Fuss Höhe. Am Fusse der Sierra Nevada erreicht die Bahn das gewerbfleissige Sacramento — die Hauptstadt Californiens, mit etwa 17 000 Einwohner.

Der letzte Theil der Ueberlandbahn ist ziemlich originell. Man fährt nämlich eine halbe Deutsche Meile weit auf Gerüsten, zu beiden Seiten von der See bespült, in die Bucht hinein, auf deren entgegengesetzter Seite sich San Francisco befindet. Die Bahn soll nämlich später auf einer Insel in der Bucht enden, was jedoch vom Congresse bisher nicht genehmigt ward. So steht jetzt der Bahnhof, auf Piloten von Holz erbaut, inmitten der weiten Bucht, und Fährdampfer übersetzen den Reisenden nach San-Francisco.

Ein sehr interessantes Werk, das auch für die Pacific-Bahn von grosser Bedeutung wird, ist die durch den in San-Francisco lebenden Deutschen Ingenieur, Herrn v. Schmidt in Angriff genommene Ableitung des Sees Tahoe. Dieser See von 11 Quadratmeilen Grösse, welcher etwa 6250 Fuss über den Meeresspiegel in der Sierra Nevada unfern der Pacific-Bahn liegt, soll nämlich durch eine speciell für diesen Zweck gebildete Wasser-Gesellschaft abgeleitet werden. Hiezu ist unter Anderem ein Tunnel, etwa 2500 Klaftern lang, durch den Hauptgebirgsstock der Sierra Nevada nothwendig. Der Tunnel soll gleichzeitig auch für die Pacific-Bahn dienen, und den Scheitel der Bahn um etwa 1000 Fuss erniedrigen, was nicht nur die zu ersteigende Höhe, also die Betriebskosten namhaft ermässigt, sondern auch die Bahn um etwa drei Deutsche Meilen abkürzt, und den gefährlichsten Theil derselben in der Schnee-Region ganz vermeidet. Damit entfällt denn auch eine lange Reihe von Schnee-Galerien, was schon der Feuersgefahr wegen dringend wünschenswerth ist, denn noch im Juli v. J. sind trotz der Hilfe des Löschzuges 1600 Lauf-Fuss der Schnee-Galerien, durch Funken der Locomotive entzündet, ganz abgebrannt, wobei durch die Hitze viele Schienen verbogen und unfahrbar gemacht wurden. Man hatte schon bei der Tracirung der Bahn einen ähnlichen Tunnel beantragt, aber damals auf die Herstellung desselben verzichtet, nur um den Bau rasch vollenden zu können. Jetzt soll der Tunnel durch die Wassergesellschaft gegen entsprechenden Beitrag von der Eisenbahn zum gemeinsamen Gebrauch erbaut werden. Das Bau-Capital von 10 Millionen Dollars wird sich ohne Zweifel gut rentiren, da das auf 10 bis 12 Millionen Eimer per Tag geschätzte verfügbare Wasserquantum in den Goldminen jederzeit leicht zu hohen Preisen abgesetzt werden kann und der Beitrag der Bahn-Gesellschaft einen namhaften Theil der aufzuwendenden Baukosten deckt.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

**Aus Sachsen.** (Statistischer Bericht über die Sächsischen Staatsbahnen bis zum Schlusse des Jahres 1870.)

Der vom Sächsischen Finanz-Ministerium herausgegebene „statistische Bericht über den Betrieb der unter Königlich Sächsicher Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen im Jahre 1870“ enthält ein reiches Material aus dem Einiges herauszugreifen hier gestattet sei.

1. Die Höhen der im Königreiche Sachsen gelegenen Staatsbahnstationen werden nach einem Normalpunct bemessen der für dieselben als Nullpunct dient und im Staationsgebäude der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn zu Altstadt, Dresden eingelassen ist. Dieser Nullpunct liegt $2_{,071}$ Meter über dem Schienenkopfe des in der Nähe des gedachten Stationsgebäudes liegenden Hauptgleises, ferner $11_{,267}$ Meter über dem Nullpuncte des Elbpegels an der alten Elbbrücke zu Dresden und $116_{,269}$ Meter über dem Spiegel der Ostsee. Die Höhendifferenzen der Schienenköpfe vom Hauptgeleise und dem Normalpuncte am Altstädter Bahnhofe sind nun bei folgenden Stationen die nachstehenden:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| bei Station | Neust.-Dresden | — | $3_{,771}$ | Meter. |
| „ „ | Pirna | + | $1_{,375}$ | „ |
| „ „ | Leipzig | + | $3_{,085}$ | „ |
| „ „ | Krippen | + | $9_{,934}$ | „ |
| „ „ | Borna | + | $22_{,989}$ | „ |
| „ „ | Potschappel | + | $44_{,729}$ | „ |
| „ „ | Altenburg | + | $61_{,021}$ | „ |
| „ „ | Bautzen | + | $86_{,556}$ | „ |
| „ „ | Crimmitzschau | + | $121_{,138}$ | „ |
| „ „ | Zittau | + | $145_{,640}$ | „ |
| „ „ | Zwickau | + | $170_{,811}$ | „ |
| „ „ | Chemnitz | + | $188_{,947}$ | „ |
| „ „ | Herrnhut | + | $227_{,301}$ | „ |
| „ „ | Oelznitz | + | $273_{,864}$ | „ |
| „ „ | Freiberg | + | $295_{,785}$ | „ |
| „ „ | Franzenzbad | + | $331_{,299}$ | „ |
| „ „ | Elster | + | $353_{,600}$ | „ |
| „ „ | Annaberg | + | $420_{,182}$ | „ |
| „ „ | Falkenstein | + | $433_{,105}$ | „ |
| „ „ | Brambach | + | $458_{,040}$ | „ |
| „ „ | Reuth | + | $462_{,027}$ | „ |

2. Gelegentlich der Militärtransporte in den Monaten Juli und August 1870 war der freie Verkehr auf folgenden Strecken ganz aufgehoben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| zwischen | Chemnitz und Flöha | während | 2 Tagen, |
| „ | Dresden und Zwickau | „ | 6 „ |
| zwischen | Zwickau und Hof | während | 7 Tagen, |
| „ | Leipzig und Eger | „ | 7 „ |
| „ | Gössnitz und Gera | „ | 7 „ |
| „ | Görlitz und Dresden | „ | 13 „ |
| „ | Glauchau und Gössnitz | „ | 14 „ |
| „ | Brunn und Neumark | „ | 19 „ |
| „ | Wüstenbrand und Lugau | „ | 19 „ |

wobei indessen zu berücksichtigen ist, dass auf mehreren der vorgedachten Linien Militärzüge nicht gefahren sind, sondern die Fahrzeuge nur dermassen für die Militärtransporte in Anspruch genommen waren, dass der Verkehr auch auf vom Militär nicht berührten Linien eingestellt werden musste.

Der Güterverkehr speciell wurde vom 21. Juli bis 2. August 1870 auf sämmtlichen Linien mit Ausnahme der von Zittau-Reichenberg vollständig und von da bis 8. August 1870 partiell aufgehoben.

Die Gesammtleistung für Militärzwecke bestand in 942 beladenen und 554 leeren Zügen. Erstere bezifferten sich auf 165 270 Personenwagenachsmeilen und 1 779 304 Güterwagenachsmeilen, zusammen 1 944 575 Achsmeilen, letztere auf 80 688 Personenwagen, 1 223 397 Güterwagen-, zusammen 1 304 086 Achsmeilen. Hiervon kommen auf die Linien Leipzig-Hof 1 105 500 Achsmeilen beladene und 715 008 leere Züge und auf die Linie Dresden-Görlitz 723 047 Achsmeilen beladene und 554 947 Achsmeilen leere Züge, während der Rest sich auf 7 Nebenlinien vertheilt.

3. Die Verwaltung der Sächsischen Staatsbahnen hat vom September 1870 bis zum Schlusse des Jahres 1871 von ihren Beamten 171 Mann aushilfsweise an die Verwaltungen occupirten Bahner abgegeben. Diese 171 Beamte, welche zusammen 26 684 Tage, im Durchschnitt Jeder 156 Tage Dienst leisteten, gehörten mit

| | | | |
|---|---|---|---|
| $0_{,59}$ | pCt. | dem | Oberaufsichtspersonal |
| $2_{,34}$ | „ | „ | Büreaupersonal |
| $18_{,71}$ | „ | „ | Bahnunterhaltungs- und Bahnaufsichtspersonal |
| $33_{,33}$ | „ | „ | Stationspersonal |
| $24_{,56}$ | „ | „ | Maschinenpersonal |
| $20_{,47}$ | „ | „ | Fahrpersonal |

an und waren $3_{,87}$ pCt. vom gesammten Beamtenetat der Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1870. Zwei von den commandirten Beamten verstarben in Frankreich.

4. Das Bau-Capital incl. aller Verwendungen bis zum Schlusse des Jahres 1870 betrug bei den im Eigenthume des Sächsischen Staatsbefindlichen Bahnen mit einer Gesammtlänge von $100_{,668}$ Meilen = $755_{,010}$ Kilometern Thaler 69 792 835. $25_{,7}$ Groschen und bei den im Betriebe der Staatsbahnverwaltung stehenden Privatbahnen mit einer Gesammtlänge von $17_{,099}$ Meilen = $128_{,244}$ Kilometer Thaler 9 076 291. $11_{,5}$ Groschen und zwar kommen bei der

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sächsisch-Bayerischen B. | pro Meile Bahnlänge Thlr. | | 754 062,3 |
| Obererzgebirgischen B. | „ „ „ „ | | 496 582,3 |
| Niedererzgebirgischen B. | „ „ „ „ | | 762 445,5 |
| Voigtländisbhen B. | „ „ „ „ | | 474 434,8 |
| Chemnitz-Annaberger B. | „ „ „ „ | | 546 624,0 |
| Tharandt-Freiberger B. | „ „ „ „ | | 893 990,3 |
| Freiberg-Flöhaer und Niederwiesa-Hainichener B. | „ „ „ „ | | 989 180,6 |
| Sächsisch-Böhmischen B. | „ „ „ „ | | 955 917,6 |
| Sächsisch-Schlesischen B. | „ „ „ „ | | 615 489,2 |
| Zittau-Grossschönauer B. | „ „ „ „ | | 476 954,9 |
| Dresden-Tharandter B. | „ „ „ „ | | 579 637,7 |
| Borna-Kieritzscher B. | „ „ „ „ | | 209 325,5 |
| Chemnitz-Würschnitzer B. | „ „ „ „ | | 251 076,0 |
| Gössnitz-Geraer B. | „ „ „ „ | | 326 255,8 |
| Greiz-Brunner B. | „ „ „ „ | | 285 733,8 |
| Löbau-Zittauer B. | „ „ „ „ | | 624 554,3 |
| Zittau-Reichenberger B. | „ „ „ „ | | 1 018 675,9 |

In dieser Gesammtsumme für Baukosten sind inbegriffen 9 755 312 Thlr. 10,3 Groschen Aufwendung für Betriebsmittel, während weitere 2 336 006 Thlr. 18,9 Groschen zu gleichem Zwecke aus dem Betriebsfonds und 800 000 Thlr. — im Jahre 1870 aus der Staatskasse zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendet wurden.

Das eigentliche Anlagecapital beträgt jedoch, in Berücksichtigung, dass für den Ankauf der Chemnitz-Riesaer Bahn statt der vor der Bauendigung bereits verausgabten 7 268 406 Thlr. 21,8 Groschen Seiten des Staates nur 5 489 210 Thlr. 16,8 Groschen und für die Niedererzgebirgische Bahn statt 12 898 289 Thlr. 23,2 Gr. nur 11 119 093 Thlr. 18,2 Groschen verwendet wurden, andrerseits aber für die Dresden-Tharandter (Alberts-) Bahn statt der aufgewendeten Baukosten von 2 478 505 Thlr. 23,0 Groschen ein Kaufpreis von Thlr. 3 062 720 Thlr. gezahlt werden musste, hierzu endlich auch noch 560 548 Thlr. 4,0 Gr. zu rechnen sind, welche bis zum Schlusse des Jahres 1870 für Vervollständigung der Bahnanlagen aus dem Betriebsfonds gezahlt waren, insgesammt 72 094 408 Thlr. 20,6 Groschen.

Bei den in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen ist das Anlage-Capital indentisch mit dem (oben angeführten) Baucapitale.

Nach Procenten betragen die Kosten für den Bahnbau

| | | von dem Anlagecapital. |
|---|---|---|
| bei den Staatsbahnen | überhaupt | 54,47 pCt. |
| „ der Sächsisch-Bayerischen B. | insbesondere | 68,95 „ |
| „ „ Freiberg-Tharandter B. | „ | 71,78 „ |
| „ „ Freiberg-Flöha und Niederwiesa-Hainichener B. | „ | 78,64 „ |
| „ „ Sächsisch-Böhmischen B. | „ | 60,74 „ |
| „ „ Dresden-Tharandter B. | „ | 54,47 „ |
| für den Grunderwerb | | |
| bei den Staatsbahnen | überhaupt | 6,54 „ |
| „ „ Sächsisch-Bayerischen B. | insbesondere | 4,34 „ |
| „ „ Freiberg-Tharandter B. | „ | 3,57 „ |
| „ „ Freiberg-Flöha und Niederwiesa-Hainichener B. | „ | 4,18 „ |
| „ „ Sächsisch-Böhmischen B | „ | 15,77 „ |
| „ „ Dresden-Tharandter B. | „ | 8,46 „ |
| für Hochbauten | | |
| bei den Staatsbahnen | überhaupt | 8,12 „ |
| „ der Sächsisch-Bayerischen B. | insbesondere | 5,91 „ |
| „ „ Obererzgebirgischen B. | „ | 11,89 „ |
| „ „ Voigtländischen B. | „ | 10,44 „ |
| „ „ Chemnitz-Annaberger A. | „ | 12,07 „ |
| „ „ Freiberg-Tharandter B. | „ | 6,31 „ |
| „ „ Freiberg-Flöha und Niederwiesa-Hainichener B. | „ | 5,45 „ |
| „ „ Sächsisch-Böhmischen B. | „ | 10,96 „ |
| „ „ Dresden-Tharandter B. | „ | 5,10 „ |

Bei den in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen stellen sich diese Durchschnittsprocentsätze

für Bahnbau auf 64,97 pCt. vom Anlagecapital
„ Grunderwerb „ 10,11 „ „ „
„ Hochbauten „ 9,86 „ „ „

5. An Eisenbahn-Neubauten sind zu erwähnen: Die Chemnitz-Leipziger Bahn mit Zweigbahnen, die Radeberg-Camenzer und Grossschönau-Warnsdorfer Bahn. Ueber diese sind Details bereits an früheren Stellen dieses Blattes angeführt worden.

6. Die Neubauten auf den Bahnen beschränken sich auf untergeordnete Objecte, hervorzuheben ist jedoch hierbei, dass die Gesammtlänge der Schienengleise auf den Staatseisenbahnen (incl. der Chemnitz-Würschnitzer Privatbahn) am Schlusse des Jahres 1870 betrug: 1 656 608 laufende Meter d. i. bei 108,82 Meilen Bahnlänge pro Meile 15 223 Meter Gleislänge. Zugewachsen sind im Jahre 1870 18 678 laufende Meter Schienenlänge, hervorgerufen ausser durch einige Gleisvermehrungen auf grösseren Bahnhöfen, durch die in Staatseigenthum übergegangenen Borna-Kieritzscher Privatbahn.

Von den obgedachten 108,82 Meilen sind 73,8 Meilen mit Doppelgleis versehen.

7. Die bauliche Unterhaltung der Staatsbahnen (und zwar immer mit Einschluss der Chemnitz-Würschnitzer Privatbahn) erforderte einen Gesammtbruttoaufwand von 2 757 599 Thlr. 17 Ngr. 2 Pf., wovon jedoch der Werth des ausgewechselten alten Oberbaumaterials mit 1 042 068 Thlr. 26 Ngr. 7 Pf. in Abzug zu bringen ist, so dass sich ein Nettoaufwand von 1 715 530 Thlr. 20 Ngr. 5 Pf. ergiebt.

Hiervon entfallen u. A. a) für Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Gräben und Aufwand für gewöhnliche Schneebeseitigung 19 109 Thlr. 25 Ngr. 1 Pf., b) für Unterhaltung des Oberbaues nebst Weichen, Drehscheiben etc. 2 531 753 Thlr. 17 Ngr. 2 Pf. brutto und nach Abzug des Erlöses aus alten Materiale 1 489 684 Thlr. 20 Ngr. 5 Pf. netto. Eingewechselt wurden im Jahre 1870 im Ganzen 659 671 laufende Meter Schienen und 318 608 Stück Schwellen; c) für Unterhaltung der Hochbauten auf den Bahnhöfen 48 870 Thlr. 25 Ngr. 6 Pf., d) für Unterhaltung des Telegraphenwesens 12 101 Thlr. 26 Ngr. — Pf. e) für aussergewöhnliche Schneebeseitigung 16 087 Thlr. 15 Ngr. 3 Pf., f) für Gehalte, Remunerationen etc. 392 927 Thlr. 3 Ngr. 3 Pf.

8. Die Transportmittel wiesen am Schlusse des Jahres 1870 einen Bestand nach von 295 Locomotiven, 695 Personenwagen mit 24 856 Plätzen (darunter 1 131 I. Classe, 6820 II. Classe, 16 755 III. Classe und 150 IV. Classe und 9883 Güterwagen (incl. Gepäck- und Viehwagen) mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 1 386 730 Zoll-Centnern.

Die Anschaffungskosten betrugen für die Locomotiven und Tender (meist aus der Fabrik von Richard Hartmann, jetzt „Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz“) 4 551 946 Thl., für die Personenwagen 1 501 806 Thlr. und für die Güterwagen 6 817 612 Thlr.

Die Locomotiven haben im Jahre 1870 zurückgelegt 1 007 066,3 Meilen, wovon 924 509,4 Nutzmeilen; die Personenwagen auf der eigenen Bahn 6 962 630 eigene und 575 798 fremde Achsenmeilen und auf fremden Bahnen 548 403 Achsenmeilen; die Güterwagen auf der eigenen Bahn 30 198 050 eigene und 17 152 652 fremde Achsenmeilen und auf fremden Bahnen 16 468 478 Achsenmeilen. An Wagenmiethe ist gezahlt worden 316 487 Thlr und eingenommen 319 523 Thlr.

Verbraucht ist worden a. bei den Locomotiven zur Feuerung: 91 168 Kubikfuss Holz, 3 239 000 Pfund Coaks und 203 718 800 Pfund Steinkohlen, pro Locomotivmeile 205,5 Pfund. Die Kosten für dieses Feuerungsmaterial (einschliesslich der Nebenkosten an Arbeitslöhnen Kohlenkörben etc.) belaufen sich auf 366 096 Thlr., durchschnittlich pro Locomotivmeile 10,9 Ngr.; ferner wurden aufgewendet an Schmiermaterial 231 417 Pfund für 34 077 Thlr., Putzmaterial 98 418 Pfund für 9482 Thlr.

b. Bei den Wagen: an Schmiermaterial 183 042 Pfund für 26 210 Thaler, an Putzmaterial 26 383 Pfd. für 2246 Thaler.

Reparaturkosten haben erfordert: die Locomotiven 140 920 Thlr., die Tender 19 301 Thlr., die Personenwagen 69 320 Thaler und die Güterwagen 187 900 Thaler.

9. Aus den Frequenzübersichten sei hervorgehoben, dass im Jahre 1870 befördert wurden 5 899 618 Personen, nämlich 23 979 in 1. Wagenclasse, 1 033 589 in 2., 4 622 007 in 3., und 80 818 in 4. Wagenclasse, sowie 139 225 Personen zu ermässigten Fahrpreisen (Militärpersonen). Davon kommen 5 445 073 Personen auf den Binnenverkehr, 393 097 Personen auf den directen Verkehr und 61 448 Personen auf den Durchgangsverkehr.

Der Güterverkehr weist eine Gesammtfrequenz von 98 879 685 Centnern nach, wovon 57 586 974 Centner auf den Binnenverkehr, 27 470 762 Centner auf den directen Verkehr und 13 821 948 Centner auf den Durchgangsverkehr entfallen.

Im Durchschnitte kommen auf jede Meile Bahnlänge 55 137 beförderte Personen (davon 0,41 Procent in 1. Classe, 17,52 Procent in 2. Classe 80,70 Procent in 3., und 1,37 Procent in 4. Wagenclasse) und 902 186 Centner Güter. Es documentirt dies, den Ergebnissen des Jahres 1869 gegenübergehalten eine Abnahme beim Personenverkehre von 8,38 Procent, beim Güterverkehre von 7,09 Proc.

An Depeschen wurden befördert 3877 Staats- und 112 402 Privatdepeschen, letztere mit einem Erlöse von 19 580 Thaler, wovon der Staatsbahnverwaltung 6205 Thaler zufallen.

Was die Frequenz nach Stationenverhältniss erlangt, so ergeben sich als die wichtigsten Strecken:

| | mit einem wechselseitigen Verkehr von |
|---|---|
| Dresden-Altstadt und Potschappel (1 Meile) . | 201 059 Personen. |
| Dresden-Neustadt und Radeberg (2 Meilen) . | 153 993 „ |
| Dresden-Altstadt und Pirna (3 Meilen) . . | 142 705 „ |
| Dresden-Altstadt und Tharand (2 Meilen) . . | 96 233 „ |
| Leipzig und Gaschwitz (1 Meile) . . . . . | 95 934 „ |

während die Frequenz zwischen

| | |
|---|---|
| Dresden-Neustadt und Fischbach (3 Meilen) auf | 27 559 „ |
| und | |
| Franzensbad und Eger (1 Meile) . . . . . „ | 27 371 „ |

herabsinkt.

Im Güterverkehr geben folgende Zahlen das Verhältniss an:

| | | | |
|---|---|---|---|
| zwischen Zwickau u. Leipzig . . . | wurden befördert | | 5 235 368 Ctnr. |
| „ Potschappel u. Altst.-Dresden | „ | „ | 4 732 037 „ |
| „ Zwickau u. Hof . . . . . | „ | „ | 2 572 505 „ |
| „ Zwickau u. Chemnitz . . . | „ | „ | 1 670 935 „ |
| „ Lugau u. Chemnitz . . . | „ | „ | 1 565 208 „ |

während die Frepuenz herabsinkt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| zwischen Zwickan u. Waldheim . . | wurden befördert | | 147 340 Ctnr. |
| „ Zwickau u. Mehltheuer . . | „ | „ | 145 254 „ |
| „ Lugau u. Siegmar . . . . | „ | „ | 144 015 „ |
| „ Leipzig u. Schneeberg . . | „ | „ | 143 488 „ |

In dieser Rubrik ist noch besonderes Augenmerk auf den Steinkohlenverkehr zu richten. Von der Production der Steinkohlenwerke bei Dresden an 10 905 397 Centner wurden der Bahn zugeführt 54,92 Procent oder 5 989 108 Centner, von der Ausbeute der Zwickauer Werke an 37 371 540 Centner fielen dem Bahntransporte 79,64 Procent oder 29 763 445 Centner und von der Ausbeute der Lugau-Würschnitzer Werke an 3 904 089 Centner 70,43 Procent oder 2 749 310 Centner zu. Der geringe Procentsatz bei den Kohlen aus den Dresdner Werken rührt daher, das die Nähe Dresdens eine grössere Abfuhr der Kohlen auf der Landstrasse ermöglicht.

Der Böhmische Braunkohlenverkehr bezifferte sich auf den Sächsischen Staatsbahnen auf 7 851 345 Zollcentner, wovon 48,3 Procent auf Stationen der letzteren verblieben, während der Rest der Leipzig-Dresdner Eisenbahn theils zum eignen Bedarf theils zum Durchgange zugeführt wurden.

10. Die finanziellen Ergebnisse der Sächsischen Staatsbahnen bezifferten sich im Jahre 1870 aus dem Personenverkehr mit Nebenbranchen auf 2 587 067 Thaler, aus dem Güterverkehr 6 634 874 Thaler und aus sonstigen Quellen, wie Pachtgelder, Wagenzins etc. auf 414 011 Thaler, zusammen 9 635 952 Thaler oder pro Meile Bahnlänge auf 87 919 Thaler.

Dem gegenüber steht an Ausgaben für Bahnverwaltung 964 537 Thaler, für Transportverwaltung 3 258 126 Thaler, für allgemeine Verwaltung 193 662 Thaler, für Bahnzins 180 123 Thaler, für Erneuerungsfonds 974 404 Thaler, in Summa 5 570 852 Thaler oder pro Meile Bahnlänge 50 829 Thaler, oder 57,81 Procent der Bruttoeinnahme. Der sich hiernach mit 4 065 100 Thalern herausstellende Ueberschuss entspricht einer Verzinsung des Gesammtanlagecapitals mit 5,64 Procent.

Der Bestand des Erneuerungsfonds am Schlusse des Jahres 1870 beträgt 1 491 722 Thaler 16,7 Neugroschen.

11. Unglücksfälle sind im Jahre 1870 auf den Sächsischen Staatsbahnen zu registriren gewesen: 1 Zusammenstoss mit einem Geschirr auf einem Bahnübergange, wobei 1 Reisender beschädigt, 1 Bahnbeamter sowie 2 dritte Personen getödtet wurden, 1 Ueberfahren eines Geschirres beim Rangiren und 1 Umfallen einer Ladebahre, wobei je 1 Bahnbeamter und je eine dritte Person getödtet wurden, und 1 Zusammenstoss zweier Züge. Insgesammt wurden einschliesslich der obangeführten 3 Personen beschädigt und 35 getödtet und zwar unverschuldet 1 Person beschädigt und 35 getödtet. Von den im Jahre 1870 beförderten 5 899 618 Passagieren ist einer verletzt und keiner getödtet worden.

Schienenbrüche sind 102 zu constatiren gewesen, wovon auf die drei Monate Februar, März und April allein 55 Procent kommen, Achsbrüche 5 und zwar 4 an Kohlenlowrys und 1 an einem Tender.

12. Die Beamten-Unterstützungskasse wies Ende 1870 einen Bestand von 527 986 Thalern mit einer Mitgliederzahl von 4418 nach. Pensionen erhielten 924 Personen in Höhe von 20 295 Thalern, wovon 37,03 Procent auf invalide Beamte, 49,49 Procent auf Wittwen und 13,48 Procent auf Kinder resp. Waisen kommt. Im Durchschnitte erhielt an Pension

| | | |
|---|---|---|
| jeder pensionirte Beamte . . . | 72,96 | Thaler |
| jede kinderlose Wittwe . . . . | 27,88 | „ |
| „ Wittwe mit 1 Kind . . . | 32,29 | „ |
| „ „ „ 2 Kindern . . | 40,94 | „ |
| „ „ „ 3 „ . . | 45,42 | „ |
| „ „ „ 4 „ . . | 55,71 | „ |
| „ „ „ 5 „ . . | 42,63 | „ |
| „ „ „ 6 „ . . | 31,00 | „ |
| „ „ „ 7 „ . . | 86,00 | „ |
| „ Waise . . . . . | 7,34 | „ |

## Ausland.

—r.— Frankreich. (Eisenbahnlinie Lille-Valenciennes. Orléansbahn. Nordbahn.) Die Gesellschaft der Eisenbahn von Lille nach Valenciennes, welche sich im Jahre 1869 für die Herstellung der 48 Kilom. langen Strecke von Lille nach Valenciennes constituirt hat, hat in den Departements du Nord und Pas-de-Calais Cocessionen zum Baue neuer Linien mit einer Gesammtlänge von 216 Kilom. erhalten. Diese Linien sind folgende:

| | |
|---|---|
| Saint-Amand — nach Blanc-Misseron | 20 Kilom. |
| „ — belgische Grenze . . | 7 „ |
| Hazebrouck nach Orchies od. Templeuve | 54 „ |
| Lens nach Armentières . . . . . | 30 „ |
| Henin-Lietard nach Don . . . . . | 17 „ |
| Orchies nach Douai . . . . . | 20 „ |
| Saint Amand nach Denain . . . . . | 15 „ |
| Raismes-Valenciennes nach Cateau . . | 38 „ |
| Artres nach Denain . . . . . | 11 „ |
| Lourches zur Linie v. Artres nach Denain | 4 „ |
| Summa | 216 Kilom. |

Zu diesen Linien kommt noch die Maas-Thal-Linie von Sedan nach Lérouville — 144 Kilom. lang, zu welcher die Concession unter dem 31. Aug. 1869 mittelst einer Subvention von 8 445 000 Frcs. ertheilt wurde. Von diesem Netze von 408 Kilom. durchziehen 262 Kilom. nach allen Richtungon die Kohlenbecken von Anzin und von Pas-de-Calais und bilden eine ununterbrochene Haupt-Route von Hazebrouck (Belg. Grenze) bis le Cateau; diese Route bildet die kürzeste Linie zwischen den genannten Kohlenbecken und dem östlichen Frankreich.

Die Linie von Sedan nach Lérouville wird, abgesehen von einem bedeutenden Localverkehre, die Kohlenbecken Belgiens direct mit den Erzlagern der Haute-Marne verbinden; sie wird die Transporte Belgischer Kohle nach dem Osten Frankreichs und umgekehrt die Transporte der so gesuchten Erze und Steine dieser Gegend an sich ziehen. Ueberdies werden, nachdem in Folge der jüngsten Ereignisse die Vertheidigungslinie von dem Mosel-Thal in das Maas-Thal verlegt ist, die festen Plätze Sedan, Verdun und Toul eine hervorragende Bedeutung gewinnen; dem Verkehre dieser Plätze dienen die in Rede stehenden Linien. Um der Herstellung ihres Netzes genügen zu können, hat die Gesellschaft ihr Actien-Capital von 10 auf 15 Millionen erhöht und die Emission von weiteren 135 000 Obligationen, einschliesslich der für Herstellung und Ankauf von Fahrmaterial bereits emittirten, beschlossen. Die Verzinsung und Amortisirung dieser 135 000 Obligationen wird eine Nettoeinnahme von 5400 Frcs. per Kilom. auf eine Brutto-Einnahme von 10—12 000 Frcs. erfordern. Diese Ziffer erscheint nicht als bedeutend, wenn verglichen mit dem Ergebnisse der das neue Netz umgebenden Linien. Das alte Netz der Ostbahn lieferte vor dem Kriege eine Brutto-Einnahme von 64 000 Frcs. per Kilom., das neue 28 000 Frcs. Das alte Netz der Nordbahn ertrug 82 000 Frcs., das neue 24 000 Frcs. Die Linie Lille-Valenciennes selbst, welche erst seit 1. Juli 1870 eröffnet ist, hat im ersten Halbjahr einen auf 13 752 Frcs. sich stellenden jährlichen Brutto-Ertrag per Kilom. geliefert, während sich das Ergebniss im 4. Quartale 1871 auf 21 654 Frcs. stellte.

Die Nordbahngesellschaft endlich hat den Betrieb der 300 Kilom. der Nordostbahn übernommen unter Gewährleistung einer fixen Rente von 9100 Frcs. per Kilom. für 10 Bahnstrecken, welche in der nämlichen Zone gelegen sind, in welcher die Zweigbahnen der Linie Lille-Valenciennes hergestellt werden.

Die Verhältnisse der Orléans-Eisenbahn-Gesellschaft erscheinen als sehr günstig, wie sich schon daraus ergibt, dass die Dividende des letzten Betriebsjahres (1871) auf 56 Frcs. per Actie festgesetzt werden konnte. Es konnten ferner 2 Millionen als ausserordentliche Reserve zurückgelegt, während auch der vom Staate in Folge der übernommenen Garantie zu leistende Zuschuss eine erhebliche Abminderung erfahren konnte.

Die Rechnungen ergaben für das alte Netz einen Netto-Ertrag von 55½ Millionen, welche Summe um ungefähr 5½ Millionen die in den früheren Conventionen reservirte Summe und welche 50 584 840 Frcs. beträgt, übersteigt. Dieser Ueberschuss ist an den Staat zu verabfolgen im Hinblick auf die Verluste des neuen Netzes, welches er mit seiner Garantie deckt.

Bis zum Betrage von ungefähr 1 500 000 Frcs. haben die Erträgnisse jene des Jahres 1869 eines sehr günstigen Jahres erreicht. Die Ausgaben standen zu den Einnahmen im Verhältnisse von 38,18%. Auf dem neuen Netze betrug die Mehrung 20%. Das Verhältniss der Einnahme zu den Ausgaben stand zu 45,47 %, während es im Jahre 1870 auf 50,11 und im Jahre 1869 auf 51,61 % stand. Von der Dividende von 56 Frcs. sind 20 Frcs. bereits im October v. J. gezahlt worden. Die Auszahlung der weiteren 36 Frcs. erfolgt seit 1. l. M. Hierzu kommt noch eine Dividenden-Nachzahlung von 7 Frcs. per Actie aus dem Jahre 1870, deren Berichtigung verschoben worden war.

Die in Folge des Krieges eingetretenen Beschädigungen verursachen eine Ausgabe von 700 000 Frcs.; sie waren auf 1 500 000 Frcs. geschätzt worden.

Der Verwaltungsrath ist ermächtigt worden, eine neue Convention mit dem Staate zu vereinbaren, behufs Umwandlung der für das Jahr 1871 zu gewährenden Zinsengarantie in eine Annuität.

Ueber den Stand der Arbeiten auf einzelnen Strecken des neuen Netzes der Orléans-Eisenbahn enthält der Geschäftsbericht für das Jahr 1871 folgende Notizen: Die Arbeiten der Linie von Pithiviers nach Orléans, welche seit Anfang des Deutsch-Französischen Krieges unterbrochen worden waren, sind wieder in Angriff genommen und werden mit solcher Thätigkeit betrieben, dass die Eröffnung der ganzen Linie bis nächsten August zu hoffen ist.

Die Strecke von Orléans nach Gien, deren Herstellung in Folge der Kriegsereignisse verzögert worden ist, wird noch vor Ablauf des nächsten Jahres vollendet werden können. Die Zweighahn von Romorantin wird noch vor Ende des laufenden Jahres eröffnet werden.

Die Zweigbahn von Tulle nach Brives schreitet rasch vorwärts ungeachtet der auf der ganzen Länge der Strecke sich bietenden Schwierigkeiten.

Unter dem 27. März l. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten der National-Versammlung einen Gesetzesvorschlag vorgelegt, welcher die Ertheilung einer Concession an die Nordbahngesellschaft zur Herstellung einer Eisenbahn von Montsoult (Linie von Epinay nach Luzarches) nach Amiens, und von Cambrai an die Belgische Grenze gegen Dours zum Gegenstande hat. Die Dringlichkeit dieses Gesetzvorschlages wurde anerkannt und derselbe der mit der Prüfung der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Fragen betrauten Commission überwiesen.

## Eisenbahn-Kalender.

### Submissionen.

| Termin | | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| 18. | Mai | zu Luzern | Gotthardbahn | Bau des grossen Tunnels | 441 |
| 18. | „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Kleineisenzeug | 502 |
| 18. | „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | 2. Geleis Guxhagen-Melsungen | — |
| 18. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bau von Güterschuppen | — |
| 18. | „ | Elberfeld | Berg.-Märk. B. | Stationseinrichtungsgegenstände | — |
| 18. | „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Telegraphenmasten | 543 |
| 19. | „ | zu Zürich | Schweizer. Nordostb. | Tuchlieferung | — |
| 20. | „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. B. | 15 000 Meter Drainröhren | — |
| 21. | „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Cement, Kalk etc. | 556 |
| 21. | „ | daselbst | dieselbe | Maurer-Arbeiten | 556 |
| 22. | „ | zu Rotenburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 533 |
| 22. | „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Uniformirungsgegenstände | — |
| 22. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Hochbauten Altesdom | — |
| 22. | „ | daselbst | dieselbe | Hochbauten Delstern | — |
| 22. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | — |
| 22. | „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 495 |
| 22. | „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Steinmetzarbeiten beim Umbau des Hauptgebäudes Bahnhofs Hannover. | — |
| 22. | „ | zu Berlin | Niederschles-Märk. E. | Entwässerungs-Canal | — |
| 23. | Mai | zu Essen | Köln-Mindener E. | Hochbauten | — |
| 23. | „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Chaussirungsarbeiten im Werthe von circa 3000 Thaler | — |
| 23. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bekleidungs-Materialien | 532 |
| 27. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs Steinbeck | — |
| 29. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 12 cylindr. Wasserreservoire | — |
| 29. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Beamten-Wohngebäude auf Bahnhof Finnentrop | — |
| 31. | „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 31. | „ | zu Hannover | Hannoversche E. | 27 Cokeswagen | No. 58 |
| 1. | Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 1. | „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Mineralische Kohle | — |
| 3. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 5. | „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 7. | „ | zu Breslau | Oberschlesische E | Bahnschwellen | 563 |
| 10. | „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | No. 58 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn-Gesellschaft.

### Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Przemysl-Chyrow.

Die gefertigte Direction beehrt sich den P. T. Publicum zur Kenntniss zu bringen, dass die Theilstrecke

**Przemysl-Chyrow**

mit den Stationen Przemysl, Nyzankowice, Dobromil und Chyrow

**am 8. Mai 1872**

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Diese Stationen sind zur Aufnahme von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern eingerichtet.

Der Fahrplan und der Gebührentarif sind bereits kundgemacht.

Wien, im April 1872. **Die Direction.**

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn findet **Mittwoch den 12. Juni 1872, 10 Uhr Vormittags in Wien** im Saale des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins, Tuchlauben 8, 2. Stock statt.

Tagesordnung.

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebarung und die Jahresrechnung.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen des abgelaufenen Jahres.
3. Wahl des gesammten Verwaltungsrathes mit Ausnahme der von beiden Regierungen ernannten 2 Mitglieder.
4. Wahl von 3 Revisoren und 3 Ersatzmännern zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen des laufenden Jahres.
5. Anträge wegen Beschaffung der zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel.
6. Abänderung der §§ 7, 8, und 20 der Statuten.
7. Ermächtigung zur Bewerbung um die Concession zum Baue und Betriebe neuer Linien.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 25 Actien befinden und das Stimmrecht auszuüben wünschen, wollen in Gemässheit der §§ 40—42 der Statuten ihre Actien längstens bis zum 4. Juni 1872 bei der Liquidatur der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Mariahilferstrasse No. 1A oder bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe mittelst zweier arithmetisch geordneter und vom Einreicher unterzeichneten Consignationen, welche bei den genannten Cassen unentgeldlich verabfolgt werden, hinterlegen. Ein Exemplar der Consignation erhält der Deponent zugleich mit einer für die General-Versammluug giltigen Legitimationskarte.

Gegen Rückstellung dieser Consignation werden nach abgehaltener Generalversammlung die Actien ausgefolgt. — Im Vertretungsfalle muss die legalisirte oder wenigstens von 2 Zeugen vidimirte Vollmacht spätestens 2 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung im Bureau der Gesellschaft ausgewiesen werden. —

Wien, den 10. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

## Rheinische Eisenbahn.

### Einladung zur General-Versammlung der Actionäre.

In Gemässheit der §§ 33 und 34 der Statuten werden die Actionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zur diesjährigen regelmässigen General-Versammlung eingeladen auf

**Dienstag den 28. Mai Vormittags 11 Uhr in den Rathhaussaal zu Aachen,**

um

1) den Bericht über die Resultate der Rechnungs-Ablage, über die vom Administrationsrathe ertheilte Rechnungs-Decharge und über die Lage der Geschäfte der Gesellschaft entgegenzunehmen; ferner über die Erträge des Unternehmens, sowie bezüglich der Rücklagen für den Erneuerungs- und Reserve-Fonds, Verfügungen zu treffen;

2) von den Schritten Kenntniss zu nehmen, welche zur Ausführung der bereits beschlossenen Erweiterungen des Unternehmens geschehen sind, insbesondere von den Seitens der Staatsregierung der Gesellschaft ertheilten Concessionen und dem auf Grund früherer Ermächtigung festgestellten Nachtrage zu den Statuten der Gesellschaft; auch gutheissende Kenntniss zu nehmen von der auf Grund früherer Ermächtigung bewirkten Uebernahme der Zechenbahnen des **Cölner Bergwerks-Verein** und der Zechenbahnen nach **Neu-Essen** und **Nordstern**;

3) unter Bestätigung sämmtlicher noch nicht erledigten Beschlüsse früherer General-Versammlungen die Direction zu ermächtigen:

a) auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 31. Mai 1870 zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Cöln** durch dass Dhünn- und Wupperthal nach **Rittershausen, Barmen** und **Elberfeld** mit Abzweiguugen nach **Hückeswagen, Lennep** und **Remscheid**, mit einer festen Brücke oder einer Traject-Anstalt bei Cöln resp. Mülheim; ferner zur Fortführung dieser Bahn von **Rittershausen** nach **Hagen** und **Hoerde** sowie nach **Steele, Bochum** und **Witten**;

b) zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Düsseldorf** nach **Elberfeld** und **Barmen** mit Abzweigungen nach der **Speldorf-Troisdorfer** Linie;

c) zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Duisburg** über **Rheine** nach **Quackenbrück** und zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von **Duisburg** durch das Emscherthal nach **Dortmund**, **Hamm** und **Osnabrück** mit Abzweigungen nach der Anschlussbahn der Zeche **Nordstern**, nach **Ruhrort**, nach **Melle** und **Löhne**;

d) zur eventuellen Modification des Ausgangs-Punktes der der Gesellschaft concessionirten Bahn von **Brühl** oder **Sechtem** nach **Euskirchen**;

e) zum Bau und Betrieb einer Abkürzung der Linie **Cöln-Bonn**;

f) zum Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von der **Essen-Wattenscheider** Strecke nach dem Bahnhofe **Wanne** der Cöln-Mindener Eisenbahn und der erforderlichen Anschlussbahnen an die benachbarten Zechen und Etablissements;

g) zur Verwendung weiterer drei Millionen Thaler zur Vermehrung des Betriebs-Materials, zur Erweiterung der Bahnhöfe, der Reparatur-Werkstätten und Betriebs-Einrichtungen der im Betrieb befindlichen Bahnen, sowie zur Beschaffung dieser Summe durch Ausgabe von Actien oder Obligationen;

4) die Direction zu ermächtigen, die Concession zu den vorstehend bezeichneten, sowie den in früheren General-Versammlungen beschlossenen Zweigbahnen successive oder auf einmal, auch getrennt für einzelne Theile dieser Zweigbahnen, nachzusuchen, die Concessions-Bedingungen endgültig zu vereinbaren und diejenigen Modificationen und Nachträge zu den Statuten endgültig und für die Gesellschaft bindend festzustellen, welche sich als nothwendig oder zweckmässig ergeben werden, insbesondere auch den § 43 Litera C der Statuten abzuändern, ferner das zur Ausführung der verschiedenen Erweiterungen des Unternehmens erforderliche Capital durch Ausgabe von Actien oder Obligationen zu beschaffen, auch fortan, so wie bisher, zu Bauzwecken vorübergehend die aus dem Betriebe eingehenden Mittel vorschussweise zu verwenden und Darlehen mit oder ohne Verpfändung von Effecten aufzunehmen.

5) Neuwahlen für den Administrationsrath vorzunehmen. —

Nach den §§ 30 und 31 der Statuten nehmen nur diejenigen Actionäre Theil an der General-Versammlung, welche den Besitz ihrer Actien wenigstens 14 Tage vor dem Datum dieser öffentlichen Einberufung in die Bücher der Gesellschaft haben eintragen lassen, und welche innerhalb der dieser General-Versammlung vorhergehenden letzten drei Tage sich entweder selbst oder durch Bevollmächtigte legitimiren, dass ihr Actienbesitz noch immer so besteht, wie er in den Büchern der Gesellschaft eingeschrieben ist.

Cöln, den 18. April 1872.

**Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## Pfälzische Eisenbahnen.

Die General-Versammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 27. April ds. Jrs. die Dividenden für das Jahr 1871 festgesetzt, wie folgt:

1) Für die Pfälzische Ludwigsbahn:
acht und dreissig Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1871.

2) Für die Pfälzische Maximiliansbahn:
achtzehn Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 6.

3) Für die Pfälzischen Nordbahnen:
(Landstuhl-Kusel und Neustadt-Dürkheim) dreizehn Gulden fünf und vierzig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 2.

4) Für die Alsenzbahn-Actien:
acht Gulden sechs und dreissig Kreuzer S. W. pro Actie gegen Einlieferung des für die Zeit vom 16. Mai bis 31. December 1871 besonders angefertigten Coupons.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern:

in **Frankfurt a. M.** bei **M. A. von Rothschild & Söhne,**
„ „ „ „ **Ph. Nic. Schmidt,**
„ **Mannheim** „ **W. H. Ladenburg & Söhne,**
in **München** bei der **Vereinsbank,**
„ **Berlin** „ **S. Bleichröder,**
„ **Neustadt** „ **Louis Dacqué,**
in **Ludwigshafen** bei der **Directionshauptcasse**

sofort bezogen werden.

Ludwigshafen, den 1. Mai 1872.

**Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.**
v. Jaeger.

---

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. Januar 1869 — Gesetz-Sammlung de 1869 pag. 203 sequ. — emittirten fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft Litt. D kündigen wir Kraft der in § 6 des gedachten Privilegii enthaltenen Ermächtigung mit Genehmigung der Königlichen Staats-Regierung hierdurch den zeitigen Inhabern zur Rückzahlung am 1. Juli dieses Jahres.

Wir fordern demgemäss dieselben auf, die vorbezeichneten Obligationen mit den laufenden Zins-Coupons vom 1. Juli dieses Jahres ab (Serie I No. 8 und folgende) und Talons bei unserer Hauptkasse in Berlin an den Wochentagen in den Vormittagsstunden von 8—12 Uhr zur baaren Einlösung zu präsentiren.

Den Obligationen ist ein nach der Nummernfolge geordnetes Verzeichniss, zu welchem vorher bei unserer Hauptkasse Formulare ausgegeben werden, beizufügen.

Mit dem 1. Juli d. J. hört die Verzinsung der Obligationen auf; für fehlende Coupons, welche erst nach diesem Tage fällig werden würden, wird der Betrag derselben von dem Capitale der Obligationen in Abzug gebracht.

Berlin, den 28. März 1872.

**Das Directorium.**
Krönig. Quassowski. Simson.

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

120000 eichenen Bahnschwellen } für Locomotivbahnen
10467 laufende Meter eichenen Weichenschwellen }
20000 eichenen Bahnschwellen } für Pferdebahnen
1523 laufende Meter eichenen Weichenschwellen }

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Freitag den 7. Juni 1872 Vormittags 11 Uhr**

in unserm Central Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Bahnschwellen für die Oberschlesische Eisenbahn“ eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen in obenbezeichnetem Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommeu werden.

Breslau den 10. Mai 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Bekanntmachung.

Bei der Braunschweigischen Bahnverwaltung können noch mehrere Ingenieure und Ingenieurassistenten resp. Bauführer Beschäftigung finden. Reflectanten werden ersucht, sich bei unterzeichneter Direction unter Einreichung ihrer Zeugnisse zu melden. Die Remuneration bleibt weiterer Vereinbarung vorbehalten; im Uebrigen werden dabei die bei anderen Bahnverwaltungen üblichen Sätze als maassgebend betrachtet werden.

Braunschweig, den 8. Mai 1872.

**Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Scheffler.

---


## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

Die

# Werkzeugmaschinenfabrik

von

# William Benndorf in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-, Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Rädertheil-** und **Fraismaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** mit **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlose **Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

**Bohr-, Frais-** und **Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-** und **Zinken-Stemmmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

## Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Ostpreussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert. Die Redaction.

## Eine Schienen-Richt-Presse

mit einer Schrauben-Spindel von 175 mm Durchmesser, zum Richten von Stabeisen und Eisenbahnschienen, ist billig zu verkaufen. Näheres unter Adresse **S. R. P. 500** poste restante Chemnitz zu erfahren.

## M. Webers. Berlin.

## Locomobilen.

Centrifugal-Pumpen.

## Transportable Dampf-Maschinen.

## Eiserne Patentsplinte.

Vollständig assortirtes Lager bei

**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**

Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,

**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

Ein theoretisch und practisch gebildeter, im Construiren von Eisenbahn-Betriebsmitteln geübter

## Maschinen-Techniker,

welcher seit mehreren Jahren den Werkstätten- und Maschinen-Betrieb einer Mittelgrossen Eisenbahn geleitet hat, wünscht bei Uebergang seiner Bahn an eine andere Verwaltung anderweitig placirt zu werden. Die Expedition dieser Zeitung befördert Adressen sub **A. B.**

## Leim

verkauft billigst die Leim-Fabrik von

**W. Stalling** in Pieschen bei Dresden

## Ein Maschinen-Ingenieur,

welcher ein Polytechnicum besuchte, seit sieben Jahren den Maschinendienst einer sehr frequenten Bahnlinie leitet und gleichzeitig einer Reparatur-Werkstätte vorsteht, sucht eine möglichst selbstständige Stelle als Maschinenmeister.

Gefl. Off. unter **H. K. 9** befördert Herr **A. Refelshöfer** in Leipzig.

**Carl Schleicher & Schüll**

in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

## Vulkan-Oel 10½ Thlr.

per 100 Pfd. unter Garantie der Güte.

**Fr. Tovote,** Civil-Ingen., Hannover.

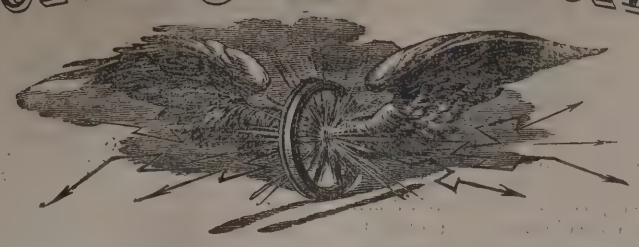

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 58. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**Jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 17. Mai 1872. (Schluss der Nummer: 16. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen; der Deutsche Handelstag und die Eisenbahnfrage; Cuxhafener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Gesellschaft; Rumänische Eisenbahn-Actien-Gesellschaft; Bauconcession für Angermünde Schwedt; Berlin-Hamburger Eisenbahn und Lübecker Bahnen; Directionssitz der Ostbahn; Oels-Gnesen; Breslau-Wildenschwerdt; General-Versammlung der Taunus-Eisenbahngesellschaft; Oberhessische Eisenbahn. Kündigung des Norddeutschen Eisenbahnverbandes. Saal-Unstrut Eisenbahn. Aus Sachsen: Leipziger Pferdeeisenbahn; Einführung der 4. Wagenclasse auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. — Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz: Börsenbericht; Arlberg- und Predil-Bahn; Ungarische Nothstandsbauten; Eisenbahnkarte; Schiedsgerichte; einheitliche Signalisirung; Ausstellungsgüter; Arbeiter-Strike; Reclamations-Conferenz; Bahnbesteuerung; Steuerbefreiung der Pensionsabzüge; neue Bahnen; I. Siebenbürger Bahn; General-Versammlung der Galizischen Carl-Ludwigsbahn; Kaiser-Ferdinand-Nord-, Nordwest-, Turnau-Kralup-Prager und Buschtêhrader Bahn; Galizische und Dalmatinische Bahnen. — Personalnachrichten. — Technisches: Müllers Seiltraject. — Literatur: Eisenbahn-Karte von Oesterreich-Ungarn mit Statistischer Tabelle nebst Meilenzeiger. Karten der Schweizer u. Belgischen Eisenbahnen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle- und Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 12. Mai. (Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der Deutsche Handelstag und die Eisenbahnfrage. Cuxhafener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Gesellschaft. Rumänische Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. Bauconcession für Angermünde-Schwedt. Berlin-Hamburger Eisenbahn und Lübecker Bahnen. Directionssitz der Ostbahn. Oels-Gnesen. Breslau-Wildenschwerdt. General-Versammlung der Taunus-Eisenbahngesellschaft. Oberhessische Eisenbahn.)

Bei dem hervorragenden Interesse, welches in der Reichshauptstadt für das neue Reichsland rege ist, bedauert man es sehr, dass noch keine Aussicht für den Zeitpunct vorhanden ist, in welchem das vor acht Tagen erwähnte Gesetz über den ausserordentlichen Geldbedarf für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen an den Reichstag gelangen wird. Der Bundesrath ist dieser Angelegenheit nämlich noch nicht näher getreten. Inzwischen lassen Correspondenzen aus Elsass-Lothringen durchblicken, dass die wirthschaftlichen Interessen nicht minder wie die politischen auf die baldige Realisirung der gedachten Vorlage hinweisen; die sämmtlichen von derselben angestrebten Linien bilden Abkürzungen und Verbesserungen der in Elsass-Lothringen bereits bestehenden Eisenbahn-Verbindungen und schliessen sich an das bestehende Bahnnetz eng an, andrerseits erleichtern sie die Verbindung mit den übrigen Deutschen Bahnen. Die Motive zu dem Gesetzentwurfe, welche ich mich neulich begnügte als instructiv und interessant zu bezeichnen, lassen ebenfalls alle diese erwähnten Puncte in überzeugender Deutlichkeit hervortreten.

Sehr gespannt ist man hier darauf, ob es dem morgen in Leipzig zusammentretenden 5. Deutschen Handelstage gelingen wird, in den Handelsfragen, welche seiner Berathung unterliegen, ein Programm zu Stande zu bringen. In Bezug auf die Eisenbahnfrage lässt sich dies mit Fug und Recht erhoffen, da von keiner Seite Widerspruch gegen die das Deutsche Eisenbahnwesen betr. in No. 22 mitgetheilten neun Resolutionen* erhoben worden ist, über welche der Handelstagsausschuss s. Z. schlüssig geworden.

Die Cuxhafener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft, deren ich kürzlich Erwähnung that, ist unter dem 6. d. M. in das hiesige Handelsregister eingetragen worden. Aus der Eintragung geht hervor, dass ausser den genannten Herren V. von Magnus und Geh. Rath Paul Mendelssohn-Bartholdy noch folgende Herren dem Verwaltungsrathe angehören: Geh. Regierungs-Rath Esse (Director der Berlin-Anhalter Bahn), Stadtrath Albert Loewe (Ausschussmitglied der Berlin-Hamburger Bahn), Gustav Kutter, Dr. Braun, Dr. Faucher, R. M. Sloman, A. N. Zacharias, J. E. Langhans, G. W. Reye, G. A. Schön, J. H. Hagenah (Stade), Capitain Olberg (Bremerhaven). Aus der Bekanntmachung des Berliner Stadtgerichtes geht ferner hervor, dass die Gesellschaft bei den betreffenden Staatsregierungen die Concessionen nachsuchen will:

1. für die Strecke Stade-Cuxhaven;
2. für die Strecke Harburg-Stade,
   (unter Erwerbung der etwa bereits von der Königl. Preuss. Regierung gemachten Anlagen);
3. für die Strecke Geestemünde-Cuxhaven;
4. für eine Linie von Horneburg oder Buxtehude nach Buchholz oder Sprötze.

Fernerer Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb eines Hafens bei Cuxhaven und die Errichtung und der Betrieb von Dampfer-Linien. Das Grundcapital der Gesellschaft beträgt 20 Millionen Thaler, von denen vorläufig nur 8 Millionen emittirt werden. Die Subscription auf diese 8 Millionen Thaler (24 Millionen Mark Deutsche Reichs-Währung in Gold oder 1 200 000 £) in 40 000 Actien zu 200 Thlr., oder 600 Mark oder 30 £ erfolgt gleichzeitig am 15. 16. und 17. d. M. in Berlin, Hamburg, Dresden, Leipzig, Chemnitz, Hannover,

---

* Der Handelstag, d. h. die extreme Parthei in demselben, welche in der Eisenbahnfrage über eine bedeutende Majorität gebot, ist über die erwähnten Resolutionen seines Ausschusses noch weit hinaus gegangen. Ueber die betreffenden Verhandlungen und Beschlüsse werden wir in einer der nächsten Nummern berichten. Die Redact.

Breslau, München, Stuttgart und London. Der Subscriptionspreis ist auf pari festgesetzt und ist bei der Subscription eine Caution von 10 % des gezeichneten Betrags zu deponiren. Bei der Zuertheilung werden den Zeichnern Interimsscheine auf den Inhaber lautend bei den betreffenden Subscriptionsstellen gegen Zahlung von 80 Thlr. pro Actie ausgehändigt. Der Rest von 120 Thlr. pro Actie wird eingefordert, je nach dem Fortschreiten des Baues in Ratenzahlungen von 20 Thlr. in Zwischenräumen von nicht weniger als 3 Monat, doch sind Volleinzahlungen den Zeichnern gestattet. Zinsen zu 6 pCt. pro Anno werden bis zum 1. Januar 1875, zu welcher Zeit die Bauten voraussichtlich vollendet sein werden, vergütet. — Wir entnehmen dem Prospecte noch folgende Angaben:

„Der Zweck der Gesellschaft ist: Harburg (Hamburg) sowie Bremerhaven (Bremen) etc. durch Eisenbahnen mit einem in Cuxhaven, resp. bei Cuxhaven auf Preussischem Gebiet anzulegenden eisfreien Tiefhafen zu verbinden, diesen mit Docks und allen modernen Hafeneinrichtungen zu versehen, sowie Dampfschiffsverbindungen nach Harwich (London) und sonstigen Häfen in Betrieb zu setzen. — Es ist bekannt, dass der gewaltige Seeverkehr nach und von Hamburg durch unzureichende Tiefe des Fahrwassers der Elbe vielfach behindert wird und nicht selten bedeutende Leichterungskosten entstehen, dass während des Winters die Schifffahrt durch Eis erschwert wird und häufig der Hafen in Hamburg zum grössten Nachtheil der Rheder und Kaufleute gänzlich zufriert. Der Importhandel Hamburg's seewärts belief sich im Jahre 1869 auf ca. 33 000 000 Centner und der Exporthandel auf ungefähr eben so viel, zum grossen Theil Transit-Güter von und nach dem Inlande. Die statistischen Tabellen für 1871 werden einen bedeutenden Zuwachs gegen 1869 nachweisen. In Folge der geographischen Lage von Cuxhaven und der so wesentlichen durch den Hafen daselbst, sowie durch die Eisenbahnen geschaffenen Erleichterungen wird ein beträchtlicher Theil des Transithandels der Gesellschaft zu Gute kommen, besonders da dieselbe in der Lage sein wird, Durchfrachtsätze in Anwendung zu bringen. Es ist auch wahrscheinlich, dass ein erheblicher Theil der Ein- und Ausfuhr Hamburg's für Hamburger Rechnung in Cuxhaven gelöscht und verschifft werden wird und dass mit dem gewaltig aufblühenden Handel Deutschlands dieser Verkehr noch bedeutend an Umfang zunehmen dürfte. Zu diesen Einnahmequellen, welche schon allein eine hohe Nutzbarmachung des Capitals der Gesellschaft in Aussicht stellen, kommt ferner noch der Localverkehr, welcher sehr lohnend zu werden verspricht, da das Land, welches von den Eisenbahnen durchkreuzt wird, reich und theilweise dicht bevölkert ist. Die Fahrt zwischen Cuxhaven und Harwich kann in 27 Stunden zurückgelegt werden. Die Gesellschaft wird Dampfschiffunternehmern, welche Dampfschiffslinien in Cuxhaven ausmünden lassen wollen, mit grösster Bereitwilligkeit entgegenkommen. Der Hafen wird so construirt werden, dass er auch die grössten Fahrzeuge zu allen Jahreszeiten und bei jedem Wasserstande aufnehmen kann. Die Tiefe der Hafeneinfahrt wird 21 Fuss bei niedrigster Ebbe und 33 Fuss bei Fluth betragen. Der Hafen und die Docks werden einen Flächeninhalt von ungefähr 70 Morgen einnehmen. — Die Eisenbahn von Harburg nach Cuxhaven ist 16 Meilen und die Eisenbahn von Cuxhaven nach Bremerhaven 6 Meilen lang. Die nöthigen Arbeiten sind leicht auszuführen und können nach sorgfältig vorbereitetem Voranschlage von dem in Aussicht genommenen Capital bestritten werden. Ein im Hafenbau bewährter Englischer Techniker ist bereit, den Hafen und die Docks in festem Contracte herzustellen, während bezüglich der Eisenbahn von Cuxhaven nach Stade mit Deutschen Bau-Unternehmern ein festes Abkommen getroffen wird. Der hohe Senat der freien Stadt Hamburg hat laut Erlass vom 18. März 1872, vorbehältlich der Genehmigung durch die Bürgerschaft, der Gesellschaft die für den Hafen und die Docks nöthigen Hamburgischen Staats-Ländereien bewilligt, sowie eine Subvention von 60 000 Thalern pro Anno auf 20 Jahre vom Zeitpuncte der Vollendung des Baues an, zugesagt; auch hat derselbe genehmigt, dass die Hafen- und Quai-Abgaben der Gesellschaft ausschliesslich zufallen. Der Betrag der ersten Emission ist theils für den Hafenbau, theils für den Bau der Eisenbahnstrecke Stade-Cuxhaven bestimmt. Die Preussische Regierung hat die Vorbereitung für den Bau der Eisenbahnstrecke Harburg-Stade getroffen, und ist laut Gesetz vom 25. März 1872 ermächtigt, diese Strecke an die Gesellschaft zum Kostenpreise zu überlassen. Die weiteren Emissionen bis auf Höhe von Zwanzig Millionen Thaler erfolgen nach dem Beschlusse des Aufsichtsrathes, doch hat jeder Actionär Anrecht auf eine pro-rata-Betheiligung an allen Emissionen von Stammactien sowohl, als von Stamm-Prioritäten. Diese Capital soll dazu dienen, den Hafen und die Docks nöthigenfalls auszudehnen und zur Erwerbung resp. zum Bau der angeführten Eisenbahnstrecken."

Vorgestern hat hier eine Sitzung des Verwaltungsrathes und des Fünferausschusses der Rumänischen Eisenbahn-Actien-Gesellschaft stattgefunden, in welcher beschlossen wurde, demnächst die Eingabe an die Königliche Regierung einzureichen wegen Ertheilung des Privilegiums zur Ausgabe einer 6 proc. Prioritätsanleihe der Gesellschaft behufs Erfüllung der von derselben übernommenen Bauverpflichtungen. Die interimistisch in die Direction berufenen Herren Schade und Lent haben übrigens ihr Amt niedergelegt und wurden an ihrer Stelle zu Directoren ernannt die Herren Ottermann und Otto Ludwig Heinrich Nitze. Ueber die Ausreichung der definitiven Actien erfährt man, dass dieselbe, nachdem durch die weiten Entfernungen unerwartete Verzögerungen eingetreten waren, im nächsten Monat erfolgen wird. Die Ungeduld nach diesen Actien ist eine sehr grosse und zwar deshalb, weil mit der Ausreichung derselben die Einlösung des 1871er Juli-Coupons bekanntlich verbunden wird.

Die neueste Nummer des Staats-Anzeigers veröffentlicht, dass der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft die Allerh. Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Angermünde nach Schwedt unter dem 25. März mit gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts ertheilt worden ist.

Dass die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft den Zuschlag auf die Lübecker Bahnen erhalten wird, scheint jetzt festzustehen oder ist wohl schon Thatsache, wenigstens erfahre ich, dass diese Eisenbahngesellschaft den Antrag an das Preussische Handelsministerium gerichtet hat, dass sie von dem Bau einer Zweigbahn von Hagenow nach Oldesloe jetzt, wo sie die Lübecker Bahnlinie erwerben könne, entbunden und ihr die Concession zur Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow über Lübeck nach Segeberg ertheilt werde. Die Utilitätsgründe für diese Abänderung der Projecte der Hamburger Bahn liegen auf der Hand und dürften bei dem Handelsminister keinem Widerspruch begegnen.

Um die beschlossene Verlegung des Directions-Sitzes der Königl. Ostbahn rückgängig zu machen, haben sich die städtischen Behörden Brombergs an den Fürsten Bismarck und dort abschlägig beschieden an den Kaiser gewandt. Man glaubt jedoch nicht, dass die Petition Erfolg haben wird.

Gegenüber den Zweifeln, ob die Oels-Gnesener Bahn Aussicht auf Erlangung der Concession habe, ist aus bester Quelle mitzutheilen, dass es dazu nur des Nachweises der Eintragung der den Bau unternehmenden Gesellschaft in das Handelsregister bedarf. Als Termin zu Constituirung dieser Eisenbahngesellschaft ist der 13. Mai in Aussicht genommen und sollen vorher 10 pCt. des Actien-Capitals eingezogen werden. In der General-Versammlung, die, wie bereits gemeldet, in Breslau stattfindet, wird die Annahme des Gesellschaftsstatuts, die Wahl des Aufsichtsraths, und die Mittheilung der mit dem Bau-Consortium geschlossenen Bau- und Finanz-Verträge erfolgen.

Hinsichtlich des Ausbaues der Bahnlinie Breslau-Wildenschwerdt (Oberschlesische Eisenbahn) wird mehreren Blättern ein Programm mitgetheilt, welchem zufolge Mitte dieses Jahres die Strecke Strehlen-Münsterberg $2^3/_4$ Meilen lang mit den Stationen Steinkirchen, Heinrichau, Münsterberg fertig gestellt werden soll. In der ersten Hälfte 1873 die Strecke von Münsterberg bis Camenz $1^3/_4$ Meilen lang mit der Station Camenz. In der zweiten Hälfte des Jahres 1873 die Strecke von Camenz bis Frankenstein $1^1/_4$ Meile lang mit der Station Frankenstein. Ebenfalls noch in der ersten Hälfte 1873 die Strecke von Camenz bis Wartha $1^3/_4$ Meilen lang, mit der Station Wartha. Mitte bis Ende 1873 die Strecke von Leobschütz bis Jägerndorf 2 Meilen lang mit den Stationen Dobersdorf und Jägerndorf. Ende 1873 resp. Anfang 1874 die Strecken von Wartha bis Glatz 1 Meile lang mit der Station Glatz und die Strecke von Camenz bis Neisse 5 Meilen lang mit den Stationen Patschkau, Ottmachau, Trischauschwitz und Neisse. — Hinsichtlich der dann noch fehlenden Strecken lässt sich zur Zeit Näheres noch nich bestimmen.

Ueber die am 7. d M. zu Mainz abgehaltene Generalversammlung der Taunus-Eisenbahngesellschaft wird hierher berichtet, dass, wie aus den Vortrag des Vorsitzenden erhellt, die Einnahmen pro 1871 die glänzendsten seit dem Bestehen der Bahn bilden. Dieselben haben die des Kriegsjahrs um 176 118 fl. und des normalen Jahres 1869 um 133 369 fl. überschritten, während die Ausgaben 30 510 fl. weniger als im Vorjahre und 27 807 fl. mehr als pro 1869 betrugen. Der Hauptbahn-Bau-Conto erreichte am 31. December 1867 die Höhe von 4 816 793 fl. und sollte nach Beschluss der Generalversammlung nicht weiter belastet, vielmehr durch jährliche Amortisation abgetragen werden. Durch den Uebergang der Bahn an die Hess. Ludwigsbahn ist nun dem Bauconto die rückständige Schuld aus der Legung des doppelten Geleises mit 102024 fl., sowie die im Jahre 1870 für Vermehrung der Transportmittel verausgabte Summe von 37 595 fl. zuzuschreiben, wie denn von jetzt ab alle dahin gehörigen Ausgaben wieder dem Haupt-Bahnconto zugewiesen werden. Im abgelaufenen Jahre wurde die Verbindungsbahn in zweckentsprechender Weise erweitert, indem die Stadt Frankfurt der Bahn ein Areal von 8 Morgen überliess, um directe Geleise legen zu können, um nicht wie bisher, die Wagen über die Main-Weserbahn führen zu müssen. Der Kostenaufwand betrug 181 377 fl., so dass der Hauptbahn-Conto sich am 30. December v. J. auf 5 066 714 fl. bezifferte und nach Abrechnung von 18 219 fl. für Tilgung und ersparte Zinsen sich auf 5 048 484 fl. stellte. Zur Deckung dieser Summe stehen gegenüber: 1. das Actiencapital von 3 Millionen Gulden, 2. die aus den Ersparnissen herrührenden Reserven: a) Hauptreserve-Conto 222 922 fl. b) Amortisationsfond 95 907 fl., 3. Rest der $3^1/_2$ pCt. Anleihe 281 500 fl., 4. Rest der 4 pCt. Anleihe 1 146 000 fl., also in Summa 4 745 329 fl., so dass hiernach noch 303 156 fl. ungedeckt bleiben. Die Gesammt-Einnahme der Taunus-Eisenbahn und der Höchst-Sodener Bahn betrug 1 018 943 fl., wovon in Abzug zu bringen, die Gesammtausgabe mit 545 328 fl., so dass ein Netto-Erträgniss von 473 615 fl. verbleibt. Aus dieser Summe wurden zu verschiedenen Zwecken (zu Pensionsfonds, Arbeiterkrankencasse, zur Ueberschreibung auf den Erneuerungsfond der Bahn und zur Deckung einer die Vorjahre 1869 bis 1871 betreffenden Forderung der Stadt Mainz für Ufermiethe) zusammen 101 924 fl. verwandt und weitere 29 691 fl. zur Belohnuug für die langjährigen Dienste der bei der Bahn Angestellten abgesetzt, so dass ein Reinertrag von 342 000 fl. verbleibt, welcher sich nach Abzug der Preuss. Steuern auf

312041 fl. ermässigt. Die Dividende wurde auf 26 fl. pro Actie festgesetzt. Nach der zwischen der Hess. Ludwigsbahn, der Königlichen Eisenbahndirection in Wiesbaden und der Taunusbahn getroffenen Vereinbarung soll die Uebergabe der Bahn am 15. d. M. erfolgen. Bis dahin wird die Verwaltung von den bisherigen Organen der Gesellschaft besorgt.

Dem dieser Tage erschienenen 1871er Geschäftsberichte der Oberhessischen Eisenbahn entnehme ich folgende Daten über die Betriebsergebnisse: Die Betriebs-Einnahmen des vergangenen Jahres betrugen im Ganzen 363306 fl. 22 kr. und haben sich dieselben sonach um 201832 fl. 42¼ kr. vermehrt. Im Einzelnen ergaben sich: a. im Personenverkehr 168054 fl. 15¼ kr., wovon auf die Linie Giessen-Fulda 98904 fl. 25¾ kr. und auf die Linie Giessen-Gelnhausen 69149 fl. 49½ kr. entfallen. Die ganze Einnahme im Personenverkehr inclus. Gepäck- und Viehverkehr hat 179367 fl. 43¼ kr. betragen, und zwar auf der Linie Giessen-Fulda 106513 fl. 55¾ kr. und auf der Linie Giessen-Gelnhausen 72853 fl. 47½ kr. b. im Güterverkehr: (1874264,3 Ctr.) 134644 fl. 20¼ kr., und zwar im Ganzen auf der Linie Giessen-Fulda 62722 fl. 17¼ kr., Linie Giessen-Gelnhausen 71922 fl. 3 kr.

**Kündigung des Norddeutschen Eisenbahnverbandes.** Der im April 1852 von der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, der Königlich Hannover'schen Eisenbahn-Direction, der Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Eisenbahn- und Post-Direction, sowie den Directorien der Magdeburg-Halberstädter, der Magdeburg-Leipziger, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaften gegründete „Norddeutsche Eisenbahn-Verband" ist von der Königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover für den 1. October d. J. aufgekündigt worden mit der Maassgabe, dass zu diesem Zeitpunkte die gedachte Verwaltung aus dem Verein austritt. Nach den betreffenden Vertragsbestimmungen ist allerdings das Fortbestehen des Verbandes auch nach dem Austritte Hannovers unter den übrigen Mitgliedern an sich zulässig, die geographische Lage jedoch der Hannover'schen Bahnen würde ein solches Fortbestehen illusorisch machen, und dann ist hauptsächlich zu berücksichtigen, dass durch die Erbauung neuer und direkter Linien die Lebensfähigkeit des Norddeutschen Verbandes schon seit längerer Zeit untergraben war, und es mehr eine Rücksicht der Pietät und auf die langjährige erfolgreiche Thätigkeit des Verbandes war, dass er nicht schon längst den neuen Veshältnissen sich accommodirte und auflöste. Unter diesen Umständen wird daher, wenn eine neue Vereinigung der bisherigen Mitglieder zu Stande kommt, dies sicherlich auf einer veränderten Basis, als die dem Norddeutschen Verbande zu Grunde lag, geschehen.

* **Saal-Unstrut Eisenbahn.** Diese der gleichnamigen Gesellschaft unterm 9. März 1872 concessionirte 7,1 Meilen = 53,35 Kilom. lange Bahn wird im Unterbau für ein Geleise, die Bauwerke aber für 2 Geleise ausgeführt, und das Terrain für 2 Geleise erworben. Das Anlage-Capital beträgt im Ganzen 2400000 Thlr., d. i. pro Meile rot. 338000 Thlr. Mit dem Bahnbau soll am 1. Juni d. J. begonnen werden und die Fertigstellung 18 Monate später erfolgen. Die Erwerbung des Terrains ist mit Schwierigkeiten verbunden und wird der Morgen auf circa 600 Thlr. zu stehen kommen.

Die Saal-Unstrutbahn verbindet mit Umgehung von Erfurt die Nordhausen-Erfurter mit der Thüringer Bahn und kürzt die Verbindung von Bayern, Böhmen und Sachsen nach Vollendung der weiteren Anschlussbahnen (Saalbahn), Linie Zeitz-Grossheringen und Linie Straussfurth-Mühlhausen-Eschwege-Cassel-Brilon nach den nordischen Handelsplätzen, Westphalen und dem Rhein ab.

Im Localverkehr stellen die Zuckerfabriken der Aue, durch die die Bahn geht, bedeutende Kohlen- und Rohproducten-Transporte in Aussicht; Getreide, Holz und Braunkohlen werden exportirt.

Die Bahn geht fast nur in der Ebene; die Steigungsverhältnisse sind also sehr günstig. Eine Ausnahme macht ihr Durchbruch durchs Finnen-Gebirge von Auerstedt nach Gross-Heringen und ihr Uebergang über die Thüringer Bahn zwischen Sulza und Grossheringen, wo bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden und starke Erd- und Felsarbeiten erforderlich sind.

Stationen: Straussfurth, Sömmerda 2 M., Cölleda 1½ M., Buttstädt 2,0 M. und Gross-Heringen 1,6 M.

Bauleitende Techniker: Seitens der Verwaltung der Betriebs-Director der Nordhausen-Erfurter Bahn Herr Krohn; Seitens der General-Entreprise Schmidt und Bichel aus Hamburg; der Vertreter derselben Ober-Ingenieur von Bock in Nordhausen. Es werden 2 Bau-Abtheilungen in Sömmerda und Buttstädt gebildet.

**Aus Sachsen.** (Leipziger Pferdeeisenbahn; Einführung der 4. Wagenklasse auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.)

Die von einer Englischen Gesellschaft erbaute Pferdeeisenbahn in Leipzig hat am 11. d. M. ihre Probefahrten auf den Strecken Leipzig-Reudnitz und Leipzig-Connewitz mit bestem Erfolge abgehalten. Ausser diesen beiden Linien geht noch eine Hauptlinie um die Stadt, sowie eine dergleichen nach Plagwitz und Lindenau. Weitere Linien sind projektirt nach Gohlis und Eutritzsch, die letztere ist jedoch noch verzögert worden durch die nöthige Ueberführung über die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Die Wagen sind kleiner als in Berlin und Wien und fassen 12 Personen sowie 3 Personen im Rauchcabinet, während die Errichtung und Benutzung einer sog. Imperiale nicht in Aussicht genommen ist. Der Fahrpreis normirt sich auf 1½ Sgr. für die Stadtlinie und 2½ Sgr. für jede der Landlinien, beide im Abonnement mit 20% Ermässigung. Die Eröffnung der fertigen Strecken findet am 16. d. M. statt.

Vom 1. Juli a. c. ab, nach Umständen auch noch früher, gedenkt die Leipzig-Dresdener Eisenbahn für einige Lokalzüge die 4. Wagenclasse, wie sie auf der unter ihrem Betriebe stehenden Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn bereits besteht, einzurichten. Die Wagen sind analog den Württembergischen Wagen auf beiden Querseiten zu besteigen, so dass die Thüren auf den Langseiten gänzlich wegfallen.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

*Hs.* Wien, 11. Mai 1872. (Börsenbericht. Arlberg- u. Predil-Bahn. Ungarische Nothstandsbauten. Eisenbahnkarte. Schiedsgerichte. Einheitliche Signalisirung. Ausstellungsgüter. Arbeiter-Strike. Reclamations-Conferenz. Bahnbesteuerung. Steuerbefreiung der Pensionsabzüge. Neue Bahnen. I. Siebenbürger Bahn. Generalversammlung der Galizischen Carl-Ludwigsbahn. Kaiser-Ferdinand-Nord-, Nordwest-, Turnau-Kralup-Prager und Buschtêhrader Bahn. Galizische und Dalmatinische Bahnen.)

Von der die ganze Woche hindurch anhaltenden Börsenverstimmung konnten auch die Bahnactien nicht unberührt bleiben. Es soll in Berlin ein eigenes Contremineur-Consortium bestehen, welches insbesondere unsere hochcotirten Sorten zum Gegenstande seiner Operationen macht. Darunter leidet vornehmlich die Staatsbahn, deren Cours noch immer hoch, wenn auch nicht ungerechtfertigt steht und deren Ausweise Mindereinnahmen zeigen; die Actien derselben wichen auch um 3 fl. auf 366. Eine gleiche Einbusse erlitt Alföld pr. 180. Um 2 fl. ermässigten sich: Theiss 277 und Siebenbürger 181; um 1 fl.: Carl Ludwig 255, Lemberg-Czernowitzer 166; Süd 199 und Ost 146. Der verhältnissmässig kleinere Rückgang der Nordbahn pr. 2335 von 5 fl. wird angesichts des den Actionären vorbehaltenen Bezugsrechtes auf die neuen Titres bald mehr als hereingebracht. Stationär blieben Nordwest 213 und Elisabeth-West 250; Letztere waren vom Gerüchte influirt, dass nun die Bewilligung einer neuen Actien-Ausgabe angesucht wurde. Der kleinen Avance von 1 fl. erfreuten sich Franz-Joseph 212 und Rudolf 181; Letztere wieder auf das Gerücht von ernstlichen Fusions-Verhandlungen mit der Elisabeth-Westbahn.

Der Prioritäten-Markt war dagegen von besonderer Festigkeit, obzwar neue Emissionen in Aussicht stehen und zwar 3 Millionen Graz-Köflacher zum Bau der Strecke Lieboch-Wies und 1868400 fl. Dux-Bodenbacher, welche von einem Berliner Hause bereits zu 87 genommen sein sollen. Es erhöhten sich um 2 Procent Ferd.-Nordb. 105 und Staatsbahn 134; um 1 Procent, Elisabeth-West 93, Franz-Josef und Nordwest 102, Siebenbürger 94, Süd 114 und 96; gleich blieben Karl-Ludwig 105 und Ungarische Ost 83.

Die Eisenbahngesetzgebung feiert diese Woche. Die Oesterr. Vorlagen werden in den Ausschüssen discutirt. Im Abgeordnetenhause wurde zur Vorlage über die Arlbergbahn auch ein sehr ausführlicher technischer Bericht der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen nachgetragen. Diesem Berichte sind auch mehrere höchst interessante geographische und geologische Karten als Beilage zugegeben, wodurch die Lage der Trace, die Schneeverhältnisse und ihre Bedeutung für die Höhenlage des Haupttunnels veranschaulicht werden. Auf diesen auch im Buchhandel vorkommenden Bericht wären die Techniker aufmerksam zu machen, daher wir uns der diesfälligen Auszüge enthalten.

An die Reise des Kaisers in die überschwemmten Gegenden Ungarns knüpft man die Hoffnung der Inangriffnahme der Bauten der Eisenbahn Temesvar-Orsova und Kikinda-Belgrad trotz der fehlenden legislativen Erledigung der Vorlage als Nothstandsbauten. Würde sich thatsächlich diese dem Kaiser zugeschriebene Zusage erfüllen, dann würden, abgesehen von der den nothstandleidenden Gegenden daraus entstehenden Hilfe zwei grosse Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen zu der rascheren Fertigstellung zweier für sie wichtigen Anschlusslinien gelangen. Ausführbar wäre diese Maassnahme trotz der fehlenden Zustimmung des Ungarischen Reichstages immerhin, und wir haben in unserer Oesterreichischen Eisenbahn-Geschichte auch eine Art Vorbild eines solchen Vorganges. Der Vorgang wäre dann wahrscheinlich der, dass die Ungarische Regierung unter ihrer Verantwortung bestimmte Beträge für diese Bauten bewilligt und dass dann die Bahnen, welchen die Concession zugedacht ist, den Bau natürlich auf Kosten und Rechnung der Ungarischen Regierung in Angriff nehmen würden, in der Weise, dass die von der Ungarischen Regierung vorschussweise bestrittenen Auslagen von ihnen in dem Momente ersetzt würden, als der Ungarische Reichstag die ihnen zugesagten Concessionen thatsächlich genehmigt.

Das Handelsministerium hat auf Antrag der General-Inspection und im Einverständnisse mit dem Ungarischen Ministerium für Communication und Schifffahrt die Anfertigung und Auflage einer Eisenbahnkarte von Central-Europa verordnet. Die Grenz-

punkte derselben werden im Norden mit Leipzig, im Süden mit Neapel, im Osten mit Odessa und im Westen mit dem St. Gotthard fixirt. Das Verhältniss ist 1:1000000. Die Bau-Abtheilung der k. k. General-Inspection war hiebei von der löblichen Absicht geleitet, sowohl dem internen Bedürfnisse abzuhelfen, als auch im Allgemeinen eine möglichst genaue und bis auf die neueste Zeit regulirte Eisenbahnkarte dem öffentlichen Verkehre zugängig zu machen.

Die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer hat an sämmtliche Oesterreichische Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften zwei Exemplare des Schiedsgerichts-Statuts versandt, wie solches aus den Berathungen des von der Transport-Enquête eingesetzten Comités hervorgegangen ist, mit dem Bemerken, dass die Kammer den Beschluss gefasst habe, für die Creirung eines solchen Schiedsgerichtes mit dem Sitze in Wien mit Zugrundelegung des vorliegenden Statuts die nöthigen Vorkehrungen zu treffen. In der hierüber abgehaltenen Bahnconferenz erklärten die Oesterr. Bahnen zur baldigen Activirung dieses Statutes mitzuwirken, während die Ungarischen sich dagegen auf die noch fehlende Zusimmung der Legislative beriefen.

In derselben Conferenz wurde auch eine Vorstellung gegen die von beiden Regierungen beabsichtigte Einführung der einheitlichen Signalisirung zur schlechtesten Jahreszeit (1. October 1872) beschlossen und als Termin hierfür der 1. Juli 1873 beantragt. — Ueber die den Ausstellungsgütern zu gewährende Ermässigung konnte eine Einigung nicht erzielt werden. Der practische Vorschlag Dr. Sochor's, dieselben durch die 2 Monate März und April 1872 franco nach Wien zu befördern, dagegen die Retouren dem allgemeinen Frachtsatze zu unterziehen, fand einige Unterstützung. Indessen dürfte das Zugeständniss des 50 Procent-Nachlasses von den meisten Bahnen acceptirt werden. Die Motion der Elisabeth-Westbahn, gemeinsame Massregeln gegen die immer häufiger auftretenden Strikes der Bahnarbeiter zu berathen, wurde zwar in Erwägung gezogen, doch würde es sich aus vielfachen der Auseinandersetzung wohl nicht bedürftigen Gründen empfehlen, diesen Gegenstand ganz fallen zu lassen und jeder Verwaltung die nach ihren speciellen Verhältnissen erforderlichen Vorkehrungen selbst anheimzugeben. Die Bahnen sollen sich eben nicht gegen die Beamten und noch weniger gegen die Arbeiter kritisiren.

Von den Beschlüssen der Reclamations-Conferenz sind folgende 2 hervorzuheben und zwar a) dass der Grundsatz strenge durchzuführen sei, jede Reclamation, die einen Entschädigungsanspruch betrifft, im internen Verkehre überhaupt und in den directen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehren, soweit der Anspruch den in § 164 des Uebereinkommens fixirten Betrag per 200 fl. nicht übersteigt, immer sogleich nach Feststellung des Thatbestandes normalgemäss zu erledigen, die rücksichtlich der Schuldfrage nöthigen Erhebungen aber, sowie die Entscheidung darüber, welche Bahnen den Anstand zu vertreten haben, nachträglich zu veranlassen und soll als Grundsatz gelten, dass jede Reclamations-Correspondenz der Bureaux unter sich in der Regel längstens binnen 14 Tagen zu beantworten, und im Falle, wenn binnen dieser Frist eine meritorische Antwort nicht ertheilt werden kann, die Ursache kurz mitzutheilen sei. b) dass eine Versicherung der rechtzeitigen Lieferung zwischen Bahnen, welche nicht in directem Schienenverbande stehen, allerdings thunlich sei, eine Verpflichtung der Bahnen jedoch zur Annahme einer solchen Versicherung nur dann bestehe, wenn das Gut direct nach einer jenseits der Unterbrechung der Schienenverbindung gelegenen Station aufgenommen, d. i. der Frachtvertrag bis zu dieser letzteren Station abgeschlossen wird, wobei indessen die Lieferzeit für die beiden Strecken, welche durch die unterbrochene Schienenverbindung getrennt werden, separat zu bemessen kommt, und wobei rücksichtlich der Frist, binnen welcher die Ueberfuhr von der einen Strecke auf die andere zu erfolgen hat, und welche Frist in die normalmässige Lieferzeit nicht einzurechnen ist, die auf die diesfälligen Verpflichtungen der Spediteure Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen massgebend sind.

Die Oesterreichische Finanzverwaltung hat sich wieder mehrere Steuerobjecte der Bahnen ausersehen. So wurden die Wagen-Cartelverträge und die Uebereinkommen wegen gemeinschaftlicher Benützung der Bahnhöfe auch dann als gebührenpflichtig erklärt, wenn dieselben als blosse Instructionen für die betheiligten Bahnverwaltungen resp. ihre Bediensteten hinausgegeben und auf Basis der strengsten Gleichmässigkeit der gegenseitigen Leistungen, somit ohne Absicht auf einen pecuniären Vortheil ausgearbeitet werden. — Ferner ist es den Gesellschaften freigestellt worden, die Gesammtbezüge ihrer Verwaltungsräthe an wie immer Namen habenden Emolumenten (Tantièmen, Präsenzmarken, fixe Gehälter etc.) vorhinein provisorisch oder nachhinein definitiv zu fatiren. — Dagegen ist einer humanen Auslegung der Wiener Steuerbehörde zu gedenken, welche über die Vorstellung einer Bahndirection die Gehaltabzüge der Bediensteten für den Pensionsfond nicht als steuerpflichtig erklärte, daher der Gehalt erst nach Abzug der Pensionsbeiträge fatirt werden kann. Die gegentheilige Praxis wurde seit dem Bestande der Bahnen überhaupt, zum Nachtheile der Oesterr. Bahnbediensteten geübt; daher das gedachte Zugeständniss eine allgemeine Verbreitung verdient.

Von neuen Bahnanlagen ist zu erwähnen: a) Die Concessionswerber für eine Eisenbahn von Mürzzuschlag nach Sigmundsherberg waren vor einiger Zeit nahe daran, auf die im Handelsministerium bereits ausgefertigte Concession wegen nachträglich aufgetauchter Regierungswünsche zu verzichten. Das Reichs-Kriegsministerium verlangte nämlich die sofortige Herstellung zweier Geleise in den Tunnels und den sonstigen schwierigen Baustellen, und der Handelsminister hat nun auch den Concessionswerbern diese Herstellungen als Bedingung für die Concession auferlegt. Die Differenz soll dahin beigelegt worden sein, dass sich die Concessionäre gegen die Gestattung der Erhöhung des Baucapitals auf 1250000 fl. per Meile zur Erfüllung der Wünsche des Kriegsministeriums bereit erklärten. In diesem Sinne wird denn auch in den nächsten Tagen die Concessions-Urkunde dem Kaiser zur Unterfertigung vorgelegt werden. b) Die Gemeinden Ischl, Goisern und Hallstadt, sowie die Gemeindevertretungen von Aussee und den umliegenden Ortschaften haben beschlossen, sich gegen die Anlage von schmalspurigen Bahnen im Salzkammergute auszusprechen und dies bezweckende Gesuche an das Ministerium abzusenden. c) Im Laufe der nächsten Tage findet die amtliche Begehung einer neuen, schmalspurigen Eisenbahnlinie, nämlich jener von der Matzleinsdorfer Linie nach Hornstein an der Ungarischen Grenze nächst Eisenstadt statt. Diese schmalspurige Bahn soll über Insersdorf, Ebenfurt und Neufeld gezogen werden. d) Der 1. Siebenbürger Bahn soll die Concession der Arad-Szegedin'er Bahn bereits zugesichert sein. Die Siebenbürger Bahn geht ferner auch dadurch einer erhöhten Prosperität entgegen, dass die Verhandlungen zwischen den Ungarischen Minister und der Franco-Ungarischen Bank wegen Uebernahme der bedeutenden Eisen- und Kohlenwerke, welche das Finanz-Aerar in Vajda Hunyad und dem Zsilthale besitzt wieder aufgenommen wurden. Das mächtige Consortium Rothschild Frères in Paris, Gebrüder Guttmann und Franco-Ungarische Bank und Consorten setzte es zur Zeit der Verhandlungen über das Ungarische Dreissig-Millionen-Anlehen schon durch, dass die alten Punctationen wieder hervorgesucht und neuerdings zum Gegenstande wiederholter Conferenzen gemacht wurden. Die Ausdehnung, welche diesen Werken gegeben werden wird, dürften nun die Erwartungen vollständig realisiren, welche man gleich ursprünglich an diese Bahn geknüpft hat.

In der am 6. d. M. zu Wien stattgehabten Generalversammlung der Galizischen Carl-Ludwigbahn wurde der Netto-Gewinn für das Jahr 1871 per 1410417 fl., mit Hinzuschlag des Ueberschusses vom Jahre 1870 per 200000 fl., zusammen per 1610417 fl. mit einstimmiger Genehmigung der Versammlung auf folgende Weise verwendet: Superdividende $3^1/_2$ Procent, d. i. 7 fl. 35 kr. Ö. W. per Actie resp. Genussschein, zusammen 1381800 fl., Uebertragung auf das Jahr 1872 200000 fl., Zuweisung des Restes an den Reservefond als ausserordentlichen Zuschuss 28617 fl., zusammen 1610417 fl. Weiters wurde beschlossen, zum Ausbaue der Linien 14100000 fl. und zwar 8400000 fl. Actien sechster Emission und 5700000 fl. in Prioritäten vierter Emission zu emittiren und dann successive an der Börse zu begeben, weiters die Concession für die Linie Lemberg-Tomaszow zu erwerben. In den Verwaltungsrath wurden gewählt: Herr Carl Fürst Jablonowsky, Dr. Gustav Ritter v. Höfken und Dr. Leopold Mayer v. Also-Russbach.

Das Consortium der Wiener Verbindungsbahn hat die Aufstellung eines Subcomités, bestehend aus Vertretern der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kaiser Ferdinand-Nordbahn und der Südbahn, beschlossen, welches die Frage betreffend den Personenverkehr auf der Wiener Verbindungsbahn während der Weltausstellung nochmals eingehend erörtern, eventuell eine Fahrordnung ausarbeiten und zur Genehmigung vorlegen soll.

Nach langen Verhandlungen über die Frage, ob neue Actien oder Prioritäten oder beiderlei Papiere der Kaiser Ferd. Nordbahn ausgegeben werden sollen, hat sich die Direction für den letzten dieser drei Wege der Capitalsbeschaffung entschieden. Wie wir hören, beträgt die heurige Dividende 144 fl. Statt deren baarer Auszahlung erhält jeder Actionär ein zu 150 fl. zu emittirendes Zehntel einer jungen Actie gegen eine Aufzahlung von 6 Gulden. Dagegen wird behauptet, dass zufolge verlässlicher Mittheilung die Direction der Generalversammlung vorschlagen werde, die neuen Actien den Besitzern der alten zum Paricourse zu überlassen, so zwar, dass sich der Cours der Nordbahnactien ohne Rücksicht auf die Dividende auf circa $220_{,50}$ stellen würde. Bisher besteht das Grundcapital der Nordbahn aus 71124375 fl. in 67 737$^1/_2$ Stück Actien à 1050 fl. ö. W.; der Rest des Anlagecapitals von totaliter 112$^1/_2$ Millionen wurde durch Emission von Prioritätsobligationen beigeschafft. Die bevorstehende Emission von jungen Actien ($^1/_{10}$ auf je 1 alte) wird neuerdings 6774 Actien in Umlauf setzen, da wohl Niemand, ungeachtet des doch wahrscheinlicheren Emissionspreises von 150, auf das Bezugsrecht verzichten wird, nachdem der Cours der Nordbahnactien circa 230 steht. An dem Erträgnisse des laufenden Jahres werden daher 74521 Stück Actien participiren. — Die Direction hat ihre bisherige Haltestation Rohrbach auch für den Frachtenverkehr eröffnet.

Die Oesterreichische Nordwestbahn beabsichtigt mit 1. Juni a. c. ihren Bahnhof in Wien für den Personenverkehr zu eröffnen, und im Monat Juli mit dem Güterverkehr zu beginnen. Betreffs des letzteren proponirte sie der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zur Vereinfachung des Verkehrs ein Arrangement, wonach sämmtliche

Güterzüge durch Nordwestbahn-Maschinen und Personal geführt, nach und von Floridsdorf verkehren sollen, dass in dieser Station die Uebergabe des Zuges an das Nordbahn-Personal stattfindet und nur ein Manipulant der Nordwestbahn den jeweiligen Zug nach und von Wien zu begleiten hätte, behufs Uebergabe und Uebernahme der Güter, unter der Voraussetzung, dass die Maschine und das Personal in Floridsdosf eine Unterkunft finden. — Das Handelsministerium hat die politische Begehung der 3 Meilen langen Theilstrecke Lyssa-Chwala der Linie Lyssa-Prag der Oesterr. Nordwestbahn angeordnet und die Statthalterei in Prag bei anstandslosem Befunde zur Ertheilung des Bau-Consenses ermächtigt. In diese Theilstrecke fällt die bei Celakowitz projectirte Uebersetzung der Elbe mittelst einer Brücke von 140 Meter Lichtweite.

Die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn hat sich mit Rücksicht darauf, dass mit Eröffnung der Oesterr. Nordwestbahn von ihrem Wiener Bahnhofe die Einführung von directen Courierzügen zwischen Wien und Berlin in Aussicht genommen wurde, veranlasst gefunden, eine Aenderung des Fahrplanes vorzunehmen und hat den bezüglichen Entwurf dem Handelsministerium zur Genehmigung vorgelegt.. Voraussichtlich wird diese geänderte, mit dem 1. Juli 1872 zu aktivirende Fahrordnung nur provisorischer Natur sein, da die für 1. August 1872 beabsichtigte Eröffnung der ganzen Linie bis Prag eine abermalige Umarbeitung nothwendig machen wird.

Die Buschtêhrader Eisenbahn beabsichtigt, zur Abkürzung der bestehenden eigenen Linie von Prag nach Eger einen neuen, für den ostwestlichen Verkehr durch Böhmen bestimmten Schienenweg herzustellen und denselben gleichzeitig von Falkenau mit einem zweiten Austrittspunkte nach Sachsen in Verbindung zu bringen. Zu dem Ende hat dieselbe sich um Vorconcessionen für die Linien Rakonitz-Woratschen-Jechnitz an die Pilsen-Prisener Bahn, ferner von Jechnitz nach Falkenau und von Falkenau über Graslitz an die Reichsgrenze bei Klingenthal beworben und soll dieselben auch schon erhalten haben. Für zwei dieser Linien: Rakonitz - Jechnitz und Falkenau-Graslitz sind übrigens die technischen Vorarbeiten schon vollendet und die betreffenden Projecte dem Handelsminister bereits vorgelegt. Die technisch - militärische Revision der Tracen soll nächstens erfolgen.

Die Erzherzog Albrecht-Bahn besteht aus den Linien Lemberg-Stryj (9,5 Meilen), Stryj-Beskid an die Ungarische Grenze (10,2 Meilen) und Stryj-Stanislau (14 Meilen). Sie führt von Lemberg über Szczerzec, Drohobycz, Stryj, Skole, Tuchla an den Beskid, wo sie die Verbindung mit der bereits concessionirten Beskid-Munkácser Bahn erhält. Die Zweigbahn Stryj-Stanislau, eine Fortsetzung der in Bau befindlichen Dniester-Bahn, berührt die Städte Bolechów, Dolina und Kalusz und mündet vor Stanislau in die Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahn. Das zur Emission gegenwärtig aufliegende Anlage-Capital der Albrecht-Bahn ist nur mit 750 000 fl. Nominale per Meile fixirt, ein gegen die Anlage-Capitalien anderer Bahnen geringer Betrag, der nur daraus erklärlich, dass die Bahn fast durchwegs ein sehr geringes Gefälle aufweist, wodurch die Herstellung kostspisliger Bau-Objecte vermieden und auch zugleich die Reduction der Betriebskosten auf ein Minimum ermöglicht wird. Für dieses Anlage-Capital ist bekanntlich die Staatsgarantie gewährt, doch behauptet der Prospect, dass eine Inanspruchnahme desselben zu den Unwahrscheinlichkeiten gehört, denn schon der Local-Frachtenverkehr werde im Stande sein, ein solches Erträgniss abzuwerfen, dass er selbst ohne Rücksicht auf den Personenverkehr und auf die aus der wichtigen Stellung der Albrechtbahn im Europäischen Eisenbahnnetze ihr zufliessenden Frachtquantitätan genügen dürfte, um eine respectable Verzinsung zu erzielen.

Der 1. Ungar.-Galizischen Eisenbahn wurde verläufig die Eröffnung der Strecke Przemysl-Chyrow am 8. d. M. gestattet. (Siehe Bekanntmachung S. 571. Die Red.) Die Strecke Chyrow-Kroscienko wird Ende Juni eröffnet.

Zur Ergänzung der Regierungsvorlage des Projects eines Westgalizischen Bahnnetzes wird von der General-Inspection gegenwärtig eine Linie von Sucha nach Krakau tracirt. Die technischen Vorerhebungen sollen bereits so weit gediehen sein, dass demnächst auch schon das Generalproject zur Ausarbeitung gelangen dürfte. Diese Linie, welche früher vielleicht aus dem Grunde, weil sie für die Industrie von secundärem Werthe, in das Westgalizische Bahnnetz nicht einbezogen war, soll jetzt, dem Vernehmen nach, aus strategischen Rücksichten und über ausdrücklichen Wunsch des Reichs-Kriegsministers gebaut werden.

Auf den Dalmatinischen Bahnen sollen schliesslich die Tracirungs-Arbeiten nahezu vollendet sein, und da bekanntlich der Zeitpunkt dieser Vollendung zur Einbringung der Gesetzvorlagen für die Dalmatinischen Bahnen in Aussicht genommen wurde, so dürften dieselben voraussichtlich schon im Herbst den parlamentarischen Behandlungen unterzogen werden.

### Personalnachrichten.

Preussen. Der Königl. Eisenbahn-Bau-Inspecto Suche zu Thorn ist nach Tilsit versetzt und demselben die Leitung der I. Bauabtheilung der Tilsit-Memeler Eisenbahn übertragen worden. Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Theodor Wilhelm Disselhoff in Breslau ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die Stelle eines Vorstehers des technischen Centralbureaus der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn zu Münster verliehen worden.

### Technisches.

— *st.* — Müller's Seiltrajekt. Durch die Erfindung der Seilbahnen ist die Industrie wieder mit einem neuen Transportmittel beschenkt, welches neben den verschiedenen Eisenbahnen, Strassenlocomotiven, Kettenschiffen etc. berufen zu sein scheint, eine wichtige Rolle zu spielen; denn die Seilbahnen vermitteln gerade an solchen Stellen, wo die erwähnten kostspieligen Fahrmittel fehlen, oder wegen localer Hindernisse, als Flüsse, Häuser, Schluchten und dergleichen nicht angewendet werden können, den billigsten und bequemsten Transportweg in der geraden Luftlinie.

Es existiren bis jetzt drei principiell verschiedene, durch die Praxis erprobte Constructionen von Seilbahnen. Die älteste und primitivste besteht aus einem oder zwei parellel neben einander gespannten Seilen, deren Enden fest verankert oder auch auf einer Seite mit einer Spannvorrichtung versehen sind. Unter diesen Seilen hängt das Transportgefäss an kleinen Rollen und wird mittelst eines andern Seiles einfach hin- und zurückgezogen.

Die zweite vervollkommnete Seilbahn ist die von Hodgson. Bei dieser fällt das Zugseil für die Transportgefässe weg, indem das tragende Seil selbst durch einen Motor continuirlich bewegt wird und die daran gehängte Last mitnimmt. Es ist ein Drahtseil ohne Ende, welches an den Endpunkten der Bahn um horizontale Rollen geschlungen und in bestimmten Entfernungen durch kleinere Rollen getragen ist, so dass die aufgehängten Kästen auf der einen hin-, auf der andern zurückgehen, einer dem andern in gewissen Distanzen folgend. Dabei kann die Bahn Steigungen von 1 : 15 überwinden und vermöge einer entsprechenden Anbringung der kleinen Tragrollen auch Kurven bis zu 18° beschreiben.

Das dritte Prinzip der Seilbahn wird repräsentirt dnrch das Seiltrajekt von Hermann Müller, Ingenieur in der Maschinenfabrik Sigl in Wien.

Während die beiden vorerwähnten Arten von Seilbahnen ein für sich abgeschlossenes Mittel zum Transportiren bieten, indem das Material auf einem Ende der Bahn eingeladen, am andern ausgeladen werden muss, weil die Fördergefässe die Bahn nicht verlassen können, ist das Müller'sche Trajekt geeignet, bei jeder Schienenbahn, welche durch Abgründe, Thäler, Wasser und dergleichen unterbrochen ist, eine Verbindung herzustellen, da jeder Wagen, welcher auf den Schienen läuft, durch daran befestigte Klauen eingerichtet ist, die Seilbahn zu übersetzen und hinter derselben die Schienenbahn weiter zu verfolgen. Deshalb gab der Erfinder auch seiner Construction den Namen „Traject". Wiewohl dasselbe gleich den oberwähnten Seilbahnen als für sich bestehendes Transportmitel dienen kann, so ist der grosse Vortheil doch in die Augen springend, dass man die Wagen auf verschiedenen Schienensträngen und aus beliebigen Entfernungen auf dem Trajekt und jenseits desselben nach beliebigen Richtungen weiter führen kann, ohne ein Umladen, Abheben oder dergleichen nöthig zu haben. So können z. B. dieselben Wagen, welche in den Stollen der Bergwerke laufen, mit ihrer Last auf den Grubenschienen und den Drahtseilen des Trajektes bis an einen Ladeplatz an der Strasse oder Eisenbahnstation befördert werden und denselben Weg leer zurückmachen.

Die Einfachheit, Billigkeit, sowie die Möglichkeit der schnellen Herstellung solcher Seiltrajekte müssen namentlich für Montanbahnen hervorgehoben werden, wenn man bedenkt, dass damit die kostspielichen Brücken über Thaleinschnitte und Flüsse, und die Durchbohrung von Tunnels gänzlich erspart werden, da das Trajekt bei Steigungen von 1:8 die Berge direct übersetzen kann. Eine Pferdebahn wäre an solchen Stellen nicht mehr möglich, oder müsste mit ausserordentlichen Umwegen zu demselben Ziele geführt werden.

Auch überschwemmte Flächen und breite Seen können mit dem Seiltrajekt überspannt werden, weil es auch in diesen Fällen leicht zu ermöglichen ist, die in Distanzen von 200 bis 300 Fuss nöthigen Gerüste für die kleinen Tragrollen der Drahtseile aufzustellen oder bei grosser Wassertiefe auf verankerten Stehschiffen zu befestigen. Sehr häufige Anwendung werden die Müller'schen Trajekte finden, um nahe der Eisenbahn gelegenen Fabriken die Rohstoffe vom Bahnhof zu- und die fertige Waare zurückzuführen, die Rüben aus den Sammelgruben in die Zuckerfabriken, Baumstämme aus dem Wald auf die Säge zu bringen; in kleineren Dimensionen transportabel aus Eisen ausgeführt, wäre die Erfindung auch für Kriegszwecke ins Auge zu fassen, z. B. um Munition über die Truppen hinweg zu den Batterien zu befördern und dergleichen.

Schliesslich ist nicht zu bezweifeln, dass diese Trajekte auch hinreichende Sicherheit bieten, um Personen zu befördern, da ein Jeder, der vielleicht an der Zuverlässigkeit der schwachen Drahtseile zweifeln könnte, nachdem er sechs- bis achtfach grössere Lasten als die seinige, von den Seilen fortziehen sah, auch seine geringe Körperlast denselben anvertrauen wird.

Müller's Trajekte sind jenach dem Zweck und der Situation verschieden construirt, jedoch ist bei allen folgende Einrichtung gemeinsam:

Die Transportirung geschieht nämlich in allen Fällen auf zwei parallel laufenden Seilen ohne Ende, welche an den Endpunkten des

Trajektes über grosse Rollen laufen und in verschiedenen Distanzen durch kleinere Rollen getragen und geführt werden. Die Entfernung und Anbringung dieser Führungsrollen ist von der Beschaffenheit des Terrains abhängig. So können dieselben z. B. im Walde an den Bäumen, an Felswänden, bei Ueberschreitung von Wasserflächen auch schwimmend angebracht werden. Der Antrieb des Trajektes geschieht nur auf einer Seite desselben, oder bei gekuppelten Trajekten in der Mitte, indem durch einen beliebigen Motor mit entsprechenden Vorgelage die grossen Rollen gedreht werden; die Seile selbst übertragen die Bewegung auf die übrigen Rollen. Die grossen Endrollen sind an dem Ende, wo der Antrieb nicht stattfindet, jede für sich gelagert und mit einer Spannvorrichtung versehen, um die gleichmässige Durchbiegung beider Seile jederzeit herstellen zu können.

Jede Last, welche auf dem Trajekt transportirt wird, seien es Wagen, Körbe, Ballen oder Hölzer, muss mittelst vier Klauen auf den Seilen aufliegen, damit der Gegenstand nicht oscilirt, sondern nur die Schwankungen der Seile mitmacht, und damit beim Passiren der Führungsrollen, während gleichzeitig zwei Klauen die Seile loslassen, die beiden andern die Last vermöge der Reibung auf den Seilen festhalten. Sämmtliche Rollen, sowie auch die Klauen sind mit Holz gefüttert, so dass die Drahtseile nirgends mit Eisen in Berührung kommen, um die Abnützung der Seile möglichst zu vermeiden.

Die 3 hauptsächlichsten Constructionen der Müller'schen Seiltrajekte sind folgende:

A. Trajekt für Schienenwagen mit auslösbaren Klauen, durch vertikale Rollen angetrieben. Diese Construction ist in solchen Fällen anzuwenden, wo der disponible Platz neben den grossen Seilrollen so schmal ist, dass kein Schienenstrang daneben Raum findet. Die beiden parallelen Seile laufen hier über vertikale Rollen, an denen die beiden durch den Motor angetriebenen auf einer gemeinsamen Achse, die Endrollen auf einzelnen Lagern mit verstellbaren Lagern behufs Spannung der Seile befestigt sind. Die mit Schienen belegten Rampen dienen dazu die Wagen von den untern Seilen auf die obern und umgekehrt zu bringen, und zwar lässt man wegen der grösseren Stabilität der auf der Strecke befindlichen Rollenständer die geladenen Wagen unten, die leeren oben gehen. Der Abstand der Schienen von den Seilen ist an den Auf- und Abfahrpunkten so gerichtet, dass sich die ausgespannten Klauen von selbst auf die Seile legen und von diesen mitgenommen werden. Da bei dieser Construction sowohl die oben als unten laufenden Wagen zwischen den grossen Rollen durchpassiren, so müssen die vier Klauen eines jeden Fahrzeuges auslösbar sein, und zwar selbstthätig in dem Moment, wo der Wagen vor den grossen Rollen von den untern Seilen auf die Schienen abläuft.

B. Traject für Schienenwagen mit unbeweglichen Klauen, von vertikalen Rollen angetrieben. Die Einrichtung enthält schon wesentliche Verbesserungen gegen die oben beschriebene und besteht darin, dass die Wagen an den Endpunkten des Trajektes, wo sie die Seile verlassen und auf den Schienen weiter laufen, nicht zwischen den grossen Rollen, sondern seitwärts von diesen abgeführt werden, wodurch der ganze Mechanismus zur Auslösung der Klauen entfällt.

C. Trajekt für Schienenwagen mit unbeweglichen Klauen, von horizontalen Rollen angetrieben. Da grössere Wagen, welche unbeladen mehr als 5 Ctr. wiegen, sehr schwer die Rampen hinaufzuschieben wären, so hat Müller in dieser Construction die letzteren ganz vermieden, sondern lässt die leeren, wie die beladenen Wagen an den Enden des Trajektes nur auf horizontalen Schienen laufen. Die grossen Seilrollen sind nämlich in horizontaler, etwas schräger Lage unter dem Gerüst placirt, welches die Schienenstränge und die ersten Führungsrollen der Seile trägt und ist deren Stellung so angeordnet, dass die nach einer Richtung parallel neben einander laufenden Seile und die entgegenkommenden nicht wie bei den Constructionen A. und B. übereinander, sondern in gleicher Höhe nebeneinander geführt sind. Dabei ist es durchaus nicht nöthig, dass die beiden horizontalen Endstationen in gleicher Ebene liegen, sondern den Seilen kann auf der Strecke vermittelst der Gerüste für die kleinen Tragrollen nach Erforderniss des Terrains eine beliebige Steigung gegeben werden, welche erst da ihre Grenze findet, wo die vier Klauen des Wagens wegen unzureichender Reibung von den Seilen nicht mehr mitgenommen werden. Bei gut gefirnissten Seilen kann eine Neigung der Seile von 1:6 noch ohne Anstand überwunden werden.

Die Herstellungskosten eines Müller'schen Trajektes lassen sich zwar im Allgemeinen nicht angeben, da sie, wenn auch in geringerem Maasse, als bei Locomotiv- oder Pferdebahnen von der zufälligen Beschaffenheit des Terrains abhängen. Doch sei bemerkt, dass ein Trajekt für $^1/_4$ Deutsche Meile Länge nach den Constructionen A. und B. mit 20 mm. starken Seilen, sammt einer 12 pf. Locomobile zum Betriebe, aber exclusive der hölzernen Rampen-Ständer, Fahrzeuge und Aufstellung circa 15000 fl. am Wiener Platz kosten würde. Damit könnte, bei Einzellasten von 9 Zoll-Ctr., per Stunde circa 500 Ctr. Bruttolast transportirt werden.

(Nach der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

## Literatur.

**Eisenbahn-Karte von Oesterreich-Ungarn**, gezeichnet von Th. von Bomsdorff. 27 zu 33 Zoll. Colorirt. Neueste Ausgabe 1872. 80 kr. Verlag von Karl Prochaska in Teschen.

**Statistische Tabelle nebst Meilenzeiger der Eisenbahnen von Oesterreich-Ungarn.** Neueste Ausgabe 1872. 30 kr. Verlag von Karl Prochaska in Teschen. (Eisenbahnkarte und Tabelle zusammen 1 fl.

Die Karte giebt in correcter Ausführung und sauberem Farbendruck sämmtliche Eisenbahnlinien Oesterreich-Ungarns, auch die projectirten, und unterscheidet durch deutliche Kennzeichnung die im Betriebe von den im Bau befindlichen und den noch nicht in Angriff genommenen Strecken. Durch Wahl und Vertheilung der Farben bietet sie eine leichte Uebersicht der Linien nach den Besitzverhältnissen der verschiedenen Gesellschaften. Als Cartons sind ausser der bereits den frühern Ausgaben beigegebenen Skizze der Schienenwege der Türkei, Rumäniens und Russlands, Pläne der Umgebung von Wien, Prag und Pest-Ofen beigefügt, welche über die Einmündung der Eisenbahnen und deren Zusammenhang mit diesen Hauptstädten ein klares Bild geben.

Anerkennender Erwähnung verdient noch die beigegebene statistische Eisenbahn-Tabelle nebst Meilenzeiger, welche einem Bedürfniss der grossen Geschäftswelt, namentlich der Capitalisten und der in das Eisenbahnwesen einschlagenden, gewerblichen Unternehmungen entgegenkommt. Aus den verlässlichsten Quellen und mit grösster Genauigkeit zusammengestellt, reichen ihre statistischen Daten bis 1. Januar 1872 und vervollständigen wesentlich den Zweck der Eisenbahnkarte, da die Bahnen sich jetzt rasch mehren und ziffermässige Uebersichten unbedingt nothwendig sind, um sich über den Stand und die Fortschritte des Oesterreich-Ungarischen Bahnwesens, so wie über dessen finanzielle Verhältnisse eine klare Vorstellung machen zu können. Auf der Rückseite dieser Eisenbahn-Tabelle ist auch ein vollständiger Meilenzeiger der mit 1. Januar 1872 in Betrieb gestandenen Eisenbahnen für den allgemeinen Verkehr enthalten.

* **Eisenbahnkarte der Schweiz** mit Angabe der Poststrassen, Dampfschifffahrts- und Telegraphenlinien, von R. Gross, Ing.-Topograph. Verlag der Schabelitz'schen Buchhandlung in Zürich. Preis 20 Sgr.

in einem grösseren Maassstab als die eben erwähnte treffliche Karte, giebt die Karte von Gross das verhältnissmässig weit günstiger entwickelte Eisenbahnnetz der Schweiz mit sämmtlichen Eisenbahn-, Telegraph- und Post-Stationen, ebenfalls mit farbiger Unterscheidung der Bahngebiete. Von besonderem Interesse war uns insofern die Karte, als in derselben die vielen theilweise bereits im Stadium des Baus befindlichen Bahnprojecte sich eingezeichnet finden.

* **Karte der Belgischen Eisenbahnen** von J. Vossen, Ing.-Geograph, in Commiss.-Verlag von Barthol u. Comp. zu Berlin. Preis in Cartonausgabe 24 Sgr. — als Wandkarte mit Stations-Register 1 Thlr. 4 Sgr.

Entsprechend der am weitest gediehenen Entwickelung des Belgischen Eisenbahn-Netzes ist die Vossen'sche Karte in einem noch grösseren Maassstabe angefertigt, als die vorher erwähnten Karten. Auch sie giebt in sehr geschmackvoller Ausstattung die verschiedenen Bahngebiete Belgien's farbig colorirt an, unter genauer Bezeichnung aller Eisenbahn-Stationen. Die Karte ist in kleine Quadrate getheilt und in dem der grösseren Ausgabe beigegebenen alphabetischen Stations-Verzeichniss bei jeder Station angegeben, in welchem Quadrat dieselbe auf der Karte liegt.*

= **Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung, Mai 1872, I. Abtheil.**, enthaltend die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, Verlag der Königl. Geh. Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist soeben ausgegeben und umfasst die bis zum 1. Mai eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis $7^1/_2$ Sgr. Ferner **Abtheilung II., Mai**, enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiffcourse; Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europas, Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern, nebst Nachrichten über die Reiseverbindung dieser Orte, Reisetouren zwischen Berlin und den bedeutenderen Badeorten, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münz-Vergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Mit 2 Karten, Preis $7^1/_2$ Sgr.

Ferner sind an Drucksachen Eingegangen:

1) **Zur Eisenbahnreform. I. Fahrverkehr oder Frachtenverkehr? II. Das Staatsexamen.** Berlin. Verlag der Stuhr'schen Buch- und Kunsthandlung (S. Gerstmann) 1872.
2) **Die Haftpflicht der Eisenbahn-, Bergbau- und Fabrik-Unternehmer.** Vom Standpunkt der Gesetzgebung, Volkswirthschaft und Statistik mit besonderer Rücksicht auf die Versicherungs-Anstalten, Knappschafts-Vereine etc. Dargestellt und erläutert von Dr. Adolf Frantz. 1872. Druck von B. Wylezol & Co. in Beuthen O/S.
3) **Eisenbahn-Karte von Central-Europa.** Von Dr. Julius Michaelis. 1872. Preis 15 Ngr., auf Leinwand 1 Thlr. Dresden Königl. Hof-Buchhandlung Hermann Burdach.

* Der Redaction sind Exemplare der Karte zur Disposition gestellt, welche gegen Einsendung des angegebenen Preises durch uns direct bezogen werden können.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 22. | Mai | Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. |
| 23. | „ | *Ungarische Ostbahn zu Pest. Tagesordnung s. S. 500. |
| 24. | „ | *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach. |
| 24. | „ | Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a/M. |
| 24. | „ | Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Tilsit. |
| 25. | „ | Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. S. 495. |
| 25. | „ | Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau. S. S. 538. |
| 26. | „ | Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg. |
| 27. | „ | Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i/Pr. |
| 27. | „ | Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. |
| 27. | „ | Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest. |
| 28. | „ | Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien. |
| 28. | „ | Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München. |
| 28. | „ | Rheinische Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekanntm. S. 474. |
| 28. | „ | Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust. |
| 29. | „ | Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. Bekanntm. S. 509. |
| 29. | „ | Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Ges. zu Crefeld. |
| 30. | „ | Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 30. | „ | Böhmische Nordbahn zu Prag. Siehe Bekanntmachung S. 501. |
| 31. | „ | Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien. |
| 3. | Juni. | Alföld-Fiumaner Eisenbahn zu Pest. |
| 9. | „ | Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg. |
| 10. | „ | Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu Wien. |
| 11. | „ | Warschau-Terespoler Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. |
| 12. | „ | Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 562. |
| 12 | „ | Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg. |
| 29. | „ | Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien. |

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 19. Mai | zu Zürich | Schweizer. Nordostb. | Tuchlieferung | — |
| 20. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. B. | 15 000 Meter Drainröhren | — |
| 21. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Cement, Kalk etc. | 556 |
| 21. „ | daselbst | dieselbe | Maurer-Arbeiten | 556 |
| 22. Mai | zu Rotenburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 533 |
| 22. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostbahn | Uniformirungsgegenstände | — |
| 22. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märkische E. | Hochbauten Altesdom | — |
| 22. „ | daselbst | dieselbe | Hochbauten Delstern | — |
| 22. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Schwellen | — |
| 22. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Schwellen | 495 |
| 22. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Steinmetzarbeiten beim Umbau | |
| 22. „ | zu Berlin | Niederschles-Märk. E. | Entwässerungs-Canal des Hauptgebäudes Bahnhofs Hannover. | — |
| 23. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Hochbauten | — |
| 23. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | Chaussirungsarbeiten im Werthe von circa 3000 Thaler | — |
| 23. „ | zu Heidelberg | Heidelberg-Speyerer E. | Schienen u. Kleineisenzeug | — |
| 23. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bekleidungs-Materialien | 532 |
| 24. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Oberbauten | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs Steinbeck | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Kupferdreh | — |
| 28. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 12 cylindr. Wasserreservoire | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Beamten-Wohngebäude auf Bahnhof Finnentrop | — |
| 30. „ | zu Bremen | Venlo-Hamburger E. | Brückenhölzer | 571 |
| 31. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 31. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | 27 Cokeswagen | 571 |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 1. „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Mineralische Kohle | — |
| 3. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 5. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 7. „ | zu Breslau | Oberschlesische E | Bahnschwellen | 563 |
| 10. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau No. 58 | |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn-Gesellschaft.

### Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Przemysl-Chyrow.

Die gefertigte Direction beehrt sich den P. T. Publicum zur Kenntniss zu bringen, dass die Theilstrecke

**Przemysl-Chyrow**

mit den Stationen Przemysl, Nyzankowice, Dobromil und Chyrow

**am 8. Mai 1872**

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Diese Stationen sind zur Aufnahme von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern eingerichtet.

Der Fahrplan und der Gebührentarif sind bereits kundgemacht.

Wien, im April 1872. **Die Direction.**

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

27 Stück Coketransportwagen

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf

**Freitag den 31. Mai cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf frankirte, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 15 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 11. Mai 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

## Hanau-Offenbach-Frankfurter-Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues für die Main-Brücke bei Hanau veranschlagt zu rund:

461 422$^{k.}$ Schmiedeeisen,
11 488$^{k.}$ Gusseisen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

**Montag den 10. Juni c. Vormittags 11 Uhr**

im Abtheilungsbureau zu Frankfurt a/M., Windmühle 42, anberaumt worden.

Qualificirte und cautionsfähige Unternehmer haben bezügliche Offerten, mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Ausführung des eisernen Ueberbaues der Main-Brücke"

versiegelt und portofrei bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im Sectionsbureau zu Hanau und im Abtheilungs-Bureau zu Frankfurt a/M. aus; auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Frankfurt a/M., den 13. Mai 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

## Bekanntmachung.

Bei der Braunschweigischen Bahnverwaltung können noch mehrere Ingenieure und Ingenieurassistenten resp. Bauführer Beschäftigung finden. Reflectanten werden ersucht, sich bei unterzeichneter Direction unter Einreichung ihrer Zeugnisse zu melden. Die Remuneration bleibt weiterer Vereinbarung vorbehalten; im Uebrigen werden dabei die bei anderen Bahnverwaltungen üblichen Sätze als maassgebend betrachtet werden.

Braunschweig, den 8. Mai 1872.

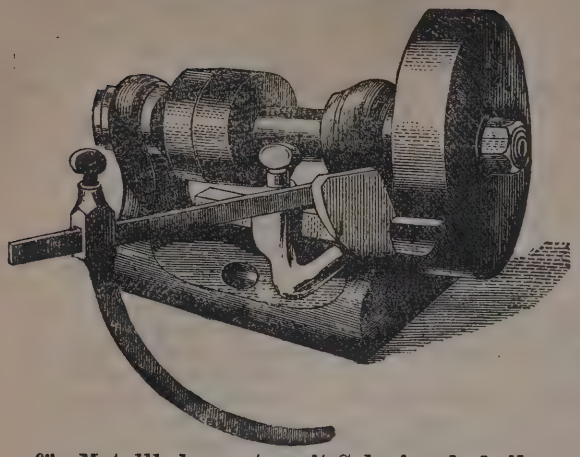
**Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.**
Scheffler.

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.**

**Schleifmaschine**



für Metallbohrer etc. mit Schmirgelscheibe.

# Amerik. Metall-Bohrer

mit Schleiflinie, welch letzere im Verein mit der **Schleifmaschine** das Anschleifen der Bohrer wesentlich erleichtert.

# W. Hanisch & Cie.

**Berlin, Philippstrasse 22.**

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt
von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**
eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Hermann | 18. Mai | nach | Newyork | D. Hannover | 2. Juli | nach | Newyork |
| D. Köln | 22. Mai | „ | Baltimore | D. Berlin | 3. Juli | „ | Baltimore |
| D. Weser | 25. Mai | „ | Newyork | D. Weser | 6. Juli | „ | Newyork |
| D. Newyork | 28. Mai | „ | Newyork | D. Frankfurt | 9. Juli | „ | Newyork |
| D. Rhein | 1. Juni | „ | Newyork | D. Rhein | 13. Juli | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 5. Juni | „ | Baltimore | D. Newyork | 16. Juli | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 8. Juni | „ | Newyork | D. Leipzig | 17. Juli | „ | Baltimore |
| D. Hansa | 11. Juni | „ | Newyork | D. Deutschland | 20. Juli | „ | Newyork |
| D. Main | 15. Juni | „ | Newyork | D. Köln | 23. Juli | „ | Newyork |
| D. Bremen | 18. Juni | „ | Newyork | D. Hansa | 27. Juli | „ | Newyork |
| D. Ohio | 19. Juni | „ | Baltimore | D. Bremen | 30. Juli | „ | Newyork |
| D. Donau | 22. Juni | „ | Newyork | D. Baltimore | 31. Juli | „ | Baltimore |
| D. Nemesis | 25. Juni | „ | Newyork | D. Main | 3. August | „ | Newyork |
| D. Hermann | 29. Juni | „ | Newyork | | | | |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

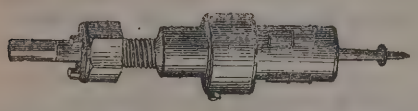
Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. König Wilhelm I. 7. Juni. D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. Juli
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---



Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.
Zahnstangen und Schlittenwinden.
Parallelschraubstöcke.
Brandringe, Muttern, Schrauben
Spiralbohrer.
Universal-Klemmfutter.

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Schmiedeeiserne Fenster,**
Specialität,
von **Z. Zaudy**
in Wesel a. Rhein.

---

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

---

## Ein Maschinen-Ingenieur,

welcher ein Polytechnicum besuchte, seit sieben Jahren den Maschinendienst einer sehr frequenten Bahnlinie leitet und gleichzeitig einer Reparatur-Werkstätte vorsteht, sucht eine möglichst selbstständige Stelle als Maschinenmeister.
Gefl. Off. unter **H. K. 9** befördert Herr A. Refelshöfer in Leipzig.

---

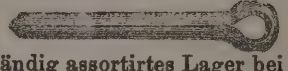
Ein theoretisch und practisch gebildeter, im Construiren von Eisenbahn-Betriebsmitteln geübter

**Maschinen-Techniker,**

welcher seit mehreren Jahren den Werkstätten- und Maschinen-Betrieb einer Mittelgrossen Eisenbahn geleitet hat, wünscht bei Uebergang seiner Bahn an eine andere Verwaltung anderweitig placirt zu werden. Die Expedition dieser Zeitung befördert Adressen sub **A. B.**

---

## Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

---

**Ein theoretisch und practisch gebildeter Maschinen-Ingenieur,** 12 Jahre im Eisenbahndienste, Vorstand einer grösseren Hauptwerkstätte und mit der Leitung des Betriebsdienstes einer frequenten Bahn betraut, sucht andere Stelle als Maschinenmeister. Gute Zeugnisse über Ausbildung sowie Ablegung eines Staatsexamens und gute Referenzen können beigebracht werden. Adressen sub **N. Br. 1177** an die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse, Leipzig.**

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons
empfehlen **M. Schlochauer & Co.,**
Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 59. Leipzig, am 18. Mai 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Ungar. Ostbahn, Station Brátka eröffnet. — Die Eisenbahnen und die Weltausstellungen. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Bebra-Hanauer Eisenbahn, die in Bauausführung begriffenen Bahnlinien. — Technisches: Der Varrugas-Viaduct. — Ausland: Betriebs-Einnahmen der Ostindischen Bahnen pro 1871. — Officielle Anzeigen: Turnau-Kralup-Prag, ausgelooste Schuldverschreibungen; Fahrpläne der Westfälischen, Hannoverschen und Buschtêhrader Eisenbahn. General-Versammlungen. Submissionen.

**Wegen der Pfingst-Festtage erscheint die Montags-Nummer bereits heute.**
**Die Redaction.**

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Ungarischen Ostbahn wird die an der Linie Grosswardein-Klausenburg gelegene Station **Brátka**, welche bisher nur für Personen- und Gepäckbeförderung eingerichtet war, vom **21. Mai d. J.** an auch für Eilgut- und Frachten-Verkehr eröffnet werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 16. Mai 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Fournier.**

Von **C. W. Kreidel's Verlag** in **Wiesbaden** ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:

## Technische Vereinbarungen

des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

über den

## Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen.

Redigirt von der technischen Commission des Vereins nach den Beschlüssen der in Hamburg im Juni 1871 abgehaltenen V. Techniker-Versammlung des Vereins. Herausgegeben von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit 7 Zeichnungstafeln. In Octav geheftet. Preis 12 Sgr.

Die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, der Bekanntmachung der geschäftsführenden Direction des Vereins vom 20. November v. J. gemäss (No. 47 und 48 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) ihren Bedarf an Exemplaren von der geschäftsführenden Direction unentgeltlich.

## Die Eisenbahnen und die Weltausstellungen.*

Von Eduard Kafka.

Alle Völker der Erde sind vor den Gesetzen der physischen Welt, die der Fleiss des Menschen seiner Gewalt unterwirft und seiner Absicht gemäss wirken lässt, gleich gestellt. Nicht für ein Volk allein, sondern für alle Völker sind die Natur- wie die übrigen Wissenschaften seit dem sechszehnten Jahrhundert unaufhaltsam vorgeschritten und haben den Horizont der menschlichen Wissenschaften erweitert. Den Berechnungen des Geometers, den Untersuchungen des Physikers, den Analysen des Chemikers sind die Interessen der Völker absolut identisch. Mit jedem Tage einen neuen Platz in der Domaine des Unbekannten erobern, das ist das Gesetz, welchem jede Idee und jedes Streben nach Vervollkommnung der Industrie unterworfen ist.

Auf dieser Grundlage beruht der Zweck der Weltausstellungen. Alle Völkerkräfte werden in Bewegung gesetzt, um ihre Kunst- und Naturproducte auf einem und demselben Schauplatze zu vereinigen. Hier wird auch das Mittel geboten, die Völker einander zu nähern und zu befreunden.

Die durch die Eisenbahnen geschaffenen Erleichterungen des Verkehrs brachten die Idee der Weltausstellungen zur Reife, welche in Folge dessen ein Bedürfniss der Völker geworden sind und dem Aufschwunge zugeschrieben werden müssen, den die Industrie auf allen Punkten der Erde genommen hat.

In dem Momente, als der Geist der modernen Zeit die den Zünften anhaftenden Fesseln beseitigte, in dem Moment, als die Freiheit der Arbeit erwachte, traten die Weltausstellungen als natürliche Consequenzen der allgemeinen Wandlung des öffentlichen Geistes in den Vordergrund.

Die Industrie fühlte seitdem in sich das Bedürfniss, ihre Erzeugnisse zur öffentlichen Beschauung auszustellen. Wie für die geistige Arbeit, für die Wissenschaft Gesellschaften und Academien gegründet sind, um da ihre Werke zur Schau zu stellen, ebenso ist jetzt die materielle Arbeit bestrebt, sich mit Hülfe der Ausstellungen einen für jedermann zugänglichen Centralpunkt für ihre Werke zu verschaffen.

Die Weltausstellungen haben uns zugleich auch die grossen Fortschritte der Eisenbahnindustrie dargethan.

Ohne das entwickelte Eisenbahnsystem wäre es aber auch nicht möglich gewesen, die Industrieausstellungen in dieser Ausdehnung ins Leben zu rufen. Das lässt sich auch daraus erkennen, dass die Industrieausstellungen in dem Maasse an Grossartigkeit gewannen, als die Eisenbahnen zunahmen.

Im Jahre 1849 betrug das Europäische Eisenbahnnetz 17542 Kilometer, und man konnte noch nicht an die Ausführung einer Ausstellung im grossen Maassstabe denken, erst als die Eisenbahnen im Jahre 1851 24239 Kilometer erreichten, wurde die Realisirung der ersten grossen Weltausstellung in London ermöglicht.

Im Jahre 1855 betrugen die Eisenbahnen 29846 Kilometer, und die Pariser Weltausstellung konnte in einem grössern Maassstabe sich entfalten als die Londoner. Im Jahre 1862 beliefen sich die Europäischen Eisenbahnen auf 32568 Kilometer und die Londoner konnte sich grossartiger als die Pariser Ausstellung gestalten. Endlich im Jahre 1867 betrug das Europäische Bahn-

* Im „Volkswirth" erschien von mir ein ähnlicher Artikel. D. E.

netz 38970 Kilometer und in Folge dieser Zunahme der Linien war Paris in der Lage, die bisher grösste Industrieausstellung in Scene zu setzen.

Die Europäischen Eisenbahnen haben sich seit dem auf 40 728 K. erhoben. Bis 1873 erwartet man eine weitere Ausdehnung bis auf 42 859 K. Die Wiener Industieausstellung wird daher in mancher Beziehung die Pariser überflügeln können. Namentlich dürfte dies hinsichtlich des Personenverkehrs der Fall sein.

Bei der ersten Londoner Industrieausstellung, als die Europäischen Bahnen 24 239 K. betrugen, umfasste die Personenbewegung nach und von der Metropole die ungeheuere Ziffer von 1 840000. Im Jahre 1855, als das Europäische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 29 846 hatte, wurde Paris von 2 600 000 frequentirt. Im Jahre 1862 steigerten sich die Europäischen Eisenbahnen auf 32 568 K. und der Personenverkehr betrug 3 200000. Im Jahre 1867 umfasste das Europäische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 38 970 K. und die Pariser Exposition erfreute sich eines Fremdenbesuches von 4 200000.

Nach einer andern Angabe sollen die Ausstellungen von 1851 und 1855 je 5 Millionen Besucher, die von 1862 an 7 Millionen und die vom Jahre 1867 über 10 Millionen Besucher gezählt haben. Diese Ziffern umfassen sämmtliche Ausstellungsbesucher, während wir nur die per Eisenbahn beförderten im Auge behielten.

Da nun im Jahre 1872 das Europäische Bahnnetz 42 859 K. aufweisen wird, so kann mit Sicherheit angenommen werden, dass die Personenfrequenz zur Wiener Weltausstellung sich noch mehr steigert.

Nur die Eisenbahnen konnten derartige colossale Weltausstellungen ermöglichen, denn nicht nur, dass sie die Beförderungen beschleunigen und grössere Güter- und Personenmassen transportiren können, als andere Verkehrsunternehmungen, ertheilen sie noch überdies Begünstigungen, wie sie im Verkehrsleben noch nicht vorgekommen sind. Die Expositionsgüter geniessen unglaubliche Tarifserleichterungen, wodurch es eben ermöglicht wird, die Weltausstellungen im grossen Maassstabe zu beschicken.

Die Expositionen haben sich nach allen Richtungen vortheilhaft bewährt. Sie zeigen in eklatantester Weise die Zusammengehörigkeit der Menschheit, die Solidarität der Interessen und wirken in socialer Beziehung viel nachhaltiger als sämmtliche Vereine und Associationen, denn die Industrieausstellungen bilden den Brennpunkt der höchsten und niedersten Interessen der Menschheit, und wo dieselben im Spiele sind, da wirken sie einigend, nicht trennend.

Die Weltausstellungen, wenn sie systematisch in den Kreis des wirthschaftlichen Lebens eingeführt werden, sind vielleicht berufen, eine grosse sociale und politische Aufgabe zu erfüllen, die Einigung der Nationen anzubahnen und auf dem Gebiete der volkswirthschaftlichen Interessen zu bewirken, was bisher weder der Religion noch der Philosophie gelingen konnte.

„So wie die Natur weislich die Völker trennt, welche der Wille jedes Staates, und zwar selbst nach Gründen des Völkerrechtes, gern unter sich durch List oder Gewalt vereinigen möchte" meint Kant,* „so vereinigt sie auch anderseits Völker, die der Begriff des Weltbürgerrechts gegen Gewaltthätigkeit und Krieg nicht würde gesichert haben, durch den wechselseitigen Eigennutz. Es ist der Handelsgeist, der mit dem Kriege nicht zusammen bestehen kann und der früher oder später jedes Volkes sich bemächtigt."

* In seinem Werke „Zum ewigen Frieden". Separatausgabe von 1795. S. 64.

Die Industrieausstellungen sind die Märkte der Zukunft. Man nimmt allgemein an, dass die Jahrmärkte und Messen in Folge der Ausdehnung der Bahnen, welche die Vermittelung zwischen Producenten und Consumenten beschleunigen, nach und nach unbedeutender und am Ende gänzlich verschwinden werden.* Der Nachtheil, den so die Eisenbahnen auf das Leben der Märkte und Messen ausüben, wird reichlich durch die Vortheile aufgewogen, die sie durch die Ermöglichung der Weltausstellungen verschaffen. Auf den Weltausstellungen lernen ja die Consumenten und die Handelswelt in einem Gesammtblicke die Quellen der Production am besten kennen und da ist allen Zweigen der Natur- und Industrieproduction die Möglichkeit geboten, sich in sämmtlichen Stadien der Entwickelung zur Anschauung zu bringen.

Der internationale Character der Weltausstellungen liegt bereits im Worte selbst angedeutet. Während man aber kostspielige Handelsverträge mit Ländern abschliesst, mit denen man ganz und gar nicht im Verkehre steht, ist es unseres Wissens noch keinem Staatsmanne in den Sinn gekommen, bezüglich der Weltausstellungen, die sich bereits als eine Nothwendigkeit für die Production und den Verkehr im Europäischen wirthschaftlichen Leben geltend machen, internationale Erörterungen zur Herbeiführung von Grundlagen für fixe Uebereinkommen anzuregen.**

So besteht keine Norm weder für das Wo, noch für das Wann und Wie, während doch die Ausstellungen mit ungeheueren Kosten verknüpft sind und es daher nicht gleichgültig sein kann, wann, wo und wie dieselben ins Leben gerufen werden sollen, um des Erfolges sicher zu sein.

Namentlich dürfen die Zeiträume zwischen den beabsichtigten Ausstellungen nicht zu nahe aneinander gerückt und auch nicht zu weit auseinander liegen. Auch bezüglich des Wo entstehen immer, wenn nicht die Frage geregelt wird, offene und geheime Streitigkeiten zwischen Völkern und Regierungen.

Es wäre daher zweckmässig, wenn eine internationale Commission aus Fach- und Regierungsmännern aller Europäischen Staaten niedergesetzt würde, um die Normen für Weltausstellungen am Europäischen Continente zu berathen und festzustellen.

Wir würden beantragen, dass Weltausstellungen alle fünf Jahre abwechselnd in London, Paris, Berlin, Wien, Petersburg und Constantinopel abgehalten, von internationalen Commissionen überwacht und mit völkerrechtlichem Charakter ausgestattet werden.

Die Weltausstellungen würden alle fünf Jahre in einer dieser Städte den Sammelpunkt für die hervorragenden Erscheinungen auf dem Gebiete der Agricultur, der Kunst, Wissenschaft und Industrie werden, wobei zugleich die Völker zu einem grossen internationalen Feste, wie einst zu den olympischen Spielen geladen wären.

Die Weltexpositionen wirken spornend und belebend für den Erfindungsgeist und Zeiträume von fünf Jahren genügen für den Entwickelungsgang der Industrie und Kunst, um erfolgreiche Thaten auf diesem Gebiete zu vollziehen.

Dass die oben bezeichneten Hauptstädte für Weltausstellungen am meisten geeignet sind, versteht sich wohl von selbst und bedarf keines näheren Beweises. Denn nur die grossen Centralpunkte des Staats- und Völkerlebens sind im Stande, den geistigen und materiellen Anregungen und Anforderungen der Weltausstellungen zu genügen.

* Siehe den Aufsatz von J. Frühauf: „Die Messen und die Eisenbahnen" im Jahrgang 1863, Nr. 15 Seite 213 und Nr. 17 Seite 241 unserer Zeitung. Die Red.

** Hinsichtlich der Zweckmässigkeit derartiger fixer Uebereinkommen möchten sich manche Bedenken aufwerfen lassen. Die Red.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

* **Bebra-Hanauer Eisenbahn.** Ueber die unter der Oberleitung der Königlichen Eisenbahn-Direction in Bauausführung begriffenen Bahnlinien werden uns Seitens derselben folgende Notizen mitgetheilt.

1) Die durch Gesetz vom 25. März 1872 (Nr. 7992) genehmigte Linie Bebra-Friedland ist incls. Zweigbahn Niederhohne-Eschwege 9,8 Pr. Meilen = 70,1 Kilom. lang; das Planum wird gleich für 2 Geleise hergestellt, und ist das Baucapital im Ganzen zu 7 600 000 Thaler, d. i. 817 200 Thaler pro Meile veranschlagt. Der Bau beginnt Mitte Mai 1872; Vollendung muthmasslich 1876. Mit der Absteinung ist begonnen; der Grunderwerb wird dann folgen.

Die Bahn bezweckt die Herstellung einer directen Linie von Norden nach Süden unter Abkürzung des jetzigen Umweges über Cassel; anschliessend an die Nordbahnen Bremen-Hannover und Hamburg-Hannover via Göttingen an Bebra-Frankfurt resp. Bebra-Würzburg.

Der Localverkehr ist ohne grosse Bedeutung. Die Saline Sooden bei Allendorf, die Braunkohlen des Meissner und der Lederhandel in Eschwege erhalten durch die neue Linie Bahnanschluss.

Stationen und zwar der Bahn Bebra-Friedland: Bebra, Haltestelle Cornberg $1_{,62}$ M., Sontra $2_{,64}$ M., Otmannshausen $3_{,92}$ M., Niederhohne $4_{,92}$ M., Allendorf $6_{,07}$ M., Eichenberg $8_{,04}$ M. und Friedland $8_{,77}$ Pr. Meilen; auf der Zweigbahn: Niederhohne und Eschwege $0_{,53}$ Ml.

An Bauobjecten sind auszuführen: 5 Tunnels, sowie 1 Brücke (gewölbt) über die Werra, 100′ hoch, 7 Oeffnungen à 60′ weit; Steigungen 1:80.

Bauleidender Techniker: Königlicher Eisenbahn-Bau-Inspector Behrend in Cassel. — Bau-Abtheilungen noch nicht etablirt.

2) Die durch Gesetz vom 1. April 1871 (Nr. 7797) genehmigte Linie Hanau-Offenbach-Frankfurt ist $3_{,2}$ Meilen = $24_{,1}$ Kilom. lang und wird ebenfalls alsbald zweigeleisig ausgeführt. Das Baucapital beträgt im Ganzen 4 000 000 Thlr. oder 1 250 000 Thlr. pro Meile.

Mit dem Bahnbau wurde am 9. Juni 1871 begonnen und wird die Vollendung muthmasslich im Sommer 1873 erfolgen. Der Grunderwerb wird flott betrieben.

Diese Bahn bewirkt eine directe Verbindung zwischen der Bebra-Hanauer Staatsbahn und der Main-Neckar-Bahn und den directen Anschluss an die Westbahnhöfe in Frankfurt a/M. und stellt eine directe Route nach Mainz vom östlichen Deutschland her.

Der Localverkehr wird muthmasslich frequent wegen starker Bevölkerung und vieler Fabrik-Anlagen. — Die Offenbacher Lederwaaren können nach Fertigstellung der Bahn direct per Bahn abgesetzt werden.

Stationen: Bahnhof Hanau $0_{,35}$ M., Haltestelle Klein-Steinheim $0_{,6}$ M., Bahnhof Mühlheim $1_{,24}$ M., Bahnhof Offenbach $2_{,08}$ M., Haltest. Oberad $2_{,45}$ M., Bahnhof Sachsenhausen $2_{,83}$ M., Bahnhof Louisa $3_{,2}$ M.

An Kunstbauten ist nur die Main-Brücke bei Hanau mit eisernem Ueberbau, 5 Oeffnungen à $44_{,2}$ m. zu erwähnen.

Bauleitende Techniker: Eisenbahn-Bau-Inspector Lehwald zu Frankfurt; als Abtheilungs-Baumeister Section I. Hanau, Baumeister Zimmermann, Sect. II. Offenbach, Baumeister Landgrebe, Sect. III. Sachsenhausen, Baumeister Müller.

### Technisches.

— *t.* — Der Varrugas-Viaduct. Die Zeitschrift „Engineering" vom 12. April d. J. enthält eine Abbildung und Beschreibung des grossartigen, ganz aus Eisen hergestellten Viaductes, welcher nach dem Project der Americanischen Brücken-Constructeure Evans von der Firma Denmead u. Co. in Baltimore für Rechnung des grossen Unternehmers Henry Meiggs auf der Lima and Oroga Bahn in Südamerica im Bau begriffen ist. Der Viaduct enthält 1 Oeffnung von 125 Fuss Engl. und 3 Oeffnungen von je 100 Fuss. Der Oberbau ist nach dem Fink'schen System ausgeführt. Die eisernen Mittelpfeiler des Viaducts haben die sehr bedeutenden Höhen von resp. 145, 252 und 178 Fuss. Jeder Pfeiler enthält 12 schmiedeeiserne Säulen, welche aus 25 Fuss langen Stücken zusammengesetzt und an den Stössen durch gusseiserne Muffen, an welche die aus schmiedeeisernen I Eisen bestehenden Horizontalverbindungen sowie die Kreuzverbindungen angeschraubt sind, unter einander verbunden sind. Alle Säulen stehen nicht senkrecht, sondern unter 1:12 Neigung gegen die Vertikale, und zwar bilden die 4 Säulen in jedem der 3 Joche jedes Mittelpfeilers die Form eines M. Die Pfeiler stehen auf schweren gusseisernen Schuhen, welche auf der geebneten Oberfläche des Felsens liegen und darauf verankert sind. Die Maximal-Pressung pro Quadratzoll beträgt in jenen Schuhen nur 121 Pfd., in den schmiedeeisernen Säulen aber 4612 Pfd. Die Säulen sind im Querschnitt aus 6 Kreissegmenten zusammengesetzt. Das gesammte Walzeisen zu diesem Viaduct ist von der Phoenix Iron Company geliefert.

### Ausland.

— *t.* — Betriebs-Einnahmen der Ostindischen Bahnen pro 1871. Der Verkehr auf den Ostindischen Bahnen scheint im Jahr 1871 sich nicht in gehoffter Weise entwickelt zu haben, wie aus folgenden Notizen hervergeht:

Auf der East Indian Bahn betrug im Jahr 1871 die Einnahme 2303279 £, bei 1280 Engl. Meilen Bahnlänge, gegen 2601002 £ bei 1131 M. Bahnlänge in 1870.

Auf der 223 M. langen Jubbulpore-Zweigbahn belief sich die Einnahme pro 1871 auf 142362 £, pro 1870 auf 122095 £.

Die Madras-Bahn nahm im Jahr 1871 bei 825 M. Bahnlänge 529942 £ ein, gegen 475495 £ bei 709 M. Bahnlänge in 1870.

Die Great Indian Peninsula Bahn hatte pro 1871 bei 1269 M. Bahnlänge eine Einnahme von 1830111 £, gegen 1638030 £ bei 1157 M. Länge im Vorjahr.

Die Bombay Baroda and Central India Bahn nahm in 1871 bei 323 M. Länge 467121 £ ein, gegen 478910 £ bei 312 M. Länge in 1870.

(Nach dem Engineering)

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mit den hohen Ministerial-Erlässen vom 28. December 1864 Z. 5903 F. M. und 16. December 1869 Z. $\frac{18027}{1543}$ genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der in Gegenwart des k. k. Landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars am 26. April 1872 stattgehabten Verloosung nachfolgende 134 Schuldverschreibungen der ersten, und 66 Schulverschreibungen der zweiten Emission gezogen:

### I. Emission (134).

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 407 | 2238 | 5230 | 8678 | 11057 | 13695 | 16357 | 18552 |
| 625 | 2319 | 5382 | 8780 | 11127 | 14085 | 16530 | 18803 |
| 642 | 2504 | 5515 | 8923 | 11197 | 14097 | 16782 | 18848 |
| 654 | 2520 | 5875 | 8987 | 11620 | 14286 | 17153 | 18926 |
| 794 | 2566 | 6389 | 9077 | 11872 | 14363 | 17194 | 19161 |
| 803 | 3141 | 6512 | 9136 | 11956 | 14390 | 17239 | 19207 |
| 860 | 3158 | 6583 | 9485 | 12202 | 14893 | 17342 | 19241 |
| 1156 | 3479 | 6608 | 9715 | 12300 | 14950 | 17349 | 19274 |
| 1329 | 3812 | 6874 | 9805 | 12433 | 15172 | 17370 | 19348 |
| 1339 | 3821 | 6974 | 9934 | 12701 | 15255 | 17433 | 19364 |
| 1627 | 3847 | 7605 | 9938 | 12799 | 15263 | 17546 | 19485 |
| 1673 | 3961 | 8160 | 9968 | 12977 | 15643 | 17891 | 19739 |
| 1741 | 3988 | 8200 | 10185 | 13034 | 15715 | 18302 | 19821 |
| 1807 | 4229 | 8201 | 10531 | 13098 | 15750 | 18337 | 19909 |
| 1856 | 4564 | 8350 | 10532 | 13453 | 15885 | 18404 | 19953 |
| 2072 | 4738 | 8363 | 10787 | 13455 | 16036 | 18471 | |
| 2079 | 5037 | 8457 | 11009 | 13642 | 16210 | 18523 | |

### II. Emission (66).

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 27 | 1227 | 3500 | 4613 | 7637 | 8761 | 10000 | 11475 |
| 70 | 1338 | 3735 | 4692 | 8026 | 8805 | 10004 | 11579 |
| 94 | 1579 | 3906 | 5534 | 8063 | 8893 | 10091 | 11657 |
| 245 | 2801 | 3986 | 6158 | 8112 | 8982 | 10869 | 12109 |
| 336 | 2987 | 4224 | 6219 | 8176 | 8959 | 11024 | 12148 |
| 461 | 3085 | 4285 | 6860 | 8487 | 9278 | 11286 | 12668 |
| 617 | 3233 | 4521 | 7329 | 8561 | 9503 | 11384 | 12735 |
| 732 | 3305 | 4540 | 7360 | 8704 | 9687 | 11422 | 13104 |
| | | | | | | 11441 | 13221 |

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge von 100 Thaler oder 150 fl. Ö. W. in Silber pr. Stück erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1872** ab, bei folgenden Cassen:

1) in **Prag** bei der **Directions-Haupt-Cassa** No. 1012/I.
2) „ **Prag** „ **Herrn Moritz Zdekauer,**
3) „ **Wien** „ **der Niederösterr. Escompte-Gesellschaft,**
4) „ **Wien** „ „ **Anglo-Oesterr. Bank,**
5) „ **Dresden** „ **Herrn Michael Kaskel,**
6) „ **Leipzig** „ **der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,**
7) „ **Berlin** „ **Herrn David Liepmann,**
8) „ **Berlin** „ **der Berliner Handels-Gesellschaft,**
9) „ **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
10) in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank.**

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass die hier nachfolgenden und bereits gezogenen Prioritäts-Obligationen I. Emis-

sion, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezüglichen Verloosungsjahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, und zwar:

pro 1866: No. 1738,
„ 1868: „ 181, 422, 1458, 1464, 2701, 8146, 14843, 17429, 18617.
„ 1869: „ 6400, 6896, 7925, 8298, 9680, 11104, 13582, 14602, 15392, 17310, 19190.
„ 1870: „ 53, 86, 177, 1073, 1477, 1777, 1931, 2436, 2920, 7386, 8941, 10957, 11961, 13319, 14876, 15039, 15124, 15138, 15140, 15311, 15371, 16360, 16789, 17327, 19719.
pro 1871: No. 403, 1120, 5043, 5058, 7078, 7749, 11568, 11656, 12126, 12371, 12798, 13379, 14960, 15029, 15153, 15241, 15254, 15379, 15394, 15521, 15573, 15786, 15961, 15975, 16375, 16704, 18776, 19447.

Prag, am 26. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

# Westfälische Eisenbahn.

## Bekanntmachung.

**Zum 1. Juni cr.** tritt auf der **Westfälischen Eisenbahn** der nachstehende Fahrplan in Kraft.

### Fahrten von Holzminden und Warburg nach Emden.

| | Morgs. | Morgs. | Morgs. | | Nchm. | Nchm. | Abds. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Holzminden Abf. | 3.40 | 7.10 | 9.25 | . | 3.24 | 4.9 | 6.45 | . |
| Höxter „ | . | 7.23 | 9.39 | . | 3.34 | 4.21 | 6.58 | . |
| Godelheim (H) „ | . | 7.33 | 9.49 | . | . | 4.31 | 7.8 | . |
| Brakel „ | . | 7.55 | 10.11 | . | . | 4.52 | 7.30 | . |
| Driburg „ | . | 8.14 | 10.30 | . | 4.10 | 5.10 | 7.49 | . |
| Altenbeken Ank. | 4.32 | 8.31 | 10.47 | . | 4.25 | 5.25 | 8.6 | . |
| | | | | | | Nchm. | | |
| Warburg Abf. | . | 7.38 | . | . | 3.28 | . | 7.19 | . |
| Bonenburg „ | . | 7.55 | . | . | 3.44 | . | 7.38 | . |
| Willebadessen „ | . | 8.8 | . | . | 3.57 | . | 7.51 | . |
| Buke „ | . | 8.27 | . | . | . | . | 8.10 | . |
| Altenbeken Ank. | . | 8.34 | . | . | 4.20 | . | 8.17 | . |
| Altenbeken Abf. | 4.33 | 8.39 | 10.53 | . | 4.28 | 5.28 | 8.21 | . |
| Paderborn „ | 4.54 | 9.4 | 11.22 | . | 4.50 | 5.55 | 8.46 | . |
| Salzkotten „ | . | 9.20 | 11.41 | . | . | 6.11 | 9.3 | . |
| Gesecke „ | . | 9.31 | 11.55 | . | . | 6.23 | 9.14 | . |
| Lippstadt „ | 5.23 | 9.47 | 12.15 | . | 5.21 | 6.39 | 9.30 | . |
| Benninghausen „ | . | 9.58 | 12.28 | . | . | 6.50 | 9.41 | . |
| Sassendorf „ | . | 10.10 | 12.42 | . | . | 7.3 | 9.54 | . |
| Soest Ank. | 5.44 | 10.18 | 12.50 | . | 5.43 | 7.11 | 10.2 | . |
| | | | | | | Abds. | | |
| Soest Abf. | 5.50 | 10.24 | 1.2 | . | 5.49 | . | 10.6 | . |
| Welver „ | 6.5 | 10.40 | 1.18 | . | . | . | 10.21 | . |
| Hamm Ank. | 6.22 | 10.57 | 1.36 | . | 6.17 | . | 10.37 | . |
| | | | | Nchm. | | | | |
| Hamm Abf. | 6.27 | 11.5 | 1.44 | 4.30 | 6.22 | . | 10.44 | . |
| Ermelinghof (H) „ | 6.35 | . | 1.53 | 4.39 | . | . | . | . |
| Drensteinfurt „ | 6.52 | 11.30 | 2.11 | 4.57 | 6.42 | . | 11.5 | . |
| Rinkerode (H) „ | 7.3 | 11.41 | 2.22 | 5.8 | 6.52 | . | . | . |
| Hiltrup (H) „ | 7.15 | . | 2.35 | 5.21 | . | . | . | . |
| Münster Ank. | 7.25 | 12.1 | 2.46 | 5.32 | 7.9 | . | 11.30 | . |
| | | | Nchm. | | | | Abds. | |
| Münster Abf. | 7.30 | 12.6 | . | 5.37 | 7.12 | . | . | . |
| Greven „ | 7.51 | 12.30 | . | 5.59 | 7.31 | . | . | . |
| Emsdetten „ | 8.7 | 12.47 | . | 6.15 | 7.45 | . | . | . |
| Mesum (H) „ | 8.17 | 12.59 | . | 6.26 | . | . | . | . |
| Rheine Ank. | 8.27 | 1.11 | . | 6.37 | 8.2 | . | . | . |
| | | | | Abds. | | | | |
| Rheine Abf. | 8.32 | 1.36 | . | . | 8.5 | . | . | . |
| Salzbergen Ank. | 8.42 | 1.49 | . | . | 8.15 | . | . | . |
| Salzbergen Abf. | 8.44 | 1.51 | . | . | 8.17 | . | . | . |
| Leschede „ | 8.58 | 2.6 | . | . | 8.30 | . | . | . |
| Lingen Ank. | 9.15 | 2.26 | . | . | 8.46 | . | . | . |
| Lingen Abf. | 9.19 | 2.31 | . | . | 8.49 | . | . | . |
| Meppen „ | 9.46 | 3.2 | . | . | 9.15 | . | . | . |
| Kellerberg (H) „ | 10.1 | 3.19 | . | . | 9.29 | . | . | . |
| Lathen „ | 10.14 | 3.34 | . | . | 9.42 | . | . | . |
| Kluse-Dörpen (H) „ | 10.27 | 3.48 | . | . | 9.54 | . | . | . |
| Aschendorf „ | 10.45 | 4.9 | . | . | 10.12 | . | . | . |
| Papenburg Ank. | 10.55 | 4.20 | . | . | 10.21 | . | . | . |
| | | | | | | | | Morgs. |
| Papenburg Abf. | 10.58 | 4.25 | . | . | 10.23 | . | . | 5.50 |
| Ihrhove „ | 11.12 | 4.41 | . | . | 10.36 | . | . | 6.21 |
| Leer Ank. | 11.23 | 4.54 | . | . | 10.47 | . | . | 6.40 |
| Leer Abf. | 11.28 | 4.59 | . | . | 10.50 | . | . | 7.25 |
| Neermoor (H) „ | 11.41 | 5.18 | . | . | 11.2 | . | . | 7.48 |
| Oldersum (H) „ | 11.52 | 5.26 | . | . | 11.13 | . | . | 8.10 |
| Emden Ank. | 12.5 | 5.40 | . | . | 11.25 | . | . | 8.30 |
| | Mittag | Nchm. | | | Abds. | | | Morgs. |

### Fahrten von Emden nach Warburg und Holzminden.

| | Nchm. | | | | Morgs. | | | Abds. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Emden Abf. | 4.15 | . | . | . | 5.30 | 9.5 | . | 8. |
| Oldersum (H) „ | 4.30 | . | . | . | 5.43 | 9.21 | . | 8.26 |
| Neermoor (H) „ | 4.45 | . | . | . | 5.56 | 9.37 | . | 8.51 |
| Leer Ank. | 4.58 | . | . | . | 6.7 | 9.51 | . | 9.10 |
| Leer Abf. | 5.8 | . | . | . | 6.10 | 9.59 | . | 10.4 |
| Ihrhove „ | 5.17 | . | . | . | 6.22 | 10.13 | . | 10.35 |
| Papenburg Ank. | 5.32 | . | . | . | 6.34 | 10.29 | . | 10.58 |
| | | | | | | | | Abds. |
| Papenburg Abf. | 5.37 | . | . | . | 6.36 | 10.34 | . | . |
| Aschendorf „ | 5.47 | . | . | . | 6.45 | 10.44 | . | . |
| Kluse-Dörpen (H) „ | 6.8 | . | . | . | 7.2 | 11.4 | . | . |
| Lathen „ | 6.26 | . | . | . | 7.16 | 11.21 | . | . |
| Kellerberg „ | 6.41 | . | . | . | 7.29 | 11.35 | . | . |
| Meppen „ | 7.2 | . | . | . | 7.44 | 11.53 | . | . |
| Lingen Ank. | 7.30 | . | . | . | 8.7 | 12.20 | . | . |
| Lingen Abf. | 7.35 | . | . | . | 8.12 | 12.25 | . | . |
| Leschede „ | 7.58 | . | . | . | 8.31 | 12.47 | . | . |
| Salzbergen Ank. | 8.12 | . | . | . | 8.43 | 1.1 | . | . |
| Salzbergen Abf. | 8.15 | . | . | . | 8.44 | 1.3 | . | . |
| Rheine Ank. | 8.26 | . | . | . | 8.54 | 1.15 | . | . |
| | | | Morgs. | | | | | |
| Rheine Abf. | 8.31 | . | 7.5 | . | 9. | 1.40 | . | . |
| Mesum (H) „ | 8.43 | . | 7.19 | . | . | 1.53 | . | . |
| Emsdetten „ | 8.54 | . | 7.32 | . | 9.20 | 2.5 | . | . |
| Greven „ | 9.12 | . | 7.53 | . | 9.37 | 2.24 | . | . |
| Münster Ank. | 9.33 | . | 8.19 | . | 9.57 | 2.45 | . | . |
| | | Morgs. | | | | | Abds. | |
| Münster Abf. | 9.36 | 5.30 | 8.26 | . | 10.2 | 2.50 | 6.25 | . |
| Hiltrup (H) „ | . | . | 8.39 | . | . | 3.2 | 6.37 | . |
| Rinkerode (H) „ | . | . | 8.54 | . | . | 3.14 | 6.51 | . |
| Drensteinfurt „ | 10.5 | 5.57 | 9.8 | . | 10.30 | 3.25 | 7.1 | . |
| Ermelinghof (H) „ | . | . | 9.31 | . | . | . | 7.19 | . |
| Hamm Ank. | 10.29 | 6.19 | 9.40 | . | 10.53 | 3.50 | 7.26 | . |
| | | | Vorm. | | | | | |
| Hamm Abf. | 10.38 | 6.24 | . | . | 10.58 | 3.55 | 7.33 | . |
| Welver „ | 10.58 | 6.42 | . | . | 11.17 | 4.13 | 7.57 | . |
| Soest Ank. | 11.15 | 6.58 | . | . | 11.34 | 4.30 | 8.17 | . |
| | | | | Vorm. | | | | |
| Soest Abf. | 2.11 | 7.3 | . | 9.34 | 11.54 | 4.43 | 8.47 | . |
| Sassendorf „ | . | 7.12 | . | 9.42 | . | 4.52 | 8.56 | . |
| Benninghausen „ | . | 7.27 | . | 9.56 | . | 5.8 | 9.10 | . |
| Lippstadt „ | 2.35 | 7.41 | . | 10.8 | 12.18 | 5.23 | 9.22 | . |
| Gesecke „ | . | 7.58 | . | 10.25 | . | 5.42 | 9.39 | . |
| Salzkotten „ | . | 8.10 | . | 10.36 | . | 5.55 | 9.50 | . |
| Paderborn „ | 3.9 | 8.33 | . | 10.56 | 12.52 | 6.19 | 10.11 | . |
| Altenbeken Ank. | 3.32 | 9.3 | . | 11.25 | 1.15 | 6.49 | 10.41 | . |
| Altenbeken Abf. | . | 9.8 | . | . | 1.22 | 6.53 | . | . |
| Buke „ | . | 9.17 | . | . | . | 7.3 | . | . |
| Willebadessen „ | . | 9.40 | . | . | 1.48 | 7.26 | . | . |
| Bonenburg „ | . | 9.53 | . | . | 2.1 | 7.39 | . | . |
| Warburg Ank. | . | 10.9 | . | . | 2.16 | 7.55 | . | . |
| Altenbeken Abf. | 3.33 | 9.9 | . | 11.28 | 1.16 | 7.2 | 10.44 | . |
| Driburg „ | . | 9.23 | . | 11.42 | 1.29 | 7.17 | 10.58 | . |
| Brakel „ | . | 9.41 | . | 12. | . | 7.36 | 11.16 | . |
| Godelheim (H) „ | . | 10. | . | 12.19 | . | 7.57 | . | . |
| Höxter „ | . | 10.11 | . | 12.30 | 2.3 | 8.8 | 11.48 | . |
| Holzminden Ank. | 4.26 | 10.22 | . | 12.41 | 2.13 | 8.20 | 11.54 | . |
| | Morgs. | Vorm. | | Mittags | Nchm. | Abds. | Nchts. | |

Anmerkung: 1) Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclusive 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind eingerahmt.
2) Abdrücke des obigen Fahrplans können bei unseren Stations-Kassen gegen Erstattung von 1 Sgr. pro Exemplar in etwa 10 Tagen bezogen werden.

Münster, den 11. Mai 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

Vom 1. Juni 1872 ab tritt folgender Fahrplan in Kraft:

### 1. Strecke Hannover-Bremen-Geestemünde.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 3¹³ Vm. | 8²⁵ Vm. | 1¹⁰ Nm. | 4⁰ Nm. | 6⁰ Nm. |
| Bremen | Ank. | 6³⁰ „ | 11³⁷ „ | 4¹⁵ „ | 6³⁵ „ | 9²⁵ „ |
| „ | Abf. | 7¹⁰ „ | 12⁰ M. | 4³⁰ „ | 7⁰ „ | — |
| Geestemünde | Ank. | 9⁰ „ | 1⁵⁰ Nm. | 7⁴ „ | 8⁵² „ | — |
| „ | Abf. | — | 4³⁷ Vm. | 8³⁵ Vm. | 2²⁵ „ | 7⁴⁹ Nm. |
| Bremen | Ank. | — | 6⁵⁷ „ | 10²² „ | 4¹⁷ „ | 9⁴⁰ „ |
| „ | Abf. | 5¹⁵ „ | 7²⁰ „ | 10⁴⁰ „ | 4³⁵ „ | 10⁰ „ |
| Hannover | Ank. | 8³⁷ „ | 10⁴⁰ „ | 1³⁷ Nm. | 8⁵ „ | 12⁴⁸ Vm. |

### 2. Strecke Burg-Lesum-Grohn-Vegesack.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Burg-Lesum | Abf. | 7³⁷ Vm. | 10⁶ Vm. | 12²⁷ Nm. | 5⁶ Nm. | 7³⁰ Nm. 9²³ Nm. |
| Grohn-Vegesack | Ank. | 7⁵¹ „ | 10¹⁹ „ | 12⁴⁰ „ | 5²¹ „ | 7⁴⁵ „ 9³⁷ „ |
| „ „ | Abf. | 6⁴ „ | 9⁴⁰ „ | 12⁰ M. | 3³⁰ „ | 7⁰ „ 8⁵³ „ |
| Burg-Lesum | Ank. | 6²¹ „ | 9⁵⁵ „ | 12¹⁵ Nm. | 3⁴⁶ „ | 7¹⁵ „ 9⁸ „ |

### 3. Strecke Hannover-Cassel.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 1²⁰ Vm. | 5¹⁵ Vm. | 9³⁵ Vm. | 12⁴⁵ Nm. | — | 4²⁰ Nm. | 10⁵⁵ Nm. |
| Kreiensen | „ | 2⁵⁹ „ | 7³⁰ „ | 11⁵⁰ „ | 2²⁵ „ | 3³⁰ Nm. | 6³⁴ „ | 1³⁰ Vm. |
| Northeim | Ank. | 3²¹ „ | 8¹ „ | 12²⁰ Nm. | 2⁴⁸ „ | 3⁵⁵ „ | 7⁴ „ | 2¹ „ |
| „ | Abf. | 3²³ „ | 8⁷ „ | 12²⁵ „ | 2⁵¹ „ | — | 7¹¹ „ | 2⁶ „ |
| Göttingen | Ank. | 3⁴⁵ „ | 8⁴⁰ „ | 12⁵⁸ „ | 3¹³ „ | — | 7⁴⁶ „ | 2⁴⁰ „ |
| „ | Abf. | 3⁴⁹ „ | 8⁵¹ „ | 1⁸ „ | 3¹⁸ „ | — | 7⁵⁶ „ | — |
| Cassel | Ank. | 5¹¹ „ | 10²² „ | 2⁴⁰ „ | 4⁴⁰ „ | — | 9³⁸ „ | — |
| „ | Abf. | 3¹⁸ „ | 6¹ „ | 9¹³ Vm. | 11³⁴ Vm. | 5⁴⁴ Nm. | 10⁵⁴ Nm. | — |
| Göttingen | „ | 4⁵⁰ „ | 7³⁹ „ | 10⁵⁸ „ | 1⁹ Nm. | 7³⁸ „ | 12²⁵ Vm. | — |
| Northeim | „ | 5¹⁶ „ | 8¹⁴ „ | 11³⁴ „ | 1³⁵ „ | 8¹⁵ „ | 12⁵¹ „ | — |
| Kreiensen | „ | 5⁵⁰ „ | 8⁵⁰ „ | 12⁷ Nm. | 2²³ „ | 8⁵³ „ | 1²³ „ | — |
| Hannover | Ank. | 7²⁹ „ | 10⁴⁰ „ | 2⁵ „ | 3⁴⁵ „ | 10⁵⁰ „ | 2⁴⁶ „ | — |

### 4. Strecke Göttingen-Arenshausen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Göttingen | Abf. | 4⁵⁵ Vm. | 9¹⁶ Vm. | 3⁴⁶ Nm. | 8⁰ Nm. |
| Arenshausen | Ank. | 6³ „ | 9⁵³ „ | 4²¹ „ | 8⁴⁵ „ |
| „ | Abf. | 6⁴⁰ „ | 12²⁸ Nm. | 5⁵⁵ „ | 9¹⁵ „ |
| Göttingen | Ank. | 7²⁹ „ | 1³ „ | 6³⁰ „ | 10³⁰ „ |

### 5. Strecke Northeim-Nordhausen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Northeim | Abf. | 8¹⁷ Vm. | 12³⁰ Nm. | 4⁷ Nm. | 8²⁰ Nm. |
| Herzberg | „ | 9² „ | 1²² „ | 4⁴⁵ „ | 9¹³ „ |
| Nordhausen | Ank. | 10¹⁷ „ | 2⁴⁵ „ | 5⁵⁶ „ | 10⁴⁰ „ |
| „ | Abf. | 5³⁰ Vm. | 9³⁰ Vm. | 11⁵⁰ Vm. | 4⁴⁵ Nm. |
| Herzberg | „ | 6⁵³ „ | 10⁴⁶ „ | 12⁵² Nm. | 6¹³ „ |
| Northeim | Ank. | 7³⁶ „ | 11²⁴ „ | 1²⁶ „ | 6⁵⁶ „ |

### 6. Strecke Herzberg-Seesen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Herzberg | Abf. | 4⁵⁴ Vm. | 9¹⁷ Vm. | 12⁵³ Nm. | 6⁹ Nm. |
| Seesen | Ank. | 6²⁷ „ | 10⁴² „ | 1⁴³ „ | 6⁵⁸ „ |
| „ | Abf. | 7¹⁰ „ | 11¹⁹ „ | 3⁵ „ | 7³⁵ „ |
| Herzberg | Ank. | 8³⁹ „ | 12¹³ Nm. | 4²⁸ „ | 9³ „ |

### 7. Strecke Hannover-Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | — | 7⁴⁵ Vm. | 10⁵⁵ Vm. | 2² Nm. | 5⁵ Nm. | 9¹⁰ Nm. | 11⁵⁵ Nm. |
| Lehrte | „ | — | 8²⁵ „ | 12⁰ M. | 2⁴⁸ „ | 5⁴¹ „ | 9⁴⁶ „ | 1 Vm. |
| Hildesheim | Ank. | — | 9¹⁰ „ | 12⁴¹ Nm. | 3³⁰ „ | 7² „ | 10²⁶ „ | 1⁵⁸ „ |
| „ | Abf. | 5³⁹ Vm. | 9²⁴ „ | 12⁵³ „ | 4³⁷ „ | 9²⁰ „ | — | — |
| Nordstemmen | Ank. | 6⁰ „ | 9⁴⁰ „ | 1⁸ „ | 5 „ | 9⁴⁵ „ | — | — |

### 8. Strecke Hannover-Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 5¹⁵ Vm. | 9³⁵ Vm. | 12⁴⁵ Nm. | — | 4²⁰ Nm. | — | — |
| Nordstemmen | „ | 6⁴⁸ „ | 10³⁰ „ | 1¹⁸ „ | 3¹⁶ Nm. | 5²⁰ „ | 10⁹ Nm. | — |
| Hildesheim | Ank. | 7⁵ „ | 10⁴⁷ „ | 1³⁵ „ | 3³³ „ | 5⁴⁶ „ | 10³⁵ „ | — |
| Hildesheim | Abf. | 7⁸ „ | 10⁵⁰ „ | 1³⁸ „ | 3³⁷ „ | 7³⁰ „ | 10⁵⁰ „ | — |
| Lehrte | Ank. | 7⁴⁸ „ | 11³⁰ „ | 2¹⁸ „ | 4¹⁸ „ | 8⁵⁰ „ | 11⁵⁴ „ | — |

### 9. Strecke Hannover-Harburg.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 3³ Vm. | — | 7⁴⁵ Vm. | 10⁵⁵ Vm. | 4¹⁰ Nm. | 9¹⁰ Nm. | 11⁵⁵ Nm. | |
| Lehrte | „ | 3³³ „ | — | 8¹⁶ „ | 11³⁸ „ | 4³⁷ „ | 9⁴⁹ „ | 12³⁰ „ | |
| Celle | Ank. | 4⁴ „ | — | 8⁵⁷ „ | 12¹⁹ Nm. | 5¹¹ „ | 10³⁴ „ | 1³⁰ Vm. | |
| „ | Abf. | 4¹⁰ „ | — | 9² „ | 12²⁴ „ | 5¹⁶ „ | 10³⁹ „ | — | |
| Uelzen | Ank. | 5¹⁵ „ | — | 10¹³ „ | 1³⁶ „ | 6²² „ | 11⁵⁷ „ | — | |
| „ | Abf. | 5²³ „ | — | 10¹⁸ „ | 1⁴¹ „ | 6²⁷ „ | — | — | |
| Lüneburg | Ank. | 6⁷ „ | — | 11⁷ „ | 2³¹ „ | 7⁸ „ | — | — | |
| „ | Abf. | 6¹³ „ | 8⁰ Vm. | 11¹³ „ | 2³⁷ „ | 7¹³ „ | — | — | |
| Harburg | Ank. | 7² Vm. | 9³⁵ „ | 12² Nm. | 3³² Nm. | 7⁵⁸ Nm. | — | | |
| „ | Abf. | | 7³⁰ „ | 10¹⁰ Vm. | 4²⁰ Nm. | 9⁵ „ | 9¹⁹ Nm. | | |
| Lüneburg | Ank. | | 8²⁹ „ | 11² „ | 5²⁵ „ | 9⁵¹ „ | 11⁵ „ | | |
| „ | Abf. | | 8³⁴ „ | 11⁷ „ | 5³⁵ „ | 9⁵⁶ „ | — | | |
| Uelzen | „ | 5⁴⁰ Vm. | 9²⁹ „ | 11⁵⁸ „ | 6⁴¹ „ | 10⁴⁰ „ | — | | |
| Lehrte | „ | 7⁵³ „ | 11²⁸ „ | 1⁵⁴ Nm. | 9⁶ „ | 12¹⁸ Vm. | — | | |
| Hannover | Ank. | 8¹⁵ „ | 11⁵⁰ „ | 2¹⁷ „ | 9³⁰ „ | 12³⁷ „ | — | | |

### 10. Strecke Lüneburg-Hohnstorf (Lauenburg).

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Lüneburg | Abf. | 6¹⁷ Vm. | 8⁵⁰ Vm. | 11¹⁷ Vm. | 2³⁸ Nm. 7¹⁵ Nm. |
| Hohnstorf | Ank. | 6⁵³ „ | 9³² „ | 11⁴⁶ „ | 3⁶ „ 7⁴⁸ „ |
| Lauenburg | „ | 7¹⁵ „ | | 12⁶ Nm. | 3²³ „ 8⁸ „ |
| „ | Abf. | 7³⁰ „ | 9⁴⁵ „ | 1⁰ „ | 2⁴⁰ „ 8⁵⁶ „ |
| Hohnstorf | „ | 7⁵⁰ „ | 10²⁰ „ | 1²⁵ „ | 4²⁰ „ 9¹⁶ „ |
| Lüneburg | Ank. | 8²⁵ „ | 10⁴⁹ „ | 2¹⁰ „ | 4⁵³ „ 9⁴⁷ „ |

### 11. Strecke Rheine-Minden-Hannover-Braunschweig.

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Nm. | | | Vm. | | | Nm. | | | Nm. | | |
| Rheine | Abf. | 9³⁰ | — | — | 9² | — | — | 1⁴⁰ | — | — | 2³⁶ | — | — |
| | | | | Vm. | | | | | | | | | |
| Osnabrück | „ | 10⁴⁰ | — | 4³⁰ | 10⁹ | — | — | 2⁵⁶ | — | — | 6³³ | — | — |
| | | Vm. | | | | | | | | | | | |
| Minden | Ank. | 12⁹ | — | 6²⁴ | 11⁵¹ | — | — | 4⁵¹ | — | — | 11⁰ | — | — |
| | | | | Nm. | Nm. | Nm. | | Nm. | | | | | |
| „ | Abf. | 12³⁹ | — | 7⁰ | 12³² | 2⁴⁶ | 2⁵⁶ | 5¹⁰ | 9⁰ | — | — | — | — |
| Hannover | Ank. | 1⁵³ | — | 8⁵⁶ | 1⁵² | 3⁵⁴ | 4⁵⁰ | 7⁵ | 11⁵ | — | — | — | — |
| | | Vm. | | | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | 2¹ | 6⁰ | 9¹² | 2² | 4⁰ | 5⁵ | 9¹⁰ | 11⁵⁵ | — | — | — | — |
| | | | | | via Stendal | | | | Vm. | | | | |
| Lehrte | „ | 2²⁴ | 6²⁹ | 9⁴⁷ | 2³¹ | — | 5⁴⁵ | 9⁵⁰ | 12³⁵ | — | — | — | — |
| Braunschweig | Ank. | 3¹⁰ | 7³⁷ | 10⁵⁵ | 3²³ | — | 7³ | 11³ | 1⁵³ | — | — | — | — |
| | | | | | Vm. | Vm. | Vm. | | | | Nm. | Nm. | Nm. |
| „ | Abf. | 12¹ | — | — | 5⁵⁵ | 7¹⁸ | 10⁰ | — | — | — | 1⁵⁰ | 3⁵ | — | 9¹⁸ |
| | | | | Vm. | | | | Vm. | Nm. | | | | Nm. | |
| Lehrte | „ | 12⁵¹ | — | 6¹³ | 7⁰ | 8²³ | 11²⁸ | 11⁴² | 12¹³ | — | 2⁴³ | 4²⁹ | 9⁴⁴ | 10²³ |
| | | | | | | | | | via Stendal | | | | | |
| | | | | | | | | | Nm. | | | | | |
| Hannover | Ank. | 1⁸ | — | 6³⁷ | 7²³ | 8⁴⁵ | 11⁵⁰ | 12⁵ | 12³⁰ | 2⁵⁰ | 3² | 4⁵⁵ | 10⁸ | 10⁴⁵ |
| „ | Abf. | 1¹⁹ | — | — | 7³⁹ | — | — | 12²⁰ | 12⁵⁵ | 3¹⁵ | — | 6⁴⁵ | — | 11⁰ |
| | | | | | | | | | | | | | | Vm. |
| Minden | Ank. | 2³⁹ | — | — | 9²² | — | — | 2⁴⁴ | 2¹⁰ | 4¹⁷ | — | 8³⁸ | — | 12⁵⁰ |
| | | | | Vm. | | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | 2⁴⁴ | — | 4³⁰ | 10⁰ | — | — | — | 4⁴² | — | — | 8⁵² | — | — |
| Osnabrück | Ank. | 3⁵⁷ | — | 8⁵⁰ | 11⁵⁸ | — | — | — | 6²⁰ | — | — | 11⁵⁰ | — | — |
| | | | Vm. | | Nm. | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | 4² | 6⁰ | — | 12¹⁰ | — | — | — | 6²⁸ | — | — | — | — | — |
| Rheine | Ank. | 4⁵² | 8¹⁰ | — | 1²⁰ | — | — | — | 7³⁰ | — | — | — | — | — |

Näheres besagt der auf den Stationen ausgehängte Placatfahrplan, welcher auch zum Preise von $2^1/_2$ Sgr. pro Exemplar von sämmtlichen Billet-Expeditionen bezogen werden kann.

Hannover, den 14. Mai 1872.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

# A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

## FAHRPLAN,

### giltig vom 1. Juni 1871 an bis auf Weiteres.

## Prag-Priesen-Carlsbad-Eger.

| Meilen. | Kilometer. | Stationen. | Personen-Zug. No. 1 | No. 3 | No. 5 | No. 7 | No. 9 | Gem. Zug. No. 21 | Last-Zug mit Personenbeförderung No. 41 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. Classe. | | | | | I. II. III. IV. Classe | II. III. IV. Classe |
| | | | U. M. Früh. | U. M. Nachts. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. | U. M. |
| | | Prag (Staatsbahnh.) Abf. | 8,50 | 11,10 | | | | | |
| 0,3 | 2 | Prag (Bubna) Ank. | 8,59 | 11,19 | | | | Nachm. | Abends. |
| | | Abf. | 9,2 | 11,22 | | | | 1,50 | 7,00 |
| 0,8 | 6 | Prag (Sandthor-bahnhof) Ank. | 9,9 | 11,29 | | | | 2,00 | 7,11 |
| | | Abf. | 9,11 | 11,31 | | | | 2,8 | 7,16 |
| 1,3 | 10 | Weleslawin . . . „ | 9,24 | 11,43 | | | | 2,26 | 7,36 |
| 1,5 | 11 | Liboc . . . . . „ | 9,30 | — | | | | 2,33 | 7,43 |
| 1,7 | 13 | Rusin . . . . . „ | — | — | | | | 2,38 | 7,50 |
| 2,2 | 16 | Hostiwic . . . . „ | 9,44 | 12,1 | | | | 2,53 | 8,7 |
| 2,7 | 20 | Jenč . . . . . „ | — | — | | | | 3,1 | 8,20 |
| 3,0 | 23 | Rössel . . . . . „ | — | — | | | | 3,7 | 8,31 |
| 3,5 | 26 | Unhoscht . . . „ | 10,00 | 12,18 | | | | 3,16 | 8,45 |
| 4,0 | 30 | Wejhybka . . . Ank. | 10,6 | 12,24 | | | | 3,24 | 8,55 |
| | | Kladno . . . „ | 10,37 | — | | | | 4,00 | 9,20 |
| | | Kralup . . . „ | — | — | | | | 5,29 | Abends. |
| | | Kralup . . . Abf. | 9,10 | — | | | | — | |
| | | Kladno . . . „ | 9,56 | — | | | | Vorm. 11,25 | |
| | | Wejhybka . . . „ | 10,11 | 12,27 | | | | 3,34 | |
| 4,8 | 36 | Mrakau . . . . „ | 10,21 | 12,38 | | | | 3,48 | |
| 5,7 | 43 | Lana . . . . . „ | 10,33 | 12,50 | | | | 4,3 | |
| 6,6 | 50 | Neustraschitz . . „ | 10,46 | 1,3 | | | | 4,20 | |
| 7,3 | 55 | Renč . . . . . „ | 10,56 | 1,13 | | | | 4,42 | |
| 8,3 | 63 | Lužna-Lischan . „ | 11,13 | 1,31 | | | | 5,6 | |
| 8,9 | 67 | Krupa . . . . . „ | 11,23 | 1,41 | | | | 5,16 | |
| 9,7 | 73 | Milostin-Kounowa „ | 11,34 | 1,52 | | | | 5,32 | |
| 11,0 | 83 | Satkau-Teschnitz „ | 11,50 | 2,10 | | | | 5,54 | |
| 12,1 | 92 | Mécholup . . . „ | 12,3 | 2,24 | | | | 6,12 | |
| 13,2 | 100 | Trnowan . . . „ | 12,16 | 2,38 | | | | 6,29 | |
| 13,8 | 104 | Saaz . . . . Ank. | 12,23 | 2,45 | | | | 6,38 | |
| | | Abf. | 12,28 | 2,50 | | | | 6,52 | |
| 14,7 | 111 | Horatitz . . . „ | 12,40 | 3,2 | | | | 7,11 | |
| 15,5 | 117 | Priesen . . . Ank. | 12,50 | 3,12 | | | | 7,28 | |
| | | Komotau . . . „ | 1,32 | 3,47 | | | | 8,18 | |
| | | | | | Früh. | | | | |
| | | Komotau . . . Abf. | 12,45 | 12,33 | 7,40 | | | 7,10 | |
| | | Priesen . . . „ | 1,12 | 3,22 | 8,15 | | | 7,53 | |
| 16,2 | 123 | Tuschmitz . . . „ | 1,22 | — | — | | | 8,8 | |
| 16,9 | 128 | Kaaden-Brunnersdorf „ | 1,32 | 3,42 | 8,33 | | | 8,22 | |
| 17,8 | 135 | Klösterle . . . „ | 1,43 | 3,53 | 8,44 | | | 8,39 | |
| 18,7 | 142 | Pürstein . . . „ | 1,57 | 4,6 | 8,57 | | | 8,59 | |
| 19,6 | 148 | Hauenstein-Warta „ | 2,10 | 4,19 | 9,10 | | | 9,14 | |
| 20,3 | 154 | Welchau-Wickwitz „ | 2,20 | 4,29 | 9,20 | | | 9,26 | |
| 21,1 | 160 | Schlackenwerth . „ | 2,34 | 4,43 | 9,34 | | | 9,47 | |
| 22,1 | 167 | Neudau . . . . „ | 2,42 | 4,58 | 9,49 | | | 10,8 | |
| | | Ank. | 3,1 | 5,10 | 10,1 | Abends. | Nachts. | 10,24 | |
| 23,2 | 176 | Carlsbad . . . Abf. | 3,16 | 5,25 | 10,11 | 6,27 | 10,45 | Abends. | |
| 24,7 | 187 | Chodau . . . . „ | 3,36 | 5,44 | 10,29 | 6,46 | 11,5 | | |
| 25,1 | 190 | Elbogen-Neusattel „ | 3,45 | 5,53 | 10,37 | 6,55 | 11,14 | | |
| 26,2 | 199 | Falkenau a. d. Eger „ | 4,1 | 6,9 | 10,51 | 7,11 | 11,33 | | |
| 26,6 | 202 | Zieditz . . . . „ | 4,7 | 6,15 | — | 7,17 | 11,39 | | |
| 27,4 | 208 | Dassnitz . . . . „ | 4,17 | 6,25 | — | 7,27 | 11,49 | | |
| 28,1 | 213 | Königsberg-Maria-Kulm . . . . „ | 4,26 | 6,34 | 11,13 | 7,36 | 11,59 | | |
| 28,5 | 216 | Mostau-Nebanitz . „ | 4,32 | 6,40 | 11,20 | 7,42 | 12,5 | | |
| 29,3 | 222 | Tirschnitz . . . Ank. | 4,41 | 6,49 | 11,29 | 7,51 | 12,15 | | |
| | | Franzensbad . „ | 4,58 | 7,7 | 11,45 | 8,19 | — | | |
| | | Tirschnitz . . . Abf. | 4,46 | 6,54 | 11,32 | 7,56 | 12,18 | | |
| 30,1 | 228 | Eger . . . . Ank. | 4,58 | 7,6 | 11,43 | 8,8 | 12,30 | | |
| | | | Nachm. | Früh. | Vorm. | Abends. | Nachts. | | |

## Eger-Carlsbad-Priesen-Prag.

| Meilen. | Kilometer. | Stationen. | Personen-Zug. No. 2 | No. 4 | No. 6 | No. 8 | No. 10 | Gem. Zug. No. 22 | Last-Zug mit Personenbeförderung No. 42 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. Classe. | | | | | I. II. III. IV. Classe | II. III. IV Classe |
| | | | U. M. Vorm. | U. M. Abends. | U. M. Früh. | U. M. Nachm. | U. M. Abends. | U. M. | U. M. |
| | | Eger . . . . . Abf. | 10,53 | 9,00 | 8,35 | 2,10 | 6,10 | | |
| 0,8 | 6 | Tirschnitz . . . Ank. | 11,3 | 9,10 | 8,44 | 2,20 | 6,20 | | |
| | | Franzensbad . Abf. | 10,50 | 8,57 | 8,31 | 2,7 | 6,7 | | |
| | | Tirschnitz . . . „ | 11,8 | 9,15 | 8,49 | 2,25 | 6,25 | | |
| 1,6 | 12 | Mostau-Nebanitz . „ | 11,19 | 9,26 | 8,59 | 2,36 | 6,35 | | |
| 2,1 | 16 | Königsberg-Maria-Kulm . . . . „ | 11,25 | 9,32 | 9,5 | 2,42 | 6,41 | | |
| 2,7 | 20 | Dassnitz . . . . „ | 11,34 | 9,41 | 9,14 | 2,51 | 6,50 | | |
| 3,5 | 26 | Zieditz . . . . „ | 11,44 | 9,51 | 9,24 | 3,1 | 7,00 | | |
| 4,0 | 30 | Falkenau a. d. Eger „ | 11,52 | 9,59 | 9,31 | 3,10 | 7,9 | | |
| 5,0 | 38 | Elbogen-Neusattel „ | 12,6 | 10,14 | 9,46 | 3,25 | 7,24 | | |
| 5,5 | 42 | Chodau . . . . „ | 12,13 | 10,22 | 9,53 | 3,35 | 7,32 | | |
| 7,0 | 53 | Carlsbad . . Ank. | 12,30 | 10,40 | 10,10 | 3,53 | 7,50 | Früh. | |
| | | Abf. | 12,53 | 10,55 | 10,20 | Nachm. | Abends. | 5,15 | |
| 8,0 | 60 | Neudau . . . . „ | 1,18 | 11,11 | 10,35 | | | 5,34 | |
| 9,0 | 68 | Schlackenwerth . „ | 1,21 | 11,27 | 10,48 | | | 5,54 | |
| 9,9 | 75 | Welchau-Wickwitz „ | 1,32 | 11,40 | — | | | 6,8 | |
| 10,6 | 80 | Hauenstein-Warta „ | 1,42 | 11,51 | 11,8 | | | 6,20 | |
| 11,4 | 86 | Pürstein . . . . „ | 1,56 | 12,5 | 11,21 | | | 6,37 | |
| 12,4 | 94 | Klösterle . . . „ | 2,9 | 12,20 | 11,34 | | | 6,54 | |
| 13,2 | 100 | Kaaden-Brunnersdorf „ | 2,20 | 12,33 | 11,45 | | | 7,10 | |
| 13,9 | 105 | Tuschmitz . . . „ | 2,29 | — | — | | | 7,72 | |
| 14,6 | 111 | Priesen . . . Ank. | 2,37 | 12,50 | 12,1 | | | 7,32 | |
| | | Komotau . . . „ | 3,16 | 3,47 | 12,24 Mittags | | | 8,22 | |
| | | Komotau . . . Abf. | 2,25 | 12,23 | | | | 6,50 | |
| | | Priesen . . . „ | 2,46 | 1,00 | | | | 8,00 | |
| 15,5 | 117 | Horatitz . . . „ | 2,56 | 1,11 | | | | 8,13 | |
| 16,4 | 124 | Saaz . . . . Ank. | 3,6 | 1,22 | | | | 8,27 | |
| | | Abf. | 3,11 | 1,27 | | | | 8,39 | |
| 17,0 | 129 | Trnowan . . . „ | 3,18 | 1,35 | | | | 8,49 | |
| 18,0 | 136 | Mécholup . . . „ | 3,33 | 1,51 | | | | 9,9 | |
| 19,1 | 145 | Satkau-Teschnitz „ | 3,48 | 2,9 | | | | 9,29 | |
| 20,4 | 155 | Milostin-Kounowa „ | 4,6 | 2,28 | | | | 9,55 | |
| 21,2 | 161 | Krupa . . . . „ | 4,17 | 2,41 | | | | 10,8 | |
| 21,8 | 165 | Lužna-Lischan . „ | 4,27 | 2,54 | | | | 10,26 | |
| 22,8 | 173 | Renč . . . . . „ | 4,43 | 3,10 | | | | 10,56 | |
| 23,5 | 178 | Neustraschitz . . „ | 4,52 | 3,20 | | | | 11,8 | |
| 24,4 | 185 | Lana . . . . . „ | 5,4 | 3,34 | | | | 11,26 | |
| 25,3 | 192 | Mrakau . . . . „ | 5,16 | 3,47 | | | | 11,42 | |
| 26,1 | 198 | Wejhybka . . . Ank. | 5,25 | 3,58 | | | | 11,55 | |
| | | Kladno . . . „ | — | 4,30 | | | | 4,00 | |
| | | Kralup . . . „ | — | 5,50 | | | | 5,29 Nachm. | |
| | | Kralup . . . Abf. | — | — | | | | Vorm. | Früh. |
| | | Kladno . . . „ | — | — | | | | 11,25 | 4,56 |
| | | Wejhybka . . . „ | 5,27 | 4,3 | | | | 12,00 | 5,35 |
| 26,6 | 202 | Unhoscht . . . „ | 5,34 | 4,11 | | | | 12,10 | 5,47 |
| 27,1 | 205 | Rössel . . . . . „ | — | — | | | | 12,19 | 5,57 |
| 27,4 | 208 | Jenč . . . . . „ | — | — | | | | 12,25 | 6,4 |
| 27,9 | 211 | Hostiwic . . . . „ | 5,53 | 4,32 | | | | 12,37 | 6,19 |
| 28,4 | 215 | Rusin . . . . . „ | — | — | | | | 12,46 | 6,31 |
| 28,6 | 217 | Liboc . . . . . „ | 6,4 | — | | | | 12,51 | 6,36 |
| 28,8 | 218 | Weleslawin . . . „ | 6,9 | 4,47 | | | | 12,58 | 6,47 |
| 29,4 | 223 | Prag (Sandthor-bahnhof) Ank. | 6,17 | 4,56 | | | | 1,10 | 7,00 |
| | | Abf. | 6,19 | 4,59 | | | | 1,13 | 7,10 |
| 29,8 | 226 | Prag (Bubna) Ank. | 6,25 | 5,5 | | | | 1,21 | 7,20 |
| | | Abf. | 6,28 | 5,8 | | | | Nachm. | Früh. |
| 30,1 | 228 | Prag (Staatsbahnh.) Ank. | 6,35 | 5,17 | | | | | |
| | | | Abends. | Früh. | | | | | |

## Wejhybka-Kladno-Brandeisl-Kralup

| Meilen | Kilometer | Stationen | Gemischter Zug No. 221 | Gemischter Zug No. 223 | Gemischter Zug No. 225 | Last-Zug mit Personenbeförderung No. 241 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. IV. Classe | | | II. III. IV. Classe |
| | | | U. M. Nachm. | U. M. Früh | U. M. Vorm. | U. M. Abends |
| | | Wejhybka . . . Abf. | 3,45 | 4,15 | 10,22 | 9,5 |
| 0,6 | 4 | Kladno . . . . Ank. | 4,00 | 4,30 | 10,37 | 9,20 |
| | | Kladno . . . . Abf. | 4,15 | 4,45 | | |
| 1,2 | 9 | Buschtěhrad . . . „ | 4,35 | 5,00 | | |
| 1,6 | 12 | Brandeisl . . . Ank. | 4,42 | 5, 7 | | |
| | | Brandeisl . . . Abf. | 4,47 | 5,12 | | |
| 2,4 | 18 | Zakolan . . . . „ | 5, 5 | 5,29 | | |
| 2,7 | 20 | Wotwowic . . . . „ | 5,14 | 5,37 | | |
| 3,4 | 26 | Kralup . . . . Ank. | 5,29 Abends. | 5,50 Früh | | |

## Kralup-Brandeisl-Kladno-Wejhybka

| Meilen | Kilometer | Stationen | Personen-Zug No. 216 | Gemischter Zug No. 222 | Gemischter Zug No. 224 | Last-Zug mit Personenbeförderung No. 242 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. IV. Classe | I. II. III. IV. Classe | | II. III. IV. Classe |
| | | | U. M. Vorm. | U. M. | U. M. Abends | U. M. |
| | | Kralup . . Abf. | 9,10 | . | 6,20 | . |
| 0,7 | 5 | Wotwowic . „ | 9,20 | . | 6,30 | . |
| 1,0 | 7 | Zakolan . . „ | 9,25 | . | 6,47 | . |
| 1,8 | 13 | Brandeisl Ank. | 9,36 | . | 7,10 | . |
| | | Brandeisl Abf. | 9,37 | . | 7,15 | . |
| 2,1 | 16 | Buschtěhrad „ | 9,43 | . | 7,27 | . |
| 2,8 | 21 | Kladno . Ank. | 9,54 | Vorm. | 7,47 | Früh |
| | | Kladno . Abf. | 9,56 | 11,25 | Abends | 4,58 |
| 3,4 | 26 | Wejhybka Ank. | 10, 7 Vorm. | 11,44 Vorm. | | 5,15 Früh |

## Priesen-Komotau

| Meilen | Kilometer | Stationen | Personen-Zug No. 401 | Personen-Zug No. 411 | Gemischter Zug No. 221 | Gemischter Zug No. 223 | Gemischter Zug No. 425 | Gemischter Zug No. 427 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. Classe | | I. II. III. IV. Classe | | I. II. III. Classe | |
| | | | U. M. Nachm. | U. M. Mittags | U. M. Abends | U. M. Früh | U. M. Früh | U. M. Nachm. |
| | | Priesen Abf. | 1,17 | 12,8 | 7,58 | 8,3 | 3,27 | 2,56 |
| 1,2 | 9 | Komotau Ank. | 1,32 | 12,24 | 8,18 | 8,22 | 3,47 | 3,16 |

## Komotau-Priesen

| Meilen | Kilometer | Stationen | Personen-Zug No. 402 | Personen-Zug No. 412 | Personen-Zug No. 414 | Gemischter Zug No. 422 | Gemischter Zug No. 424 | Gemischter Zug No. 426 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. Classe | | | I. II. III. IV. Classe | I. II. III. Classe | I. II. III. IV. Classe |
| | | | U. M. Nachm. | U. M. Früh | U. M. Mittags | U. M. Früh | U. M. Nachts | U. M. Abends |
| | | Komotau Abf. | 2,25 | 7,40 | 12,45 | 6,50 | 12,28 | 7,10 |
| 1,2 | 9 | Priesen Ank. | 2,40 | 7,55 | 1,00 | 7,9 | 12,42 | 7,29 |

## Tirschnitz-Franzensbad

| Meilen | Kilometer | Stationen | Gemischter Zug No. 517 | Gemischter Zug No. 519 | Gemischter Zug No. 521 | Gemischter Zug No. 523 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. Classe | | | |
| | | | U. M. Nachm. | U. M. Früh | U. M. Vorm. | U. M. Abends |
| | | Tirschnitz . . Abf. | 4,50 | 6,59 | 11,37 | 8,1 |
| 0,5 | 4 | Franzensbad . . Ank. | 4,58 | 7,7 | 11,45 | 8,9 |

## Franzensbad-Tirschnitz

| Meilen | Kilometer | Stationen | Gemischter Zug No. 518 | Gemischter Zug No. 520 | Gemischter Zug No. 522 | Gemischter Zug No. 524 | Gemischter Zug No. 526 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | I. II. III. Classe | | | | |
| | | | U. M. Vorm. | U. M. Abends | U. M. Vorm. | U. M. Nachm. | U. M Abends |
| | | Franzensbad Abf. | 10,50 | 8,57 | 8,31 | 2,7 | 6,7 |
| 0,5 | 4,0 | Tirschnitz . Ank. | 10,58 | 9,5 | 8,39 | 2,15 | 6,15 |

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn-Gesellschaft.

### Betriebs-Eröffnung
### der Theilstrecke Przemysl-Chyrow.

Die gefertigte Direction beehrt sich den P. T. Publicum zur Kenntniss zu bringen, dass die Theilstrecke

**Przemysl-Chyrow**

mit den Stationen Przemysl, Nyzankowice, Dobromil und Chyrow

**am 8. Mai 1872**

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Diese Stationen sind zur Aufnahme von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern eingerichtet.

Der Fahrplan und der Gebührentarif sind bereits kundgemacht.

Wien, im April 1872. **Die Direction.**

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn findet **Mittwoch den 12. Juni 1872, 10 Uhr Vormittags in Wien** im Saale des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins, Tuchlauben 8, 2. Stock statt.

Tagesordnung.

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebarung und die Jahresrechnung.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen des abgelaufenen Jahres.
3. Wahl des gesammten Verwaltungsrathes mit Ausnahme der von beiden Regierungen ernannten 2 Mitglieder.
4. Wahl von 3 Revisoren und 3 Ersatzmännern zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen des laufenden Jahres.
5. Anträge wegen Beschaffung der zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel.
6. Abänderung der §§ 7, 8, und 20 der Statuten.
7. Ermächtigung zur Bewerbung um die Concession zum Baue und Betriebe neuer Linien.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 25 Actien befinden und das Stimmrecht auszuüben wünschen, wollen in Gemässheit der §§ 40—42 der Statuten ihre Actien längstens bis zum 4. Juni 1872 bei der Liquidatur der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Mariahilferstrasse No. 1A oder bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe mittelst zweier arithmetisch geordneter und vom Einreicher unterzeichneten Consignationen, welche bei den genannten Cassen unentgeldlich verabfolgt werden, hinterlegen.

Ein Exemplar der Consignation erhält der Deponent zugleich mit einer für die General-Versammluug giltigen Legitimationskarte.

Gegen Rückstellung dieser Consignation werden nach abgehaltener Generalversammlung die Actien ausgefolgt. — Im Vertretungsfalle muss die legalisirte oder wenigstens von 2 Zeugen vidimirte Vollmacht spätestens 2 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung im Bureau der Gesellschaft ausgewiesen werden. —

Wien, den 10. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

---

## K. k priv. Böhmische Nordbahn.

### Einladung

der P. T. Herren Actionäre zu der am **Donnerstag, den 30. Mai 1872, Vormittags 11 Uhr,** in **Prag** im Locale der Gesellschaft — (Quai Palais Lažansky Nr. C. 1012—I) abzuhaltenden

### V. ordentlichen Generalversammlung.

Tagesordnung.

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Verwaltungsjahr 1871.
2. Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1871.
3. Bestimmung der Höhe der Abschreibung vom Werthe des Fundus instructus und des Oberbaues, der in den Reservefond zu hinterlegenden Quote und der zu vertheilenden Dividende für das Jahr 1871.
4. Beschlussfassung über die Erwerbung neuer Bahnconcessionen und über die Beschaffung der hiezu nothwendigen Geldmittel.
5. Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der §§ 2 und 7 der Statuten.
6. Wahlen in den Verwaltungsrath.
7. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen pro 1872.

An der Generalversammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselbe spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. bis 22. Mai, bei einer der nachbenannten Kassen hinterlegt haben und zwar:

in Prag bei der Direction der k. k. pr. Böhm. Nordbahn;
in Wien bei der k. k. pr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe;
in Warnsdorf bei der Escompte-Gesellschaft.

Für die hinterlegten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche Letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Herren Actionäre können sich bei der General-Versammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Jahresrechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herrn Actionär 8 Tage vor der Generalversammlung zugemittelt werden.

Prag, am 26. April 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

**Nachdruck wird nicht honorirt.**

---

## Rheinische Eisenbahn.

### Verding von Uniform-Materialien.

Zur Bekleidung unserer Betriebs-Beamten für das Jahr 1873 bedürfen wir ca. 19 000 Meter verschiedene Tuche, 38000 Meter Futterstoffe und mehrere 100 Gross Dienstabzeichen und broncirte Knöpfe, welche Materialien wir im Wege der Submission in Lieferung zu geben beabsichtigen.

Die Lieferungsbedingungen können entweder in unserem Directionsgebäude hier (im Büreau der Calculatur) oder in unserem Kleider-Depot am Central-Personen-Bahnhofe eingesehen, sowie auch auf frankirte Bestellung von uns bezogen werden. Die Lieferungs-Offerten wolle man versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien“ bis zum **5. Juni c.** bei uns einreichen.

Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Köln, den 3. Mai 1872.

**Die Direction.**

---

## Hanau-Offenbach-Frankfurter-Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues für die Main-Brücke bei Hanau veranschlagt zu rund:

461 422$^{k.}$ Schmiedeeisen,
11 488$^{k.}$ Gusseisen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

**Montag den 10. Juni c. Vormittags 11 Uhr**

im Abtheilungsbureau zu Frankfurt a/M., Windmühle 42, anberaumt worden.

Qualificirte und cautionsfähige Unternehmer haben bezügliche Offerten, mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Ausführung des eisernen Ueberbaues der Main-Brücke“

versiegelt und portofrei bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im Sectionsbureau zu Hanau und im Abtheilungs-Bureau zu Frankfurt a/M. aus; auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Frankfurt a/M., den 13. Mai 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

### Submission auf Holzlieferung.

Die Lieferung der Kiefern-Belaghölzer für Brücken mit eisernem Ueberbau in den Sectionen 40 bis 46 zwischen Bremen und Rotenburg soll, nach folgenden Loosen getrennt, im Wege der Submission vergeben werden:

Loos I. 230 Kubikmeter (7400 Cubikfuss Pr.) für 3 Brücken am Bahnhofe Bremen,
Loos II. 140 Kubikmeter (4500 Cubikfuss Pr.) für Brücken zwischen Bremen und Sagehorn, (Section 41 und 42),
Loos III. 95 Kubikmeter (3070 Cubikfuss Pr.) für Brücken zwischen Sagehorn und Rotenburg, (Section 43 bis 46).

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse liegen in dem Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Meissner in Bremen, Schwachhauser Chaussee No. 29, zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten auf einzelne oder mehrere Loose sind bis zum **30. ds. Mts.** an den oben genannten Abtheilungs-Baumeister einzusenden.

Die Submittenten bleiben 4 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 14. Mai 1872.

**Der technische Dirigent.**
A. Funk.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 60. Leipzig, am 22. Mai 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

### a) Ueberzählige.

#### Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Ueberzählige Güter.

M G C 2999. 1 Kiste Wollenwaaren (40 Pfd.) lagert in Ottensen seit 20. April.

o/Mz. 1 Seemannsack Kleidung (40 Pfd.) (gehört einem Matrosen D. G. Johannsen) lagert in Altona Gepäckexpedition seit 9. Febr.

„ 1 zusammengerollter Sack enthaltend 1 Pfeife (4 Pfd.) lagert in Husum seit 2. März.

„ 2 grosse Stangen Winkeleisen (380 Pfd.) lagern in Ottensen seit Februar.

#### Bayerische Ostbahnen. 1. Mai 1872.

1 Bund Flacheisen (1 Ctr. 58 Pfd.) lagert in Eger.

2 Stück Dachfenster (30 Pfd.) lagern in Eger. Schwarzenberg-Weiden bezettelt.

Adresse. 1 Kiste Effecten (23 Pfd.) lagert in Eger. Schwandorf-Eger bezettelt.

R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.

B 1. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in München.

1 Paquet Maschinentheile (27 Pfd.) lagert in München.

VB 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.

AL 2825. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.

GL 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München Eilgut bezettelt.

CK oder CN 2. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in München. Neuulm-Regensburg bezettelt.

M U 1169.
C F B 11666.
1747 } 3 Wagendecken lagern in München.

M C 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg seit September 1871.

Wetzler Abeles. 10 Bündel leere Säcke (644 Pfd.) lagern in Nürnberg seit Februar 1872.

F S R. 1 Bündel leere Säcke (32 Pfd.) lagert in Nürnberg seit Februar 1872.

Blum'sche Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.

A S. 1 Pack Schleifsteine (141 Pfd.) lagert in Passau.

Pass 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Passau.

1 offene Kette lagert in Passau.

3 offene Matten lagern in Passau.

S T 221. 1 Ballen Hopfen (90 Pfd.) lagert in Regensburg.

R 3. 1 Sack Lumpen (31 Pfd.) lagert in Röthenbach seit October 71

#### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. März 1872 als überzählig ermittelten Güter.

A S 1730. 1 Ballot Teppiche (20 Pfd.) lagert im Depot.

AB 758. 1 Korb Flaschen (89½ Pfd.) lagert im Depot.

A H 1. 1 Ballot Säcke (12 Pfd.) lagert im Depot.

A W. 1 Ofentheil (17 Pfd.) lagert im Depot.

AK 1. 1 Korb leere Krüge (25 Pfd.) lagert im Depot.

A F 1/2. 2 Colli Bettstellen (45 Pfd.) lagern im Depot.

A V 11. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert im Depot.

A P. 1 Ofenuntersetzer (18 Pfd.) lagert im Depot.

A. 1 Fass Steine (355 Pfd.) lagert im Depot.

A G 6888. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.

AK 913. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.

AK 1818. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.

A H. 1 Holzgestell (60 Pfd.) lagert im Depot.

A 354/5. 2 Körbe mit je einem grossen irdenen Topf (550 Pfd.) lagern im Depot.

A P 7446. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Barmen.

A. 1 Pack 8 Löwenklauen (16 Pfd.) lagert in Barmen.

A. 4 Ofendeckel (17 Pfd.) lagern in Barmen.

A B 1967. 1 Kiste (19 Pfd.) lagert in Barmen.

AH 517. 1 Ballen Drillich (50 Pfd.) lagert in Kaldenkirchen.

A L 547. 1 Fass Petroleum (336 Pfd.) lagert in Plattenberg.

A K 1412/3. 2 Ballen Kunstwolle (720 Pfd.) lagern in Soest.

A L 25. 1 Kiste Hämmer (33 Pfd.) lagert in Hagen.

A R 2698. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

A S 812. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.

A S 2. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.

A F Fischer. 1 Sack Säcke (52 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.

AH 4016. 1 Kinderstuhl lagert in Ruhrort.

A B 310. 1 Pack Papier (54 Pfd.) lagert in Homburg.

A M 5423. 1 Fass Wein (89 Pfd.) lagert in Unna.

AF R 1340. 1 Ballen Korke lagert in Barmen R.

A P 83. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Barmen R.

AB 2901. 1 Pack 3 leere Körbe (30 Pfd.) lagert in Deutz.

A 81½. 1 Fass Branntwein (146 Pfd.) lagert im Depot.

A. 4 Colli Gusstheile (64 Pfd.) lagern im Depot.

A 4414. 1 Kiste Gewürze (37 Pfd.) lagert im Depot.

A R 909. 1 Korb Leim (50 Pfd.) lagert im Depot.

A S 36. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert im Depot.

A V 1. 1 Pack Stärke (70 Pfd.) lagert im Depot.

A B 1045. 1 Fass Sprit (1455 Pfd.) lagert im Depot.

A M. 5 Pack Holzschuhe (65 Pfd.) lagern im Depot.

A T 3. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.

A 1. 1 Sack Betten (23 Pfd.) lagert im Depot.

A J 532/3. 2 Colli Besen (10 Pfd.) lagern im Depot.

A H 2449. 1 Pack, 2 Stühle (20 Pfd.) lagert im Depot.

A 17757. 1 Collo leere Blechkasten (10 Pfd.) lagert im Depot.

AK 8234. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.

A A 106. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert im Depot.

A P 7792. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.

AK 83. 1 Kiste Eisengusswaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.

AB 892. 1 Ballot baumw. Waaren (170 Pfd.) lagert im Depot.

A. 1 Pack 2 Rohrstühle (18 Pfd.) lagert im Depot.

A B 3783. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.

A S 867. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.

A K 4. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.

A 131. 1 Kiste Extract (52 Pfd.) lagert im Depot.

A N C 1159. 1 Ballot Papier (105 Pfd.) lagert im Depot.

A W 60. 1 Kiste Feilen (153 Pfd.) lagert im Depot.

A D 268. 1 Korb Wein (135 Pfd.) lagert im Depot.

A H 3145. 1 Ballot gedrucktes Leinen und baumwollene Stoffe (106 Pfd.) lagert im Depot.

A B 57. 1 Fass Oel (334 Pfd.) lagert im Depot.

A R 2959. ¼ Ohm Branntwein (54 Pfd.) lagert im Depot.

A K. 1 Tonne Häringe (260 Pfd.) lagert im Depot.

A L 395. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert im Depot.

A S 444. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert im Depot.

A 9684.
H P 2 1 leere Tonne (15 Pfd.) lagert im Depot.

A F 36. 1 Korb Zucker (24 Pfd.) lagert im Depot.

A P 6385. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.

A B S. 1 Feuertopf (25 Pfd.) lagert im Depot.

A A 745. 1 leeres Oelfass (14 Pfd.) lagert im Depot.

AM 1994. 1 Kiste leere Flaschen (115 Pfd.) lagert im Depot.

AE 1 Gewicht (50 Pfd.) lagert im Depot.

AE 4342. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.

A B 4. 1 Fass lagert in Elberfeld-Steinbeck.

A M 1662. 1 Kiste lagert in Elberfeld-Steinbeck.

A H 1663. ⅛ Ohm Branntwein lagert in Elberfeld-Steinbeck.

A 310. 1 Ballen Caffee lagert in Elberfeld-Steinbeck.

A K Z 26. 1 leeres Fass lagert in Elberfeld-Steinbeck.

A L R 1 Sack Caffee (85 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.

A & R C 3. 1 Sack Caffee (110 Pfd.) lagert in Steinbeck.

A S 7741. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.) lagert in Steinbeck.

A D 67. 1 Kiste Tabak (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.

AB 5027. 1 Korb Tabak (63 Pfd.) lagert in Unna.

AH 676. 1 Kiste Feuerzeug (38 Pfd.) lagert in Solingen

A M 4. 1 Korb Feilen (131 Pfd.) lagert in Remscheid.

A 542. 1 Ballen (32 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.

B. 1 Kohlenbecken (10 Pfd.) lagert in Soest.

B 10. 1 Korb Kleider (38 Pfd.) lagert in Soest.

B P 889. 1 Kiste (86 Pfd.) lagert in Hagen.

B S 68. 1 Fass Oel (370 Pfd.) lagert in Opladen.

B 10. 1 leerer Verschlag lagert in Arnsberg.
B P 1426. 1 leere Kiste lagert in Arnsberg.
B 6. 1 Pack Eisen (25 Pfd.) lagert in Witten.
B O 31 32. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B S 314 oder 379. 1 Kiste Gusswaaren lagert in Steele.
B N 6056. 1 Stange Eisenwaare lagert in Steele.
B K 208. 1 Ballen Hopfen (150 Pfd.) lagert in Steele.
B 887. 1 Ballen Caffee lagert in Steele.
B K 119. 1 Kiste lagert in Steele.
B K M F. 1 Sack Kartoffelmehl (200 Pfd.) lagert im Depot.
B 215. 1 Kistchen Säcke (11 Pfd.) lagert im Depot,
B 21. 6 Tafeln Blech (120 Pfd.) lagern im Depot.
B 107. 1 Bürde Stahl (102 Pfd.) lagert im Depot.
B 8141. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
B C 2. 1 Korb leere Flaschen (42 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 eiserner Kessel (85 Pfd.) lagert im Depot.
B 109. 1 Bürde Stahl (110 Pfd.) lagert im Depot.
B 87. 1 Ballen Lumpen (280 Pfd.) lagert im Depot.
B H 0. 1 Pack Schiefertafeln (19 Pfd.) lagert im Depot.
B H 1644. 1 Kiste Kurzwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
B 195/200. 6 Fass Nieten (6270 Pfd.) lagern im Depot.
B C 16539 1 Kiste Stearinkerzen (58 Pfd) lagert im Depot.
B F D. 1 Pack Holzschuhe (20 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 2 Colli Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagern im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.
B 120. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
B B 432. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert im Depot.
B B 433. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
B D 1347. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 4830. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
B B 991. 1 Ballot baumwollene Waaren (127 Pfd.) lagert im Depot.
B 4229. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert im Depot.
B M E. 1 Tau, 1 Strick lagern im Depot.
B S 69. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert im Depot.
B S. 2 Pack Säcke (91 Pfd.) lagern im Depot.
B C 16. 1 Kiste leere Kisten (104 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
B 2. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B K 47. 1 Kiste Eisenwaaren (250 Pfd.) lagert im Depot.
B J 9. 5 Colli Packleinen (230 Pfd.) lagern im Depot.
B M 388. 1 Korb Nägel (62 Pfd.) lagert im Depot.
B M 20. 1 Korb Cylinder (37 Pfd.) lagert im Depot.
B 4. 1 Maschinentheil (318 Pfd.) lagert im Depot.
B 11. 1 Ballot Watte (12 Pfd.) lagert im Depot.
B. 4 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
B V C 273. 1 Kiste Eisenwaaren (146 Pfd.) lagert im Depot.
B B 5. 1 Ballot Flocken (25 Pfd.) lagert im Depot.
B N 9809. 1 Ballot Wollenwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B E 1072. 1 Ballot baumw. Waaren (39 Pfd.) lagert im Depot.
B M E. 2 Ketten lagern im Depot.
B N 40. 1 Sack Klauenmehl (155 Pfd.) lagert im Depot.
B 7. 1 Kiste Kleider (148 Pfd.) lagert im Depot.
B 15. 1 Korb Eisenwaaren (143 Pfd.) lagert im Depot.
B. 4 Colli Ofentheile (77 Pfd.) lagern im Depot.
B 324. 1 Korb Eisenwaaren (143 Pfd.) lagert im Depot.
B R 10. 1 Fass Petroleum (327 Pfd.) lagert im Depot.
B 40. 1 Ambos (39 Pfd.) lagert im Depot.
B W 100. 1 Schiebkarre (50 Pfd.) lagert im Depot.
B 131. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
B M 112. 1 Ballot Garn (107 Pfd.) lagert im Depot.
B 113. 1 Rolle Packleinen (40 Pfd.) lagert im Depot.
B 540. 1 Ballot Tuch (53 Pfd.) lagert im Depot.
B G 2594. 1 Kiste Gypsarbeit (209 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Kammrad (14 Pfd.) lagert im Depot.
B E 506. 1 Korb Eisenwaaren (178 Pfd.) lagert im Depot.
B 707. 1 Ballen lagert in Elberfeld D.
A & C E # 1. 1 Ballen lagert in Elberfeld D.
B M. 1 Bällchen Feigen lagert in Elberfeld D.
B 563. 1 Pack Betten lagert in Elberfeld D.
B M 822. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
B 562. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
B C 514. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
B 1. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
B 25113. 1 Fass Krapp lagert in Steinbeck.
B 418. 1 Korb Tabak (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B 3. 1 Pack Körbe (9 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B 1441. 1 Korb (42 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B 97. 1 Ballen Manufacturwaaren (109 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
B K 432. 1 Fass Syrup
B K 433. 1 Kiste Kräuter } (245 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
B. 1 leeres Oelfass (60 Pfd.) lagert in Solingen.
B H 21. 1 Korb Eisenwaaren (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
B K 2372. 1 Ballot Manufacturwaaren (100 Pfd.) lagert in Holzwickede.
B 82. 1 Fass Colonialwaaren (36 Pfd.) lagert in Cabel.
B 12. 1 Pack Strohpapier (25 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
B 11. 1 leeres Fass (7 Pfd.) lagert in Mühlheim a. Ruhr.
C S 4179. 1 Fass (140 Pfd.) lagert in Essen.
C H 6616. 1 Pack Korbwaaren (8 Pfd.) lagert in Siegen.
C R 2160. ½ Oxhoft leer (93 Pfd.) lagert in Barmen.
C K 521. 1 Pack 2 leere Körbe (12 Pfd.) lagert in Hagen.
C H R 25. 1 Pack 3 leere Körbe (16 Pfd.) lagert in Hagen.
C N 85. 1 Ballen Garn (30 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
C HH 1. 1 Schleifstein lagert in Arnsberg.
C K 28. 1 Fass Corinthen lagert in Mülheim a. Rhein.
C K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
C D S 5088 1 Fass Seife (28 Pfd.) lagert in Iserlohn.
C U. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.)
C F B 9165. 1 Plombirleine lagert in Aachen M.
C 223. 1 Fass lagert in Steele.
C K 315. 1 Bund Gussstahl lagert in Steele.
C J 774. 1 Ballen lagert in Steele.
C 324. 1 Pack 3 Paar Holzschuhe (9 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C F E 1259. 1 Korb Bohrer (55 Pfd.) lagert im Depot.
C P 1. 1 Ballen Putzwolle (150 Pfd.) lagert im Depot.
C P 2644. 1 Ballen Watte (60 Pfd.) lagert im Depot.
Ch B. 1 Pack Säcke (34 Pfd.) lagert im Depot.
C T 5. 1 Pack Fourniere (201 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Pack Matten (40 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Kiste alte Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb Caffeemühlen (15 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C M E. 5 Colli Bretter (100 Pfd.) lagern im Depot.
C R L 20/21. 2 Pack Papier (150 Pfd.) lagern im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C F B 647. 1 Pack Sensen (34 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Thran (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen lagern im Depot.
C G 4905, P S 160. 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1. 1 Pack Packpapier (70 Pfd.) lagert im Depot.
C[L] 9991. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
C R 7340. 1 Ballot Papier (48 Pfd.) lagert im Depot.
C C 1157. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
C D P 3128. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert im Depot.
C H 703. 1 Kiste Kurzwaaren (113 Pfd.) lagert im Depot.
C W 5619. 1 leere Seifentonne (27 Pfd.) lagert im Depot.
C 1251. 1 Korb Drahtstifte (56 Pfd.) lagert im Depot.
C M 981. 4 Pack Eisendraht (300 Pfd.) lagern im Depot.
C H F M 432/3, 458. 3 leere Fässer (121 Pfd.) lagern im Depot.
C T 193. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
C T 206. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert im Depot.
C H 7277. 1 Pack Körbe (13 Pfd.) lagert im Depot.
C C 887. 1 Kiste Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
C L B 63. 1 Korb Eisenwaaren (85 Pfd.) lagert im Depot.
C W 240. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
C W C 9710 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert im Depot.
C A 701. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1303. 1 Korb Drahtnägel (218 Pfd.) lagert im Depot.
C W 283. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
C A 37. 1 Collo Tischbretter (85 Pfd.) lagert im Depot.
C L. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert im Depot.
C A 3049. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
C S 95. 1 Fass Eisenwaaren (285 Pfd.) lagert im Depot.
C H 40. ½ Ohm Essig (159 Pfd.) lagert im Depot.
C H K 15. 2 Colli Bettstellen (66 Pfd.) lagern im Depot.
C B 5. 2 Colli 4 Bettstellentheile (68 Pfd.) lagern im Depot.
C A 4842. 1 Korb Schneidemesser (56 Pfd.) lagern im Depot.
C T 756. 1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert im Depot.
C T S 55. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
C R 10. 1 leere Tonne (33 Pfd.) lagert im Depot.
C S B 341. 1 Fass Wachs (424 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6906. 1 Fass Eisenwaaren (536 Pfd.) lagert im Depot.
C W 307. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
C K 7930. 1 Korb Flaschen (72 Pfd.) lagert im Depot.
C R 907. 1 Kiste Lack (101 Pfd.) lagert im Depot.
C B 177. 1 Ohm Oel (362 Pfd.) lagert im Depot.
C W 308. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
C R 2676. 1 Kiste Döschen (139 Pfd.) lagert im Depot.
C J 827. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
C O 145. 1 Fass lagert in Steinbeck.
C F C 839. 1 Korb lagert in Steinbeck.
C S 1015. 1 Fass Branntwein (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C P. 1 Fass Essig (75 Pfd.) lagert in Steinbeck.

C V 40. 1 Ballot Summac (240 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C K. 2 Kochplatten (136 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
C N 1919. 1 Kiste Korbwaaren (110 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C T 688. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C W 6. 1 Ballen Catechou (247 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
C W 54. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
C M 86. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
C H 541. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
C A 1614. 1 Fass lagert in Holzwickede.
C O 45. 1 Korb enth. 1 Flasche lagert in Holzwickede.
C A 1206. 1 Bürde Stahl lagert in Holzwickede.
C 97. 1 Fass Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert in Uerdingen.
D O 1/2. 2 leere Körbe lagern in Remscheid.
D M 4 Remscheid. 1 Kiste Blechflaschen lagert in Remscheid.
D L. 8 Bund Seegras lagern in Steele.
D V 1619. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
D S & C 20. 1 Ballen Safflor (265 Pfd.) lagert im Depot.
D G II. 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Ofenroster (4 Pfd.) lagert im Depot.
D 1. 1 Rolle Blei (117 Pfd.) lagert im Depot.
D N 7478. 1 Ballot Garn (275 Pfd.) lagert im Depot.
D A 1628. 1 Kiste baumw. Waaren. (65 Pfd.) lagert im Depot.
D M 2421. 1 Pack Papier (92 Pfd.) lagert im Depot.
D B 666. 1 Ballot Garn (77 Pfd.) lagert im Depot.
D C L 2097. 1 Korb Flaschen (62 Pfd.) lagert im Depot.
D 980. 1 Ballot Wollwaaren (35 Pfd.) lagert im Depot.
D G C 30. 1 Kiste Porcellan lagert in Elberfeld D.
D 57. 1 Kiste Wichse (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
D. 11 Stäbe Flacheisen, 18 „ Rundeisen, 1 Stab □Eisen } lagern in M. Gladbach.
D 42. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) lagert in M. Gladbach
D & G 1266. 1 Fass lagert in Holzwickede.
E W 1601. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Essen.
E B 353. 1 leere Kiste (43 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E 383. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E S 8. 1 Fass Butter lagert in Barmen-Rittershausen.
E C 61. 1 Fass Petroleum (321 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
E C 62. 1 Fass Petroleum (280 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
E H 1291. 1 Korb Eisenwaaren (71 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.).
E. 1 Ballen Putzwolle lagert in Steele.
E M 341. 1 Ballen Caffee (147 Pfd.) lagert in Steele.
E H 880. 1 Korb Tabak (11 Pfd.) lagert im Depot.
E M 5. 1 Kiste Holzwaaren (38 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 leere Kiste (18 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E Z 1. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) lagert im Depot.
E D 265/6. 2 Kisten Harz (322 Pfd.) lagern im Depot.
E B 770. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert im Depot.
E J 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.
E 10. 1 Ballot Heede (70 Pfd.) lagert im Depot.
E 3116. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
E 2. 2 Pack Papier (40 Pfd.) lagern im Depot.
E 9/11. 3 Bund Eisen (230 Pfd.) lagern im Depot.
E & G 3078. 1 Ballot Hanfseil (72 Pfd.) lagert im Depot.
E C 6. 1 Korb Nudeln (57 Pfd.) lagert im Depot.
E H 129. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Collo Ofentheil (13 Pfd.) lagert im Depot.
E T 5226. 1 Kiste Spielwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
E M 859/60. 2 leere Kisten (88 Pfd.) lagern im Depot.
E H 130. 1 leere Kiste (53 Pfd.) lagert im Depot.
E S 50. 1 Bällchen Tuch (53 Pfd.) lagert im Depot.
E 2/3. 2 Körbe Tabak (199 Pfd.) lagern im Depot.
E 6. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.) lagert im Depot.
E B 2. 1 Korb Blechflaschen (11 Pfd.) lagert im Depot.
E S 3161. 1 Ballot leinene Waaren (110 Pfd.) lagert im Depot.
E G 6741. 1 Kiste Blechwaaren (114 Pfd.) lagert im Depot.
E L 1490. 1 leere Kiste (110 Pfd.) lagert im Depot.
E M 115, 227. 2 leere Fässer (28 Pfd.) lagern im Depot.
E W 10. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Elberfeld D.
E T 2372. 1 Kiste Nudeln (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E T 7122. 1 Fass (700 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H
E S 7095. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E B 17. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E S 3. 1 Ballen Flocken lagert in Solingen.
F A 4901. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert in Duisburg.
F D 1872. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Essen.
F 3. 1 Collo Ofentheil (17 Pfd.) lagert in Siegen.
F B 6. 1 Koffer Kleider (48 Pfd.) lagert in Barmen.
F H 2529. 1 Ballen Tapeten lagert in Barmen.
F A N 8. 1 Kiste Nudeln (36 Pfd.) lagert in Barmen.
F S 701. 1 leeres Fass (5 Pfd.) lagert in Lüttringhausen.
FH 924. 1 Kiste Rosinen (54 Pfd.) lagert in Hagen.
FM. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F H 1525. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F L 102. 1 leerer Korb (2 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F P 4689. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F W R 289. 1 Kiste (84 Pfd.) lagert in Crefeld.
F. 1 Ballot Blei lagert in Arnsberg.
F A S F 1703. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F F 1/4. 4 Kisten (134 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
F H 2. 1 Korb (23 Pfd.) lagert in Iserlohn.
F S 206. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Steele.
F 14. 1 Kiste Kleider (100 Pfd.) lagert in Steele.
F K 1543. 2 leere Kisten (50 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
F 1545. 10 Stühle (77 Pfd.) lagern im Depot.
F S S 7. 1 Kiste Maschinenmesser (18 Pfd.) lagert im Depot.
F H 1/2. 2 leere Kisten (90 Pfd.) lagern im Depot.
F B 1789. 1 Kiste Wollspulen (388 Pfd.) lagert im Depot.
F W W 458. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
F R. 2 Pack Sensen (45 Pfd.) lagern im Depot.
F 552 1 Ballen Wollenwaaren (26 Pfd.) lagert im Depot.
F C 468. 1 Korb Feilen (66 Pfd.) lagert im Depot.
F H 24. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
F R 1679. 1 Kiste Stroh (26 Pfd.) lagert im Depot.
F H 106. 1 Bund Eisenblech (109 Pfd.) lagert im Depot.
F L 371. 1 Kiste Kurzwaaren (39 Pfd.) lagert im Depot.
F B 71. 1 Korb Tabak (49 Pfd.) lagert im Depot.
F W & C 18. 1 Ballen Safflor (270 Pfd.) lagert im Depot.
F S. 1 Ballot Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F N 2216/19. 4 Ballot Nessel (1098 Pfd.) lagern im Depot.
F B 1522. 1 Verschlag Marmorplatte (45 Pfd.) lagert im Depot
F B 605. 1 Harass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
F B. 1 Kiste Kleider (20 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Kübel Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F G 2661. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F 390. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F S 517. 1 Ofentheil (25 Pfd.) lagert im Depot.
F T 5021. 1 Korb Lacritzen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert im Depot.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert im Depot.
F P 197. 1 Rolle Eimer (35 Pfd.) lagert im Depot.
F. 3 Ofenroster (11 Pfd.) lagern im Depot.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
F W C. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
F H R 995/6. 2 leere Fässer (120 und 51 Pfd.) lagern im Depot.
F S 18. 1 Pack Papier (47 Pfd.) lagert im Depot.
F P 2176. 1 Fässchen Schuhwaaren (64 Pfd.) lagert im Depot.
F 316. 1 Fass Soda (700 Pfd.) lagert im Depot.
F W R 3851. 1 Fass Kreide (400 Pfd.) lagert im Depot.
F C 2875. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
F C 3182. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert im Depot.
F 6830. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
F F 5. 1 Ballot Packleinen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F F 652. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert im Depot.
F 1. 1 Pack, 4 weisse Handkörbe (15 Pfd ) lagert im Depot.
F H 49. 1 Ballot Grassamen (25 Pfd.) lagert im Depot
F H 4022. 1 Kiste Portemonnaies (83 Pfd ) lagert im Depot.
F H 4024. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert im Depot.
F. 1 Collo Ofentheile (16 Pfd.) lagert im Depot.
F W G 1561. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
F & C 6. 1 Pack Pergamentpapier (60 Pfd.) lagert im Depot.
F K L 10. 1 Kiste Effecten (68 Pfd.) lagert im Depot.
F B F 6. 1 Collo Packleinen (32 Pfd ) lagert im Depot.
F W 6046. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert im Depot.
F H M 87. 1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert im Depot.
F W 11. 1 Stab Eisen (26 Pfd.) lagert im Depot.
F K 24/5. 2 Colli Maschinentheile (230 Pfd.) lagern im Depot.
F B 1. 1 Korb Tabak (90 Pfd.) lagert im Depot.
F A 270. 1 leere Kiste (54 Pfd.) lagert im Depot.
F H 36. 1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert im Depot.
F N 1052. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
F H 714. 1 Kiste Drahtgewebe (159 Pfd.) lagert im Depot.
F P 120. 1 Kiste Blechbeschläge (230 Pfd.) lagert im Depot.
F H 11. 1 Kiste Emballage (85 Pfd.) lagert im Depot.
F C 1552. 1 Pack Papier (81 Pfd.) lagert im Depot.
F B F 5668. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
F 51. 1 Ballot Garn (22 Pfd.) lagert im Depot.
F N 400/1. 2 Pack Holzwaaren (43 Pfd.) lagern im Depot.
F 124. 1 Fass Tinte (85 Pfd.) lagert im Depot.
F H 1570. 1 Kiste Eisenwaaren (88 Pfd.) lagert im Depot.
F 14. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) lagert im Depot.
F H 4531. 1 Verschlag Glasscherben (500 Pfd.) lagert im Depot.
F L 1491. 1 leere Kiste (110 Pfd.) lagert im Depot.
F M 39. 1 Ballot Papier (368 Pfd.) lagert im Depot.
F H 1. 1 Kiste Stahlwaaren lagert in Elberfeld D.

F H 133. 1 leere Harasse lagert in Steinbeck.
F B B C 1/3. 3 Ballen Cochenille lagern in Steinbeck.
F B 1039. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
F H 1254. 1 leerer Harass Flaschen lagert in Steinbeck.
F N B. 4 Ballen Summach (900 Pfd.) lagern in Steinbeck.
F H 5896. 1 Kiste Emballage u. Kurzwaaren (44 Pfd.) lagert in Unna.
F H 110. 1 Korb Eisenwaaren (51 Pfd.) lagert in Unna.
F H 296. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F 2301. 1 Ballen Manufacturwaaren (26 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F 310/11. 2 leere Harasse (50 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
F W R 3804. 1 Fass (122 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F H 765. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F D 4933. 1 Pack Papier (58 Pfd.) lagert in Solingen.
G D 1833. 1 Kiste (65 Pfd.) lagert in Essen.
G D 1850. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Essen.
G O 2692. 1 Ballen (190 Pfd.) lagert in Essen.
G S 45. 1 Kiste Tabak (23 Pfd ) lagert in Barmen.
G L 1888. 1 Fass Oel (250 Pfd.) lagert in Barmen.
G 4533. 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G S 102. 1 leeres 1/4 Ohm (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G S. 4 Bund Messerstahl (200 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
G P 526. 1 Ballen (114 Pfd.) lagert in Crefeld.
G P 1338. 1 Ring Bleirohr (77 Pfd.) lagert in Werl.
G A 23. 1 Ballen Manufacturwaaren (103 Pfd.) lagert in Witten
G V 4629. 1 Fass (118 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G. 14 Stück eiserne Ofenschieber (420 Pfd.) lagern in Mülheim a Rhein.
G 594. 1 Pack Sprungfedern (56 Pfd.) lagert in Unna.
G C D 1773. 1 Decke lagert in Aachen M.
G S 9154. 1 Ballen lagert in Steele.
G K 299. 1 Kiste lagert in Steele.
G D H 16825. 1 Ballen Caffee lagert in Steele.
G T 630. 1 leere Kiste lagert in Neviges.
G K 9688 oder 9683. 1 Fass Wein (165 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G T 206. 1 leeres Weinfass (24 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G K. 10 lose Gewichte (100 Pfd.) lagern in Deutz.
G W 14. 1 Korb Eisenwaaren (36 Pfd.) lagert im Depot.
G K 183. 1 Ballen Hopfen (180 Pfd.) lagert im Depot.
G U 1503. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
G H 108. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert im Depot.
G R 215. 2 Pflugschaare (10 Pfd.) lagern im Depot.
G 2238. 1 Kiste Sarggarnituren (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
G 9393. 1 Korb Korbwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
G 1144. 1 Kiste Blechdosen (42 Pfd.) lagert im Depot.
G M. 2 Pack Säcke (80 Pfd.) lagern im Depot.
G H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
G F 1421. / L W 16. } 1 Ballot baumwollener Abfall (250 Pfd.) lagert im Depot.
**G T 116. / G 15.** } **1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.**
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G 2. 1 gusseisener Ofendeckel (5 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G S 182. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
G L 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert im Depot.
G N 979. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Stab Eisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
G S 2293. 1 Fass Blechwaaren (210 Pfd.) lagert im Depot.
G 377. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
G W 2928. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
G A. 2 Colli Röhren / G A. 1 Korb Gasröhren } (60 Pfd.) lagern im Depot.
Gb St. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert im Depot.
G K 126. 1 Topfdeckel (9 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2877. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert im Depot.
G C 304 1/2. 1 Kiste Stifte (10 Pfd.) lagert im Depot.
G L 20/21. 2 Körbe Eisenwaaren (290 Pfd.) lagern im Depot.
G H 1794. 1 Pack Papier (59 Pfd.) lagert im Depot.
G S 361. 1 Pack Papier (96 Pfd.) lagert im Depot.
G H 4. 1 Kiste Porzellan (270 Pfd.) lagert im Depot.
G H 555. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert im Depot.
G J 67. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert im Depot.
G S 1. 1 Ballot Leinen (22 Pfd.) lagert im Depot.
G H 761. 1 Collo Hobelmaschine (13 Pfd.) lagert im Depot.
3689/70. / G L 319. / 7653/5. } 7 Ballot Bieber (748 Pfd.) lagern im Depot.
G H 6. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) lagert im Depot..
G V 10703. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.) lagert im Depot.
G Z 3457. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
G J P 763. 1 Fass Farbwaaren (83 Pfd.) lagert im Depot.
G F 78. 1 Pack Bäume (66 Pfd ) lagert im Depot.
G K 10175. 1 Korb Flaschen (115 Pfd.) lagert im Depot.
G K 253. 1 Anker Wein (90 Pfd.) lagert im Depot.
G S 20734. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
G R 1238. 1 Kiste Firniss (54 Pfd.) lagert im Depot.
G M 3456. 1 Bällchen Wollwaare (12 Pfd.) lagert im Depot.
G E 4549. 1 Ballot Tuch (54 Pfd.) lagert im Depot.
G S 302. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
G S 5285. 1 Fass Liqueur lagert in Elberfeld D.
G L 2. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
G 15. 1 Rolle Drahtgewebe lagert in Steinbeck.
G L E 127. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
G E 1279. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
G J 439. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
G H 175. 1 Korb Wein (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N
G M 233. 1 Kübel Butter lagert in Steinbeck.
G A 1974. 1 Kiste leere Kisten (137 Pfd.) lagert in Unna.
G S 190. 1 leeres Fass (43 Pfd.) lagert in Unna.
G. 1 Platte Eisenblech (57 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G L 498. 1 Ballen Leinen (97 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G K 2. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G R Weiss 49. 1 Korb (70 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G F 24. 1 Kiste lagert in Solingen.
G S 4102. 1 Fässchen (53 Pfd.) lagert in Solingen.
G R 200/1. 2 Pack Strohpapier (94 Pfd.) lagern in Solingen.
G 481. 1 Kiste lagert in Holzwickede.
G K 19. 1 Kiste lagert in Holzwickede.
G F 8425. 1 Kiste Augen u. Haken lagert in Holzwickede.
G G 63. 1 Sack Hafer (63 Pfd.) lagert in Langendreer.
G T 206. 1 leeres Weinfass (24 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
G T 2677. 1 Korb Eisenwaaren (68 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
G K 9688. 1 Fass Wein (165 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
H R 1/2. 2 Ballen Caffee (224 Pfd.) lagern in Remscheid.
H 100. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
H F 37. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
H W 5. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
H M 13. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
H B. 1 Platte Eisen (300 Pfd.) lagert in Remscheid.
H K 103. 1 Ballen Speck (150 Pfd.) lagert in Bochum.
H 6056. 1 Ballen Wollwaaren (106 Pfd.) lagert in Barmen.
H 9858. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Barmen.
H. 1 Kübel Pech (12 Pfd.) lagert in Soest.
H D 243. 1 Korb Eisenwaaren (225 Pfd.) lagert in Hagen.
H R 327. 1 Kiste Ketten (35 Pfd.) lagert in Hagen.
H R 737. 1 Schraubstock lagert in Remscheid.
H 4. 1 Ballot Kupfer (41 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh. [E.-E.]
H V. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert in Düsseldorf. [E.-E.]
Strassburg H 1. 1 Korb Flaschen lagert in Arnsberg.
H K 1298. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Arnsberg.
H C 732. 1 Kiste Papierkörbchen (50 Pfd.) lagert in Werl.
Bielefeld H E F 2363. 1 Winde lagert in Witten.
H M G 3165. 1 Kiste (68 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H 2915. 1 Pack Sensen (25 Pfd.) lagert in Ohligswald.
HD 3. 3 leere Körbe (17 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
H B 19. 1 Koffer Blechwaaren (42 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
H V. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert in Düsseldorf. [E.-E.]
HR 6. 1 Kiste (110 Pfd.) lagert in Steele.
H 822. 1 Fass Oel lagert in Steele.
H K 10326. 1 Kiste lagert in Steele.
HE G 867. 1 Korb Wein (100 Pfd.) lagert in Neviges.
HB 54. 1 leerer Korb (9 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
H 488. 1 Collo Holzdeckel (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
H C R 6687. 1 Kiste Hausgeräthe (82 Pfd.) lagert in Oberhausen.
HK 20243. 1 Ballen Caffee (140 Pfd.) lagert im Depot.
H 4369. 1 Ballot Säcke (807 Pfd.) lagert im Depot.
H P 114. 1 Fass Wein (114 Pfd.) lagert im Depot.
H E 1057. 1 Kiste Eisenwaaren (47 Pfd.) lagert im Depot.
H Z 13. 1 Pack Papier (11 Pfd.) lagert im Depot.
H B 1817. 1 Ballen Baumwollenwaaren (39 Pfd.) lagert im Depot.
H 462. 1 Fass Eier (46 Pfd.) lagert im Depot. (Inhalt verdorben).
H R 680. 1 Korb 7 Pflugschaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
H S 213. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
H C 9360. 1 Kiste Wollwaaren (88 Pfd.) lagert im Depot.
H. 3 Ofenplatten (118 Pfd.) lagern im Depot.
H 2. 1 Sack Säcke (8 Pfd.) lagert im Depot.
H J M 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
H R 60. 1 Ballot Wolle (700 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H C 5238. 1 Kiste Kurzwaaren (92 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Kette lagert im Depot.
HR. 1 Ofenfuss (34 Pfd.) lagert im Depot.
H 1769. 1 Korb Blechflaschen (8 Pfd.) lagert im Depot.
H H / C O } 37. 1 Ballot Baumwolle (490 Pfd.) lagert im Depot.
H G. 1 Privatdecke (30 Pfd.) lagert im Depot.
HB. 80 Schüppenblätter (160 Pfd.) lagern im Depot.
HP 223. 1 Korb Lack (110 Pfd.) lagert im Depot.
H 5. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
H W B 645. 1 leeres 1/4 Ohmfass lagert im Depot.

H. 1 Ofenaufsatz lagert im Depot.
H 56. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
HR 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern im Depot.
H B 1891. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
H E 2320. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert im Depot.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern im Depot.
H R 301. 1 Rolle Leder (128 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ofenroster (1 Pfd.) lagert im Depot.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern im Depot.
H 414. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert im Depot.

H 2. 1 Kiste Kurzwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.

H J 1/4. 4 Colli Budengestelle (50 Pfd.) lagern im Depot.
H. 4 gusseiserne Räder (120 Pfd.) lagern im Depot.
H S 883. 1 leerer Korb (21 Pfd.) lagert im Depot.
H K 718. 1 Ballot Wollwaaren (300 Pfd.) lagert im Depot.
H P F 408. 1 Ballot Teppich (75 Pfd.) lagert im Depot.
H F 2698. 1 Kiste Cichorien (50 Pfd.) lagert im Depot.
H L S 660. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
H B C. 15 Ballot Leder (1770 Pfd.) lagern im Depot.
H S 1/2. 2 leinene Privatdecken (60 Pfd.) lagern im Depot.
H 8. 1 Ballot Manufacturwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
H 459. 1 Kiste Pissoirs (138 Pfd.) lagert im Depot.
H P 125. 1 Fass Schuhwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
HE. 1 leere Kiste (112 Pfd.) lagert im Depot.
H S 2. 1 leeres 1/8 Tönnchen (5 Pfd.) lagert im Depot.
H 2371. 1 Kiste Eisenwaaren (52 Pfd.) lagert im Depot.

4255. 1 Korb Eisenwaaren (159 Pfd.) lagert im Depot.

H G L G T 25640. 1 Ballot Leinen (100 Pfd.) lagert im Depot.
H B 13. 1 Kiste Effecten (30 Pfd.) lagert im Depot.
HR 955. 1 Bund Rundeisen (228 Pfd.) lagert im Depot.
H S 436. 1 Kiste Musikalien (95 Pfd.) lagert im Depot.
H 14. 1 Ballot Leinen (50 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1779. 1 Kiste Handschuhe (58 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1148. 1 Kiste Tuch (70 Pfd.) lagert im Depot.
H 110. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
H 760. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert im Depot.
H 20. 1 Pack Tafeln (17 Pfd.) lagert im Depot.
H R 100. / A R 13. } 1 leeres Oelfass (164 Pfd.) lagert im Depot.
H C 1829. / C E 7662. } 1 leeres Ohmfass (52 Pfd.) lagert im Depot.
H 1/2. 1 leere Kiste / 1 Collo Fassdauben (40 Pfd.) lagern im Depot.
H B 762. 1 leerer Korb (3 Pfd.) lagert im Depot.
H 18. 1 Kiste Eisenwaaren (220 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Sack Nüsse (83 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Stück eisernes Rohr 3 1/2 ' lang (110 Pfd.) lagert im Depot.
H W S W 4373. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert im Depot.
H W C 706. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 127. 1 leere Kiste (61 Pfd.) lagert im Depot.
H W C 1199. 1 leere Kiste (95 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 1341. 1 leere Kiste (88 Pfd.) lagert im Depot.
HD 11. 1 Sack Grütze (26 Pfd.) lagert im Depot.
H P 1990. 1 Fass Petroleum (377 Pfd.) lagert im Depot.
H S 170. 1 Ballot Garn (185 Pfd.) lagert im Depot.
Hk 1783. 1 Ballot Tuch (75 Pfd.) lagert im Depot.
H 1842. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Ballot Holzschuhe (55 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Ballot Säcke (90 Pfd.) lagert im Depot.
H 3. 1 leeres Oelfass (21 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 1347. 1 leere Kiste (70 Pfd.) lagert im Depot.
H J 1736. 1 Fass Eisenbeize (390 Pfd.) lagert im Depot.
H K 5. 1 Ballot Lumpen (95 Pfd.) lagert im Depot.
H 2492. 1 Fass Bleiweiss (1130 Pfd.) lagert im Depot.
Herdecke H T 100. 1 Sack Putzwolle lagert in Elberfeld D.
H 23. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
H M 2275. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
H S 2564. 1 Kiste Marmor lagert in Elberfeld D.
H C 253. / Kennern-Stat. Affoltern } 1 Ballen lagert in Elberfeld D.
H L I/III. 3 Colli Bettstellen lagern in Elberfeld D.
H & C 728. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steinbeck.
H B 269. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
H R C 33038. 1/8 Ohm leer lagert in Steinbeck.
H S 126. 5. 2 leere Kisten lagern in Steinbeck.

1772. 1 Kiste Seife (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.

HF 2699. 1 Kiste Cichorien (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H. 1 Korb Gusstheile (54 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H 5. 1 Ballen Packleinen (140 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H Z. 1 Ballen Säcke (94 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
HH 95. 1 Rolle Packleinen (50 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H S S 2225. 1 Kiste (320 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H 1293. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H 33. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
H S 2069. 1 Kiste Wein (104 Pfd.) lagert in Solingen.
H L 94. 97. 2 leere Körbchen lagern in Solingen.
H 10. 5 eiserne Schüppen (14 Pfd.) lagern in Solingen.
H 459. 1 Sack Gerste (51 Pfd.) lagert in Solingen.
H G 5580. 1 Sack Grassamen (61 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
HE 7414. 1 Fass Oel (154 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
HL S 324. 1 Kiste (47 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
J W S 831. 1 Kiste Zündhölzer (20 Pfd.) lagert in Siegen.
JR 2341/2. 2 Kisten Rosinen (120 Pfd.) lagern in Barmen.
J K 46. 1/4 Ohm Spirituosen lagert in Lüttringhausen.
J S. 2 Sprungheerdplatten (87 Pfd.) lagern in Soest.
J J L S 1237. 1 Kiste (245 Pfd.) lagert in Dortmund.
J A. 1 Pack Säcke (56 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
Pest JB H 255. 1 Ballot lagert in Arnsberg.
J 124. 1 Rolle Leder (87 Pfd.) lagert in Ruhrort.
J H K 62. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H C J G 3124. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Ruhrort.
J H 29. 1/4 Ohm Wein lagert in Mülheim a. Rh.
J L B 1064. 1/2 leeres Ohmfass (25 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
JK 1553. 1 Korb Schaufeln (245 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
J J 639. 1 Kiste Schnupftabak (32 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J P S 7030. 1 Kiste (300 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J D W 428. 1 leeres Fass lagert in Barmen-Rittershausen.
J W B 5802. 1 Kiste (54 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J W B 5887. 1 Kiste (56 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J L J 208. 1 Ballen (555 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J B 165. 1 Kiste leere Flaschen (145 Pfd.) lagert in Düsseldorf. [E.-E.]
J G C 215. 1 Fass Farbwaaren (235 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J G 96. 1 Korb (30 Pfd.) lagert in Aachen M.
Eupen JP JM 1452. 1 Korb Geschirre (11 Pfd.) lagert in Aachen M.
J W 1552. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steele.
J K 1218. 1 Ballen Reiss (204 Pfd.) lagert in Steele.
J W 8797 1 Kiste lagert in Neviges.
J J 239. 1 Kiste lagert in Neviges.
J H G 175. 1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
J G 35. 1 Fass Branntwein (170 Pfd.) lagert im Depot.
J K 5186. 1 Pack Sägen (67 Pfd.) lagert im Depot.
J H 3216. 1/8 Ohm leer (11 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 2656. 1 Kiste Seife (303 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Ballen Stricke (44 Pfd.) lagert im Depot
J N 2837. 1 Kiste Flaschen (112 Pfd.) lagert im Depot.
J A C. 1 Fass Essig (153 Pfd.) lagert im Depot.
J S 2. 1 Sack Leim (100 Pfd.) lagert im Depot.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J B 207. 1 Ballot wollene Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J L. 1 eiserner Topf (83 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 927. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 564. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7956. 1 Pack 25 Fensterlatten (102 Pfd.) lagern im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Ballot Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
J B. 1 Pack Draht lagert im Depot.
J C V 6960. 1 Pack 2 Körbe (25 Pfd.) lagert im Depot.
J B 4. 1 Kiste Chemikalien (55 Pfd.) lagert im Depot.
J K 1914. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
J L 945. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
J R 8364. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert im Depot.
J M L. 1 leeres Fass lagert im Depot.
J G D 8521. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
J L 269. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert im Depot.
J W 2228. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert im Depot.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (346 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 Sack Deckelkörbe (78 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7993. 1 Kiste Feuerzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
J B 1/6. 6 Pack Holzwaaren (85 Pfd.) lagern im Depot,
J F 10. 2 Pack Bretter (97 Pfd.) lagern im Depot.
J R 178. 1 Kiste Garderobe (30 Pfd.) lagert im Depot.
J F C 4046. 1 Kiste Kurzwaaren (99 Pfd.) lagert im Depot.
J C W 2936. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert im Depot.
J H 100. 1 Kiste Kleider (64 Pfd.) lagert im Depot.
J W C B 5492. 1 Kiste Seife (35 Pfd.) lagert im Depot.
J W 5000. 1 Kiste Messer (48 Pfd.) lagert im Depot.
J. 1 Buffer mit Ring (50 Pfd.) lagert im Depot.
J 366. 1 Pack Säcke (70 Pfd.) lagert im Depot.
J C B 863. 1 Ballot Garn (55 Pfd.) lagert im Depot.
J S 9. 1 Fass Petroleum (372 Pfd.) lagert im Depot.
J S 420. 1 Pack Nägel (27 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 leere Blechbüchse (1 Pfd.) lagert im Depot.
J K. 6 leere Körbe (17 Pfd.) lagern im Depot.
JR 773. 1 Fass Häringe (155 Pfd.) lagert im Depot.
J D 1046. 1 Fass Eisen (39 Pfd.) lagert im Depot,

J. 1 Rolle Sackleinen (21 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7863. 1 Korb Drahtstifte (78 Pfd.) lagert im Depot.
JM 8. 1 Pack Körbe (22 Pfd.) lagert im Depot.
J G 5618. 1 Ohm Essig (324 Pfd.) lagert im Depot.
J P G 602. 12 eiserne Schaufeln (22 Pfd.) lagern im Depot.
J D 4. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
J 39. 32. 2 leere Fässer lagern in Elberfeld D.
J W B 3376. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
J S 50. 1 Kiste Zuckerwaaren (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J H 1762. 1/4 Ohm Wein (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J S 11. 1 Sack Leim (54 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J S 313. 1 Ballot Wollwaaren (375 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J W S 94. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J L 1. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J L 1283. 1 leeres Fass (83 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
JHP 935. 1 Fass Oel (294 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
J P 256. 1 Korb Tabak (35 Pfd.) lagert in Solingen.
J roth. 1 Stange Flacheisen (70 Pfd.) lagert in Remscheid.
J P A. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Remscheid.
J B 100. 1 Pack Leder (48 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
J R 4. 1 Kiste Feilen (390 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
J H G 175. 1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
K 6. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Siegen.
K M 484. 1 Korb Mineralwasser (88 Pfd.) lagert in Soest.
K P 15185. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K 384. 4 Ballen rohes Leinen (102 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
K 236. 1 Kiste (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K J 620. 1 Ballen Reis lagert in Neuss.
K 68. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 72. 1 Pack 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 70. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 159. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K S 960. 1 Bund Stahldraht lagert in Iserlohn.
K. 1 Pack (52 Pfd.) lagert in Iserlohn.
K & C 376. 1 Fass Petroleum lagert in Steele.
K J. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Neviges.
K G S 8234. 1 Kiste Kammgarn lagert in Neviges.
K
K 525. 1 Fass Oel (175 Pfd.) lagert im Depot.
K P 1560. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert im Depot.
K. 4 Pflugeisen (52 Pfd.) lagern im Depot.
K B 51. 1 Ballen baumwollene Waaren (132 Pfd.) lagert im Depot.
K 1421. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert im Depot.
K C 1608. 1 Kiste messingene Gewichte (134 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K & D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K S 1. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K & G 290. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K B. 3 leere Kisten lagern im Depot.
K 6. 1 Feuertopf (8 Pfd.) lagert im Depot.
K C 214. 1 Ballot Wollwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
K M 7844. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
K S 674. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
K 584. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 16. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 2134. 1 Korb Bürstenwaaren (68 Pfd.) lagert im Depot.
K 8567. 9858. 2 Fässer Oel (615 Pfd.) lagern im Depot.
K C 10. 1 Modell (60 Pfd.) lagert im Depot.
K & K 29252. 1 Sack Sago (26 Pfd.) lagert im Depot.
K 1. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert im Depot.
K 110. 1 Flasche Säure (83 Pfd.) lagert im Depot.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 28. 1 Sack leere Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
K C 14. 1 Kiste Landkarten (15 Pfd.) lagert im Depot.
K K 29. 1 Sack Reis (150 Pfd.) lagert im Depot.
K R 505. 1 Pack Düten (8 Pfd.) lagert im Depot.
K 539. 1 Ballot Tuch (64 Pfd.) lagert im Depot.
K C 2067. 1 Kiste Lampendochte (207 Pfd.) lagert im Depot.
K. 6 gusseiserne Räder (13 Pfd.) lagern im Depot.
K H 950. 1 Ballot Garn (217 Pfd.) lagert im Depot.
K. 2 Pack Papier (148 Pfd.) lagern im Depot.
K & V 2854. 1 leere Korbflasche (18 Pfd.) lagert im Depot.
K S 1007. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
K S 1006. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
K C 721. 1 Ballen lagert in Elberfeld D.
K & O 5639. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
K 9. 1 Pack Strohkissen lagert in Elberfeld D.
K P 3631. 1 Fass Sprit lagert in Steinbeck.
K 4. 1 Fass Hausrath (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K M. 1 Korb Flaschen (46 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
K S 4. 1 Korb (72 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
K 10. 3 lange Körbe lagern in Solingen.
K Sch. Ronsdorf. 1 Sack Obst (36 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
L D 9520. 1 Kiste (138 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
L C M 5170. 1 Kiste Glaswaaren (132 Pfd.) lagert in Hagen.
L 1823. 1 leeres Fass (14 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L 1166. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L S C 478. 1 Ballen (1085 Pfd.) lagert in Barmen R.
L W 2004. 1 Fass lagert in Steele.
L K 3818. auch 3613. 1 Ballen Lederwaaren (25 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
L B P 428. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Deutz.
L G 118. 1 Korb Feilen (76 Pfd.) lagert im Depot.
L 30. 1 Kiste, 1 Krug Säure (85 Pfd.) lagert im Depot.
L C 636. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.) lagert im Depot.
L E S 876. 1/4 leeres Ohmfass (20 Pfd.) lagert im Depot.
L W 22807. 1 Sack Erbsen (178 Pfd.) lagert im Depot.
L R 45. 1 Pack Kordel (33 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Ballot Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Pack eiserne Gardinenstangen (2 1/2 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 2 Pack Bretter (59 Pfd.) lagern im Depot.
L B 974. 1 Pack Papier (65 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357. H H 2701. H 48. } 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L N 6694. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert im Depot.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert im Depot.
L. 3 Colli Ofentheile (46 Pfd.) lagern im Depot.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert im Depot.
L 902. 1 Fass Oel (300 Pfd.) lagert im Depot.
L 2. 1 Korb Eisenwaaren (112 Pfd.) lagert in Bochum.
L 1/3. 3 Pack leere Säcke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L 936. 1 Ballot Wolle (300 Pfd.) lagert im Depot.
L K 3888. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
L H J 114. 1 Pack Papier (93 Pfd.) lagert im Depot.
L 103. 2 Ballot Leinen (60 Pfd.) lagern im Depot.
L 4022/27. 6 Fässer Oel (2642 Pfd.) lagern im Depot.
L M. 10 leere Körbe (246 Pfd.) lagern im Depot.
L P 6144, 6149/50. 3 Ballen Korke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L. 2 eiserne Rollen (20 Pfd.) lagern im Depot.
L B 6148. 1 Ballot Spunde (65 Pfd.) lagert im Depot.
L 60. 1 Pack Sensen (10 Pfd.) lagert im Depot.
L E 437. 1 Stab Eisen (220 Pfd.) lagert im Depot.
L W. 3 Colli Ofentheile lagern im Depot.
L T 1992. 1 Ballen Leim (50 Pfd.) lagert im Depot.
L F 3283. 1 Kiste Victualien (80 Pfd.) lagert im Depot
L W 381. 1 Pack Papier (34 Pfd.) lagert im Depot.
L V 20. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
L 1/5. 5 leere Körbe (35 Pfd.) lagern im Depot.
L R. 1 Rolle Stockfische (88 Pfd.) lagert im Depot.
L D 30. 1 Kiste Kurzwaaren (105 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1889. 1 Kiste Eisenwaaren (102. Pfd.) lagert im Depot.
L & V 614. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.) lagert im Depot.
L & V 615. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.) lagert im Depot.
L 18. 1 Korb Eisenwaaren (66 Pfd.) lagert im Depot.
L K 20. 2 leere Fässer (20 Pfd ) lagern in M.-Gladbach.
L 20362. 1 Platte Rothkupfer (90 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
L H. 1 Pack Baumwollenwaaren (17 Pfd.) lagert in Solingen.
M & F 8820. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Barmen.
M G 6262. 1 Collo Leder lagert in Wickrath.
MK W 2119. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
M F 1743. 1 Ballen (82 Pfd.) lagert in Ruhrort.
M R 1/4. 4 Ballen Lumpen (1161 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
M 18. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Neviges.
M S J 1459. 1 Ballot Barchent (39 Pfd.) lagert im Depot.
M L 30. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
M L 345. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
M L 2. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
M L 31. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
H
M G 1670/4. 5 Pack eiserne Hammer (450 Pfd.) lagern im Depot.
M 128. 1 Kiste alte Kleider (10 Pfd.) lagert im Depot.
M B 3. 1 Ballot Kleider (17 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 messingene Unterlagsplatte (10 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M E 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
M H 5. 1 hölzerner Untersatz (5 Pfd.) lagert im Depot.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
M G S 550. 1 Kiste Eisenwaaren (80 Pfd.) lagert im Depot.
M 5. 1 leere Blechflasche (2 1/2 Pfd.) lagert im Depot,
M 970. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
M 2266. 1 Kiste Handschuhe (21 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 runde eis. Platte (30 Pfd.) lagert im Depot.
M W 2919. 1 Kiste Feuerzeug (130 Pfd ) lagert im Depot.
M W 6029. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 2. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 11. 2 eis. Eimer (10 Pfd.) lagern im Depot.

M A H 558/59. 2 Achsenkarren (248 Pfd.) lagern im Depot.
M P 534. 1 Ballot Leinen (56 Pfd.) lagert im Depot.
M F 167. 1 Kiste Eisenwaaren (86 Pfd.) lagert im Depot.
M & K 15/18. 4 Pack neue Körbe (32 Pfd.) lagern im Depot.
M E B 5959. 1 Kiste Maschinentheile (208 Pfd.) lagert im Depot.
M R V 4507. 1 Kiste Kurzwaaren (115 Pfd.) lagert im Depot.
$M_G^S$ 987. 1 Kiste Eisenwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
M 13. 1 Korb Flaschen (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 538. 1 Ballot Tuch (60 Pfd.) lagert im Depot.
M C 721. 1 Kiste Porzellan (220 Pfd.) lagert im Depot.
M C 39. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
M N 4518, 19, 20. 3 Kisten Nähmaschinentheile lagern in Elberfeld D.
M R 1491. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
M F R 852. 1 Fass Farbwaaren lagert in Steinbeck.
M 10. 1 eiserner Flaschenzug (82 Pfd.) lagert in Bochum.
M L 5247. 1 Pack Papier (138 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
N G 5387. 1 Kiste (305 Pfd.) lagert in Barmen.
N B III. 1 Kiste Oelkuchen lagert in Soest.
N C 58. 1 Pack Säcke (25 Pfd.) lagert im Depot.
N L 292. 1 Kiste Effecten (25 Pfd.) lagert im Depot.
NO 895. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
N 14. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert im Depot.
N W 1795. 1 Pack Schaufeln (110 Pfd.) lagert im Depot.
N 2. 1 Fass Theer (150 Pfd.) lagert im Depot.
N H S C 640. 1 Kiste (102 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
N H S C 640 I. 1 Kiste (336 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
N H S C 640 II. 1 Kiste (130 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
N. 4 Bürden Stahl lagern in Solingen.
O S 818. 1 Kiste lagert in Remscheid.
O & C 8988. 1 Ballot Nessel (56 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh. [E.-E.]
O W 11676. 1 Kiste Nudeln (31 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
O R 5793. 1 Kiste Gläser und Lampen (17 Pfd.) lagert in Düsseldorf. [E.-E]
O E 10/12. 3 Pack Papier (370 Pfd.) lagern im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O L 4. 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert im Depot.
O H 1573. 1 Kiste Lampen (60 Pfd.) lagert im Depot.
O B 291. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert im Depot.
O 44988. 1 Sack Hanfsaamen (150 Pfd.) lagert im Depot.
O & C 27. 1 Sack Glas (60 Pfd.) lagert im Depot.
O C 7436. 1 Pack 12 Schaufeln (25 Pfd.) lagert im Depot.
O K 1519. 1 Korb Eisenwaaren (43 Pfd.) lagert im Depot.
O. 4 Kammräder (54 Pfd.) lagern im Depot.
O M 572. 1 Kiste mit Zellverschluss lagert in Steinbeck.
O H 962. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
S 1 Sack Kartoffelmehl (200 Pfd.) lagert in Steinbeck.
O 310 1 Kiste (134 Pfd.) lagert in Solingen.
P 6420. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Essen.
P H 2450. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Essen.
P W C 3571. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Siegen.
P G S 1799/1800. 2 Körbe Magenbitter lagern in Remscheid.
P S. 1 Sack Säcke (42 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
P W R 840. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
P O. 1 Anker Branntwein (67 Pfd.) lagert in Iserlohn.
P S 256. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
P H 4134/5. 2 Ringe Draht (115 Pfd.) lagern im Depot.
P 3444. 1 Ballen Garn (107 Pfd.) lagert im Depot.
PM E 627. 1 Ballot Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W 1. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
P 117. 1 Ballot Kuhhaare (230 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1014. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
P 4. 1 Pack, 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert im Depot.
K 5. 1 Ballot Caffee (124 Pfd.) lagert im Depot.
P H 2253. 1 leeres Fass (95 Pfd.) lagert im Depot.
P H 2429. 1 Korb Tabak (75 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Ph.M 39. 1 Kiste (210 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P B 107. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
P H. 1 Korb Eisenwaaren (120 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
D 5304. 1 Kiste Feuerzeug (35 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert im Depot.
Q 4852. 1 Kiste Cichorien (58 Pfd.) lagert im Depot.
R T. 1 leeres Oelfass (92 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
R 4. 1 Kiste Feilen (123 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
R L 344. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Langendreer.
R 688. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Remscheid.
R & F 501. 1 Kiste lagert in Holzwickede.
R 558. 1 Kiste (100 Pfd.) lagert in Barmen.
R H V 13. 1 leerer Verschlag (75 Pfd.) lagert in Barmen.
R J 3205. 1 Kiste Cartonnage (43 Pfd.) lagert in Barmen.
R 1200. 1 Bürde Stahl (120 Pfd.) lagert in Herdecke.
R K. 1 Sprungheerd (129 Pfd.) lagert in Dortmund.
R J 4. 1 Sack Grand (89 Pfd.) lagert in Hagen.
R 4. 1 Kiste gefüllte Flaschen lagert in Remscheid.
R A 8. 1/4 Ohm leer (19 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
R H 4017. 1 leeres Fass (14 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
R F 3338. 1 leerer Korb lagert in Mülheim a. Rh.
R 3270. 1 Bürde Stahl (98 Pfd.) lagert in Ruhrort.
R K 6077. 1 Fass Oel (450 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
R A 120. 1 Korb Blechwaaren lagert in Mülheim a. Rh.
R J 3206/13. 8 Kisten (668 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
R S 38. 1 Pack Sägen (45 Pfd.) lagert in Iserlohn.
R H 51. 1 Pack Papier (66 Pfd.) lagert in Düsseldorf. [E.-E.]
R L 116. 1 Ballen Leinen (106 Pfd.) lagert in Aachen-M.
R C 8182. 1 Kiste lagert in Steele.
R C 784. 1 Fass Glaswaaren (242 Pfd.) lagert im Depot.
R C 787. 1 Kiste Flaschen (85 Pfd.) lagert im Depot.
R T 295. 1/2 Ohm leer (57 Pfd.) lagert im Depot.
R S 46. 1 leere Tonne (40 Pfd.) lagert im Depot.
R 5. 2 Rollen Körbe (48 Pfd.) lagern im Depot.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R & S 4554. 1 Verschlag Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Pappdeckel (400 Pfd.) lagern im Depot.
R 1. 1 Platte Guss (7 Pfd.) lagert im Depot.
R 7 leere Häringsfässer (157 Pfd.) lagern im Depot.
R 3. 1 leere Tonne (4 Pfd.) lagert im Depot.
R C 3864. 1 Pack Säcke (9 Pfd.) lagert im Depot.
R P 455. 1 Kiste Pfeffer (30 Pfd.) lagert im Depot.
R M 1990. 1 Kiste Wollenwaaren (125 Pfd.) lagert im Depot.
R G 2214. 1 Korb leere Flaschen (30 Pfd.) lagert im Depot.
R. 4 gusseis. Rahmen (24 Pfd.) lagern im Depot.
R. 3 Pack Zinkrohr (63 Pfd.) lagern im Depot.
R N S 732/3. 2 Körbe eiserne Schlösser (340 Pfd.) lagern im Depot.
R S 3329. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert im Depot.
R C 587. 1 Fass Farbwaaren (57 Pfd.) lagert im Depot.
R D 3921. 1 Kiste Leim (236 Pfd.) lagert im Depot.
R G C. 1 Sack Gerste (111 Pfd.) lagert im Depot.
R J 2304. 1 Kiste Cartonnage (75 Pfd.) lagert im Depot.
R C 10 1/2. 1 eiserner Ofen (51 Pfd.) lagert im Depot.
R S. 1 Ballot Leinen (146 Pfd.) lagert im Depot.
R C 1797. 1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert im Depot.
R 8. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
R F 2. 1 Collo Ventil lagert in Steinbeck.
R 503. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
R F. 1 Pack Säcke (100 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
R K 230. 1 Pack Drahtstifte (30 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
R C 5474/5. 2 Pack Papier (150 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.
R C 440/2. 3 Pack Papier lagern in Solingen.
R K 5261. 1 Ballen Reis lagert in Solingen.
S S K 125. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert in Hattingen.
S 5. 1 Korb Butter u. Gemüse (40 Pfd.) lagert in Barmen.
S E 500. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert in Barmen.
S N 1. 1 Fass (300 Pfd.) lagert in Barmen.
S H 8. 1 Ballen Pelzwolle (110 Pfd.) lagert in Barmen.
S R 607. 1 Korb Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert in Hagen.
S H 1778. 1 Kiste Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein (E.-E.)
S 1. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S. 1 Kübel Butter (72 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S S 3344. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S S 3342. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S F. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
St 210. 1 Ballen (51 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
S 5. 1 Korb Käse (122 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
S. 8 Bleche Stahl (108 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S P 346. 1 leeres Fass (226 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S J. 2 Pack Säcke (98 Pfd.) lagern in Düsseldorf (E.-E.)
S R 1. 1 Ballen Säcke (56 Pfd.) lagert in Aachen M.
S K 1023. 1 Fass Wein (86 Pfd.) lagert in Steele.
S K 16261. 1 Ballen lagert in Steele.
S F 1. 1 Ballen lagert in Steele.
S K 1217/8. 2 Colli Bettstellen (72 Pfd.) lagern in Altenhundem.
S K 1259. 1 Kiste Eisenguss (100 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S 754. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S H C 1. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 Ofenrohr (5 Pfd.) lagert im Depot.
S 265/267. 3 Ballot Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S 323. 1 Korb Cylinder (16 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 27 gusseiserne Rohre (270 Pfd.) lagern im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen (60 Pfd.) lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern im Depot.
S. 25 Tafeln Eisenblech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 Collo Maschinentheil (32 Pfd.) lagert im Depot.
S W 925/6. 2 Körbe Flaschen (170 Pfd.) lagern im Depot.
S B 2466A. 1 Quecksilberflasche (12 Pfd.) lagert im Depot.

S 93. 1 Pflugeisen (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 1089. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 eiserner Aschkasten (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 5066/7. 2 leere Kisten (35 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert im Depot.
S 1/2. 2 Colli Ofentheile lagern im Depot.
S 7. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert im Depot.
S 3604. 1 Fass Oel (280 Pfd.) lagert im Depot.
S 2/3. 2 Pack Tafeln (30 Pfd.) lagern im Depot.
S. 4 Säulenöfen (278 Pfd.) lagern im Depot.
S R 4808. 1 Kiste Fidibusse (105 Pfd.) lagert im Depot.
S 9859. 1 Collo Drahtgewebe (75 Pfd.) lagert im Depot.
S 7459. 1 Kiste (3 Fl.) Hydrak (131 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.) lagert im Depot.
S H 11. 1 Kesseldom (130 Pfd.) lagert im Depot.
S T 24. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
S W 287. 1 Kiste Schreibmaterial (30 Pfd.) lagert im Depot.
S 2221. 1 Ballot Wollenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.
S 1652. 1 Pack Packleinen (50 Pfd.) lagert im Depot.
S & G 211. 1 Korb Eisenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
S 82. 1 Fass Syrup (232½ Pfd.) lagert im Depot.
S H 3517. 1 Kiste Bandwaaren (54 Pfd.) lagert im Depot.
S 5. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert im Depot.
S 257. 1 Kiste (48 Pfd.) lagert im Depot.
S C 367. 1 Sack altes Papier (17 Pfd.) lagert im Depot.
S W 3513. 1 Gasrohr (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 914. 1 Fass Fett (433 Pfd.) lagert im Depot.
S S 1215. 1 Kiste Cigarren (138 Pfd.) lagert im Depot.
S W 6572. 1 Korbflasche Säure (150 Pfd.) lagert im Depot.
S D 3524. 1 Kiste Kurzwaaren (61 Pfd.) lagert im Depot.
S W 2025. 1 Ballot (139 Pfd.) lagert im Depot.
S W 5232. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
S E 726. 1 Sack Tabak (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 108. 1 Ballen Hanf (100 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
S. 1 Pack Ofentheil (16 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
S 796. 1 Korbflasche (137 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
S H. 2 Ofendeckel (8 Pfd.) lagern in Solingen.
S & S 209. 1 Ballot Leinen (150 Pfd.) lagert in Solingen.
S C E 16. 1 Kiste Holzwaaren (489 Pfd.) lagert in Langenberg.
T 6. 2 Pack Schwarzblech (116 Pfd.) lagern in Barmen.
T 1109. 1 Kiste lagert in Barmen.
T 2 geschliffene Platten lagern in Soest.
T W. 2 Eisen-Platten (620 Pfd.) lagern in Soest.
T 158/9. 2 leere Körbe lagern in Mülheim a. Rhein.
T H 3196. 1 leerer Korb (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
T S 1149. 1 Kiste Stiefel (248 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.)
T 30, 303, 304, 4021. 4 leere Fässer lagern in Steele.
T Essen, 457. 1 Fass Honig lagert in Steele.
T. 1 Tafel Zinkblech lagert in Steele.
T 11865. 1 Ballen Caffee (134 Pfd.) lagert in Deutz.
T H 372. 1 Kiste Zuckerwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
T M 8008. ¼ Ohm leer (18 Pfd.) lagert im Depot.
T 4564. 1 Sack Bohnen (50 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Schleifstein (103 Pfd.) lagert im Depot.
T L 5. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T 523. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
3T6 3T8. 3 Fässer Asphalt (570 Pfd.) lagern im Depot.
T M 1/2. 2 Colli Ofentheile (241 Pfd.) lagern im Depot.
T D 788. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert im Depot.
T R 1379/9. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert im Depot.
T G 9030. 1 Kiste Feuerzeug (29 Pfd.) lagert im Depot.
T. 2 leere Körbe lagern im Depot.
T 1 T 2 156. 2 Kisten Spielwaaren (330 Pfd.) lagern im Depot.
T L 4. 1 Sack Bettzeug (10 Pfd.) lagert im Depot.
T 52. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert im Depot.
T 122. 1 Fass Tinte (54 Pfd.) lagert im Depot.
T S 611. 1 leeres Fass (36 Pfd.) lagert im Depot.
T S 1001. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
T 194. 1 Korb Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
T 113. 1 Ballot Tuch (35 Pfd.) lagert im Depot.
T. 4 Pack Säcke (244 Pfd.) lagern im Depot.
T 473. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
T. 1 Fass Zucker (365 Pfd.) lagert in Steinbeck.
T S S 5406. 1 Kiste Lakritz (40 Pfd.) lagert in Steinbeck
T O S 1481. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Solingen.
T 587. 1 Fass (74 Pfd.) lagert in Remscheid.
U. 1 Collo Eisenwaaren lagert in Altenhundem.
MS C 932. 1 Kiste Eisenwaaren (95 Pfd.) lagert im Depot.
U 1/2. 2 Pack Schreibpapier (107 Pfd.) lagern im Depot.
U 69. 1 Fass Seife (128 Pfd.) lagert im Depot.
U W 3860. 1 Kiste Cigarren (47 Pfd.) lagert in Lindern.
U U 354. 1 Fass Petroleum lagert in Holzwickede.
V G 182. 1 Sack Guano (106 Pfd.) lagert in Hagen.
V G 183. 1 Sack Guano (105 Pfd.) lagert in Hagen.
V H 10. 1 leerer Verschlag (65 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.)
V 67. 1 Korb Blechflaschen (11 Pfd.) lagert im Depot.
V R 1. 1 Kiste Eisenwaaren (27 Pfd.) lagert im Depot.
V P 13. 1 Sack Mehl (47 Pfd.) lagert im Depot.
V C 467. 1 Korb Glaswaaren (58 Pfd.) lagert im Depot.
V D L. 1 Kiste Flaschen (16 Pfd.) lagert im Depot.
V C 7044. 1 Rolle Kupferdraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
V R 9. 1 Collo Fassdauben (15 Pfd.) lagert im Depot.
V R W F 6564/6. 3 Füsser lagern in Steinbeck.
V R 4659. 1 Korb leere Flaschen (44 Pfd.) lagert in Unna.
V R 2492. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Unna.
V D 420. 1 Ballen (27 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
V R 467. 1 Kiste (160 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
WE T 79. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Hamm.
W 426. 1 Kiste Feuerzeug (47 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
W 3. 1 Kiste Zwirn (40 Pfd.) lagert in Hagen.
W 1662. 1 Fass Eisenwaaren (400 Pfd.) lagert in Hagen.
W F 756. 1 Ballen Seilerwaaren (35 Pfd.) lagert in Hagen.
W W 726. 1 Korb Blechwaaren (66 Pfd.) lagert in Hagen.
W C 1. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
W. 1 leeres Tönnchen (23 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
W K 866. 1 Ballen Pflaumen lagert in B.-Gladbach.
W R 2. 1 Kiste Zucker (125 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W 62. 1 Pack 6 leere Körbe (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W W. 6 eiserne Röhren (450 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rhein.
W 20/11 2 Säcke Heede (300 Pfd.) lagern in Iserlohn.
W 12246. 1 Ballen Reis (163 Pfd.) lagert in Iserlohn.
WR. 1 Rolle Packleinen (25 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W 340. 1 Kiste wollenes Band (220 Pfd.) lagert in Düsseldof [E.-E ]
W I. 368. 1 Kiste Indigo (220 Pfd.) lagert in Aachen M.
Aachen WK C 11931. 1 Kiste Nudeln lagert in Steele.
W & C 336½. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Deutz.
W J 8826. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert im Depot.
W P 2223. 1 Fass Wein (87 Pfd.) lagert im Depot.
W S 344. 1 Korb Feilen (67 Pfd.) lagert im Depot.
W S 2190. 1 Korb Schaufeln (42 Pfd.) lagert im Depot.
W W 15140. 1 Kiste Cigarren (42 Pfd.) lagert im Depot.
W B 8187. 1 Ballen Wollenwaaren (72 Pfd.) lagert im Depot.
W 4548. 1 Fass Butter (67 Pfd.) lagert im Depot.
W R 1198. 1 Sack gemahlenes Holz (102 Pfd.) lagert im Depot.
W W 108. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
W P 770. 1 Ballen Garn (100 Pfd.) lagert im Depot.
W P 123. 1 Korb Sensen (58 Pfd.) lagert im Depot.
W 81154. 1 Korb Liqueur (96 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Pack leere Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
W 2274. 1 Sack Erbsen (180 Pfd.) lagert im Depot.
W A 519. 1 Sack Kordel (50 Pfd.) lagert im Depot.
W J 5525. 1 Kiste Porcellan (26 Pfd.) lagert im Depot.
W K 80. 1 Pferdedecke (2 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W S 4. 1 lein. Privatdecke (50 Pfd.) lagert im Depot.
W 261. 1 Pack Schreibpapier (35 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (10 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
W X 154. 1 leere ½Ohm (27 Pfd.) lagert im Depot.
W K 87. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
W E 148. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
W. 2 leere Seifentonnen (50 Pfd.) lagern im Depot.
W K 875. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) lagert im Depot.
W K 6787. 1 Kiste Rohr (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 334. 1 Ballot Wollgarn (48 Pfd.) lagert im Depot.
W 14 3 leere Fässer lagern im Depot.
W B 6878. 1 Kiste Pfropfen (18 Pfd.) lagert im Depot.
W C 4. 2 leere Säcke (5 Pfd.) lagern im Depot.
W B 60. 4 Pack Schaufeln (240 Pfd.) lagern im Depot.
W C 1958. 1 Kiste leere Flaschen 110 Pfd.) lagert im Depot.
W K C 897. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1756. 1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
WB 42. 1 Pack Schaufeln (24 Pfd.) lagert im Depot.
W. 7 Pack Papier (60 Pfd.) lagern im Depot.
W B 929. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
WF 104. 1 leerer Kübel (15 Pfd.) lagert im Depot.
W K. 1 Pack 9 leere Körbe lagert im Depot.
W V 542. 1 leeres Fass (15½ Pfd.) lagert im Depot.
W W S 176. 1 Korb Schlösser (27 Pfd.) lagert im Depot.
W B. 1 eis. Kopfhalter (28 Pfd.) lagert im Depot.
W R 4843. 1 Pack Bretter (100 Pfd.) lagert im Depot.
W V 240. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert im Depot.
W S 590. 1 Sack Linsen (19 Pfd.) lagert im Depot.
W S S C. 1 Ballot Reis (212 Pfd.) lagert im Depot.
W O S 818. 1 Kiste Litzen (47 Pfd.) lagert im Depot.
W H 52. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert im Depot.

W R 573. 1 Korb Bratpfannen (70 Pfd.) lagert im Depot.
W M 941. 1 Fass Wein (170 Pfd.) lagert im Depot.
W C 2905. 1 Fass Oel (136 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
W F 180. 1 Kiste Cigarren (94 Pfd.) lagert im Depot.
W R C 414. 1 Fass Essigsprit (535 Pfd.) lagert im Depot.
W R 1197. 1 Korb Glasscherben (40 Pfd.) lagert im Depot.
W C 2069. 1 Kiste Steinwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
W F M 62. 1 leeres Fass (43 Pfd.) lagert im Depot.
W V 734. 1 Kiste (5 Pfd.) lagert im Depot.
W 643. 1 Ballot Garn (168 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1273. 1 Anker Wein (84 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 1596. 1 Kiste (248 Pfd.) lagert im Depot.
W H S 283. 1 leeres Oelfass (74 Pfd.) lagert im Depot.
W S C. 1 leeres Oelfass (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 940. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
W S C 12363. 1/4 Ohm Branntwein lagert in Steinbeck.
W S & C 12410. 1/8 Ohm Branntwein lagert in Steinbeck.
W S & C 12411. 1/8 Ohm Branntwein lagert in Steinbeck.
W 7. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
W D 54/5. 2 Ballen Speck lagern in Steinbeck.
W E 437. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert in Steinbeck.
WI 1403. 1 Kiste Damenmäntel (28 Pfd.) lagert in Witten.
W 33 / H C 19 } 1 Ballen alte Wolle (115 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
W W 1212. 1 Fass Syrup (630 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
W B 28. 1 Pack Papier (114 Pfd.) lagert in Solingen.
W B 17 1 Pack grau Papier (74 Pfd.) lagert in Solingen.
W R. 1 Platte Eisen (3 Pfd.) lagert in Remscheid.
W W & C 432/3. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in Holzwickede.
W 100. 1 Korb Messingdraht lagert in Holzwickede.
W / H W } 12015. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Werden.
W. 1 Fass Glas (95 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
WE B 1. 1 Kiste (57 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
X. 3 Sack Erbsen (600 Pfd.) lagern in Ruhrort.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X. 2 Gussrahmen u. 1 einkantiger Roster (10 Pfd.) lagern im Depot.
X. 1 Strohsack [blau] (60 Pfd.) lagert im Depot.
Z & C 7404. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Barmen.
CS 2695. 1 Kiste Cigarren lagert in Essen.
„ 2696. 1 Kiste Cigarren lagert in Essen.
„ 2704. 1 Kiste Cigarren lagert in Essen.
W 899. 1 Kiste Feuerzeug (38 Pfd.) lagert in Barmen.
W 57. 1 Kiste (173 Pfd.) lagert in Hamm.
T $ 2 geschliffene Platten lagern in Soest.
O 51. 1 Korb Körbe (13 Pfd.) lagert in Soest.
B H C 71386. 1 Korb leere Flaschen (46 Pfd.) lagert in Hagen.
CK 23199. 1 leere Kiste (68 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B B 530/1, 529. 3 Körbe leere Blechflaschen (20 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
„ 2733. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
P 7514. 1 Pack Bäume (46 Pfd.) lagert in Crefeld.
4403. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
„ 2721. 1 Fass lagert in B.-Gladbach.
DX 1134. 1 Ballen Caffee (92 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S & H 341. 1 Ballen (260 Pfd.) lagert in Iserlohn.
Z 1935. 1 leerer Kübel lagert in Steele.
S 3274. 1 Kiste Zünder (40 Pfd.) lagert in Steele.
405. 1 Sack Hafergrütze (200 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
MS C 932. 1 Kiste Eisenwaaren (95 Pfd.) lagert im Depot.
1359. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert im Depot.
I. 52 Stäbe Eisen (1015 Pfd.) lagern im Depot.
TR 2507. 1 Kiste Bonbons (2 Pfd.) lagert im Depot.
Saat. 1 Sack Rübsaat (200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Gries (162 Pfd.) lagert im Depot.
M 638. 1 Ballot Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.

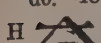
H C 127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
RD 27. 3 Ballen Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.
S 1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.
4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.
54. 1 Fass Wein (174 Pfd.) lagert im Depot.
N S
S 25. 1 Fass Schweinehaare (100 Pfd.) lagert im Depot.
LA 23. 1 Fass Corinthen (234 Pfd.) lagert im Depot.
5. 1 Kiste Schusterwerkzeuge (20 Pfd.) lagert im Depot.
JF 8141. 1 Kiste Lichter (30 Pfd.) lagert im Depot.
2M 2081. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
O 5813. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert im Depot.
M / G M 24. 819. } 1 Ballen Reis (220 Pfd.) lagert im Depot.
H 1176. 1 leere Tonne (9 Pfd.) lagert im Depot.
D 40281/4. 4 Fässer Branntwein (734 Pfd.) lagern im Depot.
O 362. 1 Ballen Teppiche (68 Pfd.) lagert im Depot.
7985. 1 Kiste Zündhölzer (69 Pfd.) lagert im Depot.
B 239. 1 Kiste Eisenwaaren (154 Pfd.) lagert im Depot.
R 2249. 1 Pack Catechou (111 Pfd.) lagert im Depot.
D 9613. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.) lagert im Depot.
O 610. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
588. 1 Sack Farbewaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
# 376. 1 Kiste Weissblech (60 Pfd.) lagert im Depot.
132. 1 Kiste Rothwein (102 Pfd.) lagert im Depot.
1769. 1 Ballen Kräuter (5 Pfd.) lagert im Depot.
1409. 1 leere Kiste (62 Pfd.) lagert im Depot.
1506. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
1164. 1 Säckchen Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.
7. 1 Päckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert im Depot.
4363. 1 Kiste Waizen (30 Pfd.) lagert im Depot.
1795. 1 Ballot Leinen (140 Pfd.) lagert im Depot.
7. 1 Säckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert im Depot.
3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert im Depot.
1690. 1 Stab Eisen (220 Pfd.) lagert im Depot.
II. 1 Stange Eisen (11 Pfd.) lagert im Depot.
7064. 1 Serrone Tabak (80 Pfd.) lagert im Depot.
120. 1 Kiste leere Kisten (10 Pfd.) lagert im Depot.
II. 2 Bürden Eisen (106 Pfd.) lagern im Depot.
X 11. 1 Stück Packleinen (67 Pfd.) lagert im Depot.
5813. 1 leere Kiste (94 Pfd.) lagert im Depot.
343. 1 Ballot Tuch (139 Pfd.) lagert im Depot.
O 3 gusseiserne Platten
2 gusseiserne Platten } (32 Pfd.) lagern im Depot.
24 gusseiserne Lager (180 Pfd.) lagern im Depot.
1 Gussstück (49 Pfd.) lagert im Depot.

// roth. 2 Bürden Eisen (231 Pfd.) lagern im Depot.

183. 1 Fass Oel lagert in Steinbeck.

1368. 1 Ballen Twist lagert in Steinbeck.

do. 1369. 1 Ballen Twist lagert in Steinbeck.

 E 279. 1 Ballen Twist lagert in Steinbeck.

1 Fass Rum (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.

1165. 1 Korb Specereiwaaren (55 Pfd.) lagert in Steinbeck.

918. 1 Kiste (128 Pfd.) lagert in M.-Gladbech.

do. 920. 1 Kiste (105 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
do. 919. 1 Kiste (126 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
do. 921. 1 Kiste (144 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.

1934/8. 5 Pack Papier (1330 Pfd.) lagern in M.-Gladbach.

II. 1 Bürde Eisen lagert in Solingen.

8596. 1 Kiste lagert in Holzwickede.

1102. 1 Korbflasche Säure (157 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.

601. 1 Kiste (113 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.

4305. 1 Hardsse Hohlglas (230 Pfd ) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.

4419. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.

405. 1 Sack Hafergrütze (200 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.

Gebr. Mgh. 7006. 1 leeres Fass lagert in Hörde.
M. Stern, Creuznach. 1 Sack leere Säcke lagert in Remscheid.
D. Garn. 1 Pack leere Säcke lagert in Holzwickede.
Adresse. 1 Pack leere Säcke lagert in Holzwickede.
Ellegoulon, Anvers. 1 Sack Roggen (100 Pfd.) lagert in Plettenberg.
A. Rosenthal in Paderborn 441. 1 Sack Mehl (195 Pfd.) lagert in Hagen.
Carl von Laer 4. 1 Sack Grand (89 Pfd.) lagert in Hagen.
Diepeschrater, Oberbehilf bei Löhne. 1 Sack Säcke (51 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
Fischer, Mahl- u. Oehlmühle 71046. 1 Sack Säcke (47 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
J. Braun. 1 Sack Säcke (40 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
S. Stricker. 2 Sack Säcke (74 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rhein.
Rothschild, Pest. 2 Sack Säcke (80 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rhein.
K. Sch., Köln. 1 Sack Backobst (36 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
Dampfmühle Ronsdorf. 1 Sack leere Säcke (25 Pfd.) lagert in Witten.
J. Gabriels. 6 Pack Säcke (500 Pfd.) lagern in Düsseldorf (Eilg.-Exp.).
Mebus, Anvers. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.).
J. Rasche, Carlstr. bei Frau Dietrich. 1 Rolle Leder lagert in Steele.
Willms 31. 1 Decke lagert in Steele.
Wente & Legation de Lags Houbert frères à Reims. 1 Pack leere Säcke lagert in Steele.
Rothschild fils. 1 Pack leere Säcke (33 Pfd.) lagert im Depot.
Gebr. Myhans 7723. 1 leeres Fass 58 Pfd.) lagert im Depot.
Simons. 1 Pack leere Säcke (65 Pfd.) lagert im Depot.
Gebr. Mewissen, Neuss. 1 Pack leere Säcke (41 Pfd.) lagert im Depot.
Franken, Walkenburg. 2 Pack leere Säcke (94 Pfd.) lagern im Depot.
A. V. Anvers 1. 1 Pack leere Säcke (70 Pfd.) lagert im Depot.
Aug. Vohwinkel & Co., Th. Kruchen, Kruchenhof. 1 Pack leere Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
Gr. Haus. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.) lagert im Depot.
Falkner, Rosslo. 1 Pack leere Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
Ortrand. 1 Viehgitter (25 Pfd.) lagert im Depot.
Andriessen, Duisburg. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagert im Depot.
J. Ridder 522. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert im Depot.
K Nevies. 1 Ofenuntertheil lagert im Depot.
W. Dortmund 2. 1 Ballot Säcke (16 Pfd.) lagert im Depot.
Kampmann 74. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
Lohmann, Witten. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert im Depot.
C. Schmidt 1011. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
J. Walber. 4 leere Kisten (27 Pfd.) lagern im Depot.
Piepenstück. 4 leere Bierfässer (58 Pfd.) lagern im Depot.
Witten 6. 1 Pack Eisenwaaren (63 Pfd.) lagert im Depot.
T. W. Scharpenack 20. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert im Depot.
W. Hallensleben. 4 Ballot Tuch (28 Pfd.) lagern im Depot.
W. Z. Wilaoux, Newyork. 1 Fass Fett (345 Pfd.) lagert im Depot.
M. Hurgerbuck 1922. 1 Ballot Säcke (90 Pfd.) lagert im Depot.
A. Schmitz 847. 1 leeres $^1/_8$ Ohmfass (19 Pfd.) lagert im Depot.
H. Boemke 2367. 1 leeres $^1/_8$ Ohmfass (20 Pfd.) lagert im Depot.
W. F. Hente 562. 1 Kistchen Kurzwaaren (8 Pfd.) lagert im Depot.
Rhein-Wasser-Glas-Fabrication. 1 Kiste Fett (34 Pfd.) lagert im Depot.
D Klein. 2 Schraubstöcke (48 Pfd.) lagern im Depot.
Beyer. 2 Kisten Pottloh (20 Pfd.) lagern im Depot.
Scharpenack 20. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
Aschersleben. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) lagert im Depot.
Niss Neuss 20, 101. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert im Depot.
Hch. Kicher. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) lagert im Depot.
Gbr. St. Emil Theis. 1 Korb Tabak (40 Pfd.) lagert im Depot.
A. Schmitz, Langenfeld 1189. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Unna.
No. 14585. 1 Kiste (52 Pfd.) lagert in Essen.
No. 30, 60. 12 Pack Bleche lagern in Hagen.
No. 22, 21. 12 Tafeln Bleche lagern in Hagen.
No. 4689. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 3. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6. 1 Bund Garn (44 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4. 1 Sack Graupen (180 Pfd.) lagert im Depot.
No. 23. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1. 2 Gussstücke (310 Pfd.) lagern im Depot.
No. 209, 2, 14. 1 Ballen Schaafwolle (316 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1. 1 Pack leere Säcke (90 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1321. 1 Ballot Leinen (118 Pfd.) lagert im Depot.
No. 803. 1 Pack Papier (210 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2. / No. 13. } 2 Bund Eisen (128 Pfd.) lagern im Depot.
No. 3845 / 24. / No. 3875 / 31. / No. 3845. } 3 Eisenplatten (402 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2734 / 80. } 1 Fass 1 Blechflasche (45 Pfd.) lagert im Depot.
No. 299. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6462. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
No. 7345. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4295. 1 eiserne Achse (370 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2390. 1 Fass Rum (50 Pfd.) lagert im Depot.
No. 960. 1 Korb leere Flaschen (10 Pfd.) lagert im Depot.
No. 419. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
No. 5423. 1 Korb Eisenwaaren (93 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2410. 1 Korb Krüge (42 Pfd.) lagert im Depot.
No. 10/12. 2 gusseiserne Maschinenplatten (135 Pfd.) lagern im Depot.
No. 924. 1 Ballot Reis (203 Pfd.) lagert im Depot.
No. 6. 1 Ring Messingdraht (5 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1. 1 Pack Säcke (56 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2. 1 Sack Bettzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
No. 55 / 350. } 1 Fass Petroleum (353 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2646. 3 eiserne Rohre (65 Pfd.) lagern im Depot.
No. 107, 109. 2 Rollen Packleinen (90 Pfd.) lagern im Depot.
No. 437. $^1/_2$ Ohm Branntwein lagert in Steinbeck,
No. 432. 1 Fass lagert in Steinbeck.
No. 6639. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Partie Holz lagert in Essen.
1 Mittelofen lagert in Hattingen.
2 Rosterstäbe (23 Pfd.) lagern in Siegen.
1 Block Zink (7 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Kiste Schwarzblech (116 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Ballen Manufacturwaaren (38 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Tonne Cement (400 Pfd.) lagert in Letmathe.
2 Stück Eisen (27 Pfd.) lagern in Letmathe.
1 Pack eis. Scheiben lagert in Soest.
3 eiserne Räder (36 Pfd.) lagern in Soest.
1 Tragfeder (15 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Verkuppelung lagert in Mülheim a. Rhein (Eilg.-Exped.).
7 leere Körbe (35 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
2 leere Fässer (15 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Korb 1 leerer Krug (23 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 leeres Theerfass lagert in Arnsberg.
1 Kopfstück zu einer Bettstelle (28 Pfd.) lagert in Witten.
1 Rolle Stockfische (50 Pfd.) lagert in Ruhrort.
1 Pumpentheil (80 Pfd.) lagert in Ruhrort.
3 weisse leere lose Körbe (10 Pfd.) lagern in Ruhrort.
2 Ofenthüren (Löwen darstellend) lagern in Ruhrort.
1 Brett lagert in Vohwinkel.
1 leeres Petroleumfass lagert in Vohwinkel.
1 Sack Korn (125 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
$2^1/_2$ Sack Hafer (285 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Reifenbiege-Maschine (900 Pfd.) lagert in Iserlohn.
1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert in Iserlohn.
2 Pack Säcke (150 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
1 Nothkettenhaken mit 2 Gliedern lagert in Aachen M.
34 Colli Ofentheile lagern in Steele.
1 Bund Eisen (2 Pfd.) lagert in Steele.
1 Pack leere Säcke lagert in Steele.
2 Stangen Rundeisen lagern in Steele.
1 Kiste Glas-Pfannen (91 Pfd.) lagert in Mülheim a. Ruhr.
2 Körbe Wein lagern in Deutz.
1 Fass Talg (223 Pfd.) lagert im Depot.
3 Pack Strohmesser lagern im Depot.
1 Rolle Papier (32 Pfd.) lagert im Depot.

1 Korb Nieten (92 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballen Bettfedern (103 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kübel Butter (156 Pfd.) lagert im Depot.
1 Spiralfeder (25 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Blauleinen (14 Pfd.) lagert im Depot.
1 eiserner Buffer (78 Pfd.) lagert im Depot.
5 Stück durchlöcherte Bleche (200 Pfd.) lagern im Depot.
10 Colli Ofentheile (320 Pfd.) lagern im Depot.
1 Collo Ventil (90 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Wagenschmiere (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ring Draht (22 Pfd.) lagert im Depot.
58 Stäbe Flacheisen (4000 Pfd.) lagern im Depot.
1 Platte Eisenblech (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Stahl (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Maschinentheil (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Eisen (1200 PfP.) lagert im Depot.
11 Unterlagsplatten (62 Pfd.) lagern im Depot.
1 langes Winkeleisen (115 Pfd.) lagert im Depot.
4 neue Laschen (50 Pfd.) lagern im Depot.
6 leere Körbe, 4 leere Eimer } lagern im Depot.
1 Kiste Kleider (43 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stab Stahl (6 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Rundeisen (4 Pfd.) lagert im Depot.
4 leere Körbe lagern im Depot.
1 Eisenplatte (55 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Eisen (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (80 Pfd.) lagert im Depot.
6 Pack Kinderholzschuhe lagern im Depot.
1 Stück Gusseisen (67 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack hölzerne Bettstellen (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rohr, 2' lang, (11 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Rosterstäbe (1600 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Säcke (13 Pfd ) lagert im Depot.
1 Korb Drahtnägel (159 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Stahlbleche (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Eisentheile [mehrere Knöpfe, 6 Ofenthüren] (14 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere 1/4 Ohmfässer lagern im Depot.
12 Dachfenster (384 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert im Depot.
25 Rosterstäbe (975 Pfd.) lagern im Depot.
4 Rosterbalken (772 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Holzmodelle (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Untersatz mit Aschkasten (19 Pfd.) lagert im Depot.
4 Fahnenstangen lagern im Depot.
5 Pack Holzschuhe lagern im Depot.
1 Rohrsessel (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert im Depot.
1 Platte (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Stück Sandsteine (680 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo, 2 Ofenröhren, (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kommode (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Krümmerrohr (16 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Nageleisen (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Topfdeckel mit Schieber lagert im Depot.
2 Colli 1 Wachspresse (14 Pfd.) lagern im Depot.
4 Unterlagehölzer (142 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kohlenmeissel (9 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Spulen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (53 Pfd.) lagert im Depot.
2 Gebund 4kantiges Eisen (150 Pfd.) lagern im Depot.
4 leere Körbe (14 Pfd.) lagern im Depot.
11 Spindeln (77 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Formhölzer (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Blechflaschen lagert in Steinbeck
1 Bund Schüppen lagert in Steinbeck.
7 Colli Gewichte lagern in Steinbeck.
7 Ballen Lumpen lagern in Steinbeck.
2 Sack Gerste lagern in Steinbeck.
1 Sack Caffee (72 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Korb 6 Flaschen Wein (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Fass Wein (270 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Sack Erbsen (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Korb Mineralwasser (120 Pfd.) lagert in Steinbeck.
2 Fass Kraut (360 Pfd.) lagern in Steinbeck.
1 Fass Syrup (180 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Korb leere Flaschen (45 Pfd.) lagert in Unna.
1 Sack Reis (153 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
1 Pack Körbe (20 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
1 Stab Stahl (34 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
1 Kiste Schmirgelpapier (40 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
1 Stab Eisen (32 Pfd.) lagert in M.-Hladbach.
1 Ofenrohr (5 Pfd.) lagert in M.-Gladbach.
1 neues Stück Gusseisen (10 Pfd.) lagert in Solingen.
2 leere Koffer lagern in Solingen.
1 Kiste Blech lagert in Solingen.
1 Stange Rundeisen (48 Pfd.) lagert in Remscheid.
1 Bürde Flacheisen lagert in Remscheid.
122 Colli eiserne Bettstellen lagern in Remscheid.
2 Kopfbracker lagern in Langendreer.
2 eiserne Rungen mit Ketten lagern in Langendreer.
1 Collo tannene Bretter 14' lang lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
1 Kiste Glaspfannen (91 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (370 Pfd.) lagert im Depot.
4 Säcke Sägemehl (380 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Binsen (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack, 3 leere Körbe, (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Tönnchen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Hanf (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Roggen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Koffer (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Handkorb (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 6 Stück eiserne Kochtöpfe (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste alte Kleider (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Glaswaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ring Draht (23 Pfd.) lagert im Depot.
1 tannener Eimer (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres 1/2 Ohmfass (30 Pfd.) lagert im Depot.
2 Holztheile lagern im Depot.
1 Brd. Nageleisen (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kupferlager (4 Pfd.) lagert im Depot.
7 Strohsäcke (148 Pfd.) lagern im Depot.
7 Matratzen (229 Pfd.) lagern im Depot.
2 Waschtöpfe (6 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stühle (40 Pfd.) lagern im Depot.
1 steinerner Wasserkrug (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 irdenes Rohr (93 Pfd.) lagert im Depot.
7 Kopfkissen (45 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tragbalken lagert im Depot.
2 Pack Betttücher und Wolldecken (65 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stangen Eisen (50 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
12 Stück eiserne Gewichte à 2 Pfd. lagern im Depot.
1 Tonne Seife (104 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ring Eisendraht (88 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tragkorb mit Riemenkiepe (9 Pfd.) lagert im Depot.
22 Stück Farbholz (600 Pfd.) lagern im Depot.
1 Brd. Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
7 Stück Holz (300 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Messerstahl (200 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Stahl (117 Pfd.) lagern im Depot.
30 Stangen doppelte Rosterstäbe (300 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Farbholz (25 Pfd.) lagert im Depot.
1 altes Decktuch (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rolle Cocusmatten (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange 0 Stahl (89 Pfd). lagert im Depot.
2 Stangen Rundeisen (39 Pfd.) lagern im Depot.
1 Bund 4 Rund- und 2 Flacheisenstäbe (28 Pfd.) lagert im Depot.
3 Colli Stahl (23 Pfd.) lagern im Depot.
5 Stäbe Stahl (75 Pfd.) lagern im Depot.
28 Stück Roheisen (750 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Marmor (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (10 Pfd.) lagert im Depot.
2 Körbe leere Flaschen (117 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb leere Flaschen (60 Pfd.) lagert im Depot.
10 Colli Holzschragen lagern im Depot.
4 Colli Bretter (380 Pfd.) lagern im Depot.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern im Depot.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
53 Sack Raps (20000 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kinderstuhl (4 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Lagerkasten (76 Pfd.) lagert im Depot.
4 Oelkannen (49 Pfd.) lagern im Depot.
3 Stb. Winkeleisen (100 Pfd.) lagern im Depot.
42 Kesselbleche (3630 Pfd.) lagern im Depot.
32 Ofenrohre (375 Pfd.) lagern im Depot.

1 Riemscheibe (130 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Wagenverdeck lagert im Depot.
1 Schraubstock (133 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere bunte Kistchen (91 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stück Stahl (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Rohrkörbe (125 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Blechplatte (3 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Wergabfall (120 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bd. Draht (43 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli eiserne Räder (47 Pfd.) lagern im Depot.
2 Pack Strauchbesen (70 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sack Hafer (105 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Messingblech (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Feugelschiene (180 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (70 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert im Depot.
1 messing. Maschinentheil (1½ Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Messingblech lagert im Depot.
1 Rolle Drahtgewebe (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Küchengeräthe (42 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb gr. Eisenwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.
4 leere Kisten (163 Pfd.) lagern im Depot.
1 Fass Oel (94 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Kiste (40 Pfd ) lagert im Depot.
2 leere Ohmfässer (160 Pfd.) lagern im Depot.
1 Bd. Bandeisen (45 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bank lagert im Depot.
1 Korb Sensen (81 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Brd. flachkantiger Stahl (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Brd. Rundstahl (95 Pfd.) lagert im Depot.
1 zerbrochener Rosterstab (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb eis. Schrauben (150 Pfd.) lagert im Depot.
12 Säcke Erbsen (2400 Pfd.) lagern im Depot.
1 Fass Petroleum (265 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb leere Flaschen (61 Pfd.) lagert im Depot.
1 eiserne Seilrolle (125 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 7 Glasblaserohre (35 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb ⌒ Eisen (167 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere Fässer u. 1 leerer Korb } (54 Pfd.) lagern im Depot.
6 Pack Gurten lagern im Depot.
1 Pack Sackleinen lagert im Depot.
1 Rouleaux lagert im Depot.
1 rundes Stück Eisen (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 10 Stück alte Bretter (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Eisen (25 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Eisen (17 Pfd.) lagert im Depot.
2 Bremsschrauben (35 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sattelbock (6 Pfd.) lagert im Depot.
186 Schieferplatten (1860 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tisch mit abgebrochenem Fusse (58 Pfd.) lagert im Depot.
1 Schleifstein (350 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bund □Eisen (99 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Flüssigkeit (92 Pfd.) lagert im Depot.
1 Gussstück (320 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Pappdeckel (80 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Gewichte (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Körbe (9 Pfd.) lagert im Depot.
2 Stück Körbe (15 Pfd.) lagern im Depot.
1 Ballot Wollwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Wollwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
57 Stück Binsenmatten (65 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Muttern (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Nieten (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Nieten (44 Pfd.) lagert im Depot.
2 Pack Papier (24 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Thürschieber (78 Pfd.) lagert im Depot.
1 Block Blei lagert in Elberfeld D.
1 Pack (17 Paar) Kinderholzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Schrauben (155 Pfd.) lagert im Depot.
2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
1 Eisenplatte und 2 Ofendeckel (10 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kistchen Mennige (50 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Blechwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (58 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
1 gusseiserne Ofenplatte (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Eisenplatte (130 Pfd.) lagert im Depot.
1 hölzerne Sophaverzierung (5 Pfd.) lagert im Depot.
1 Wagenschloss lagert im Depot.
4 Riemen lagern im Depot.
1 Blechkästchen lagert im Depot.
3 Holzringe lagern im Depot
1 Pack Kuchenpfannen (90 Pfd.) lagert im Depot.
1 Gewichtstein (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kuppelstange lagert im Depot.
2 eiserne Radringe (100 Pfd.) lagern im Depot.
2 Pack Gusswaaren (21 Pfd.) lagern im Depot.
6 Feilen (47 Pfd.) lagern im Depot.
1 eiserner Balken (145 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo v. Schrank (4 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz (400 Pfd.) lagern im Depot.
1 hölzernes Schlittengestell lagert in Elberfeld D.
14 eiserne Ringe lagern in Elberfeld D.
1 eiserne Backofenthür lagert in Elberfeld D.
1 Stab Eisen circa 16′ lang lagert in Elberfeld D.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** pro April 1872 lagernden Güter.

1 Gasrohr (13 Pfd.) lagert in Nordhausen.

### Lübeck-Büchener Eisenbahn. 14. Mai 1872.

S 9. 1 Fass, anscheinend Farbe, (40 Pfd.) lagert in Lübeck.
Adresse. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert in Lübeck.
J S 2161. 1 Collo Eisenwaaren (64 Pfd.) lagert in Lübeck.
G H. 1 Pack Säcke (48 Pfd.) lagert in Lübeck.
J S 65. 1 Kiste Papier (170 Pfd.) lagert in Lübeck.
1 Pack Säcke (54 Pfd.) lagert in Lübeck.
Belg. Wagen No. 21623 mit Steinfliesen lagert in Lübeck.
H 135, 121. 1 Sack Caffee (149 Pfd.) lagert in Hamburg.
T S J HR H 45. 1 Sack Caffee (160 Pfd.) lagert in Hamburg.
S & J 13. 1 Kiste Steingut (10 Pfd.) lagert in Hamburg.
Ohne Marke. 1 Ballen baumwollene und halbwollene Tücher (146 Pfd.) lagert in Hamburg.

### Verzeichniss

der am 14. April 1872 auf den Stationen der **Nassauischen Eisenbahn** überzähligen Güter.

Brohl 25. 1 Wagendecke lagert in Oberlahnstein seit 20. April 1872.
D H 6047. 1 Kiste leere Kistchen (24 Pfd.) lagert in Oberlahnstein seit 12. November 1871.
D JB 705. 1 leeres Fass (4 Pfd.) lagert in Nassau seit 1. Februar 1872.
„ 360. 1 leeres Fass (4 Pfd.) lagert in Nassau seit 1. Febr. 1872.
F C 239. 1 Kiste Oel (10 Pfd.) lagert in Oberlahnstein seit Nov. 71.
J 8. 1 Säckchen Linsen (25 Pfd.) lagert in Oestrich Winkel seit 9. Januar 1872.
J G. 6 Colli Eisen (61 Pfd.) lagern in Oberlahnstein seit 12. Nov. 71.
J G G 351. 1 Fass Steingut (190 Pfd.) lagert in Oberlahnstein seit 1. October 1871.
L. 1 Collo Uhrgewichte (4 Pfd.) lagert in Limburg s. 16. Sept. 71.
M 1333. 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Oberlahnstein s. 12. Nov. 71.
P K 4. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Oberlahnstein s. 12. Nov. 71.
S 2931. 1 Ballen Baumwollwaare (9 Pfd.) lagert in Oberlahnstein seit 12. November 1871.
S H. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Rüdesheim s. 15. Januar 1872.
S 685. 1 Korb Zucker (62 Pfd.) lagert in Oberlahnstein s. 29. Jan. 72.
W 269. 1 leeres Fass (8 Pfd.) lagert in Nassau seit 1. Februar 72.
1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Oberlahnstein seit 24. November 71.
2 Gebund Stahl (51½ Pfd.) lagert in Oberlahnstein seit 29. Febr. 72.
1 Korb Krüge (40 Pfd.) lagert in Nassau seit 1. März 1872.

### Verzeichniss

der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** lagernden Güter pro Monat April 1872.

N. 2 Colli Maschinenentheile (8 Pfd.).
1 Collo roth-weisser Fusssack u. Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).
No. 18. 3 Colli rohes Garn (60 Pfd.).
R S. 1 Kiste Betten (60 Pfd.).
B C 1440. 1 leeres Fass (24 Pfd.).

### Königlich Preussische Ostbahn. März 1872.

L 461. 1 Collo Siebränder (23 Pfd.).
B 5, 11, 33. 3 Ballen Lumpen (4 Ctr. 86 Pfd.).
B L 16. 1 Ballen Lumpen (2 Ctr. 36 Pfd.).
B S 1. 1 Ballen Lumpen (1 Ctr. 34 Pfd.).
B T 13, 19, 20, 21, 22. 5 Ballen Lumpen (9 Ctr. 18 Pfd.).
G L 3. 1 Ballen Lumpen (2 Ctr. 76 Pfd.).
G T 1. 1 Ballen Lumpen (1 Ctr. 55 Pfd.).
T 2, 8, 16. 3 Ballen Lumpen (6 Ctr. 83 Pfd.).
Ohne Bezeichnung. 1 Ballen Lumpen (2 Ctr. 1 Pfd.).

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Thüringischen Eisenbahn** überzähligen Güter pro Monat April 1872.

B L 7480. 1 Kiste leere Streichholzbüchsen (26 Pfd.) lagert in Zeitz seit 17. April 1872.
C G W 312. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert in Zeit seit 23. April 1872.
H 2. 1 Koffer (145 Pfd.) lagert in Erfurt seit 17. April 1872.
K 2752. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Zeitz seit 23. April 72.
L & E 753. 1 Kiste Zwirn (205 Pfd.) von Unna lagert in Leipzig seit 27. April 1872.
L 8224. 1 Kiste Zündwaaren (257 Pfd.) lagert in Zeitz seit 23. April 72.
M & B 1939. 1 Korb Lack (38 Pfd.) lagert in Eisenach.
W 967. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Zeitz seit 23. April 1872.
W S 3478. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert in Zeitz seit 23. April 1872.
1 Eisenstange (150 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Weimar seit 2. Febr. 1872.
3 Eisenstangen (159 Pfd.) von Zeitz lagert in Neustadt a/O. seit 11. März 1872.

Wegen den überzähligen Gegenständen aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

### Verzeichniss

der überzähligen Güter auf den Stationen der **Werra-Bahn** aus Monat April cr.

687. 2 Ofentheile (10½ Pfd.) lagern in Hildburghausen seit 17. März 1872.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

### Verzeichniss

der am 30. April 1872 auf den **Württembergischen Stationen** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

A A K 1458. 1 leeres Fass (103 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 30. April.
A H 1. 1 Kistchen (18 Pfd.) lagert in Rottweil seit 24. April.
A S 5065. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 1. April.
B A 2. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 1. April.
D R 148. 1 leeres Bierfässchen (12½ Liter haltend) lagert in Horb seit 30. April
F K 118. 1 leere Kiste (38 Pfd.) lagert in Friedrichshafen s. 30. April.
G 20. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert in Rottweil seit 7. April.
G D 189. 1 Pack Lumpen (35 Pfd.) lagert in Vaihingen seit 2. April.
G K 5. 1 Sack Borsten (16 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 12. April.
G S 24. 2 Bund Schwarzblech (156 Pfd.) lagern in Scheer s. 29. April.
H S 660. 1 Ballot (68 Pfd.) lagert in Rottweil seit 24. April.
K S E 278. 1 Wagendecke lagert in Osterburken seit 11. April.
M 484. 1 Ballen Tabak (37 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 11. April.
W. 1 Sack leere Säcke (70 Pfd.) lagert in Bruchsaal seit 19. April.
W B 817. 1 Kiste Käse (81 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 3. April.
W L 811. 1 leere Kiste (120 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 1. April.
J. Fuchs. 1 leeres Fässchen (22 Pfd.) lagert in Mergentheim seit 27. April.
1 Bund Eisen (94 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 1. April.
2 Stangen Rundeisen (465 Pfd.) lagert in Göppingen seit 27. April.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## b) Fehlende.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** pro April 1872 fehlenden Güter.

MB 328. 1 Ballen baumwollene Waaren (26 Pfd.) fehlt in Halle seit 27. April cr.
G H 100. 1 leeres Fass (ab Cassel beim Umladen in Nordhausen) fehlt in Sangerhausen seit 23. April cr.
O. St. 2194, 2731, 2735. 3 leere Fässer (167 Pfd.) fehlen in Nordhausen.
W A 113. 1 leeres Fass (70 Pfd.) ab Marburg fehlt in Nordhausen seit 3. April cr.
SS 10792. 1 leeres Fass (vom Boden) fehlt in Witzenhausen seit 7. April cr.
Böchner. 1 Sack Samen (42 Pfd.) fehlt in Witzenhausen seit 4. April.

### Verzeichniss

der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** fehlenden Güter pro Monat April 1872.

A M P 326. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.).
H S 2376. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 21 Pfd.).
F H. 1 leerer Kübel.
⊖ 1718. 1 Fass marinirte Fische.
H K 2011. 1 Fass (Inhalt unbekannt).
G H 165. 1 Kiste Cigarrenkistenbretter.
# 576. 1½ Rolle Tabak.
R J P 216. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 24 Pfd.).
B C 12628. 1 Kiste Kerzen.
J P 4158. 1 Ballen baumw. Waare (2 Ctr. 60 Pfd.).
C H 11. 1 Ballen leere Säcke (95 Pfd.).
F J 721. 1 Fass Gurken.
H 40. 1 eisener Ofentheil (16 Pfd.).
J E C 1/2. 2 kupferne Gefässe (48 Pfd.).
K 2. 1 Ballen Betten (65 Pfd.).
F 4. 1 Ballen Leder (29 Pfd.).
J P S. 1 leere Tonne (70 Pfd.).
G D 1. 1 Ballen Kaninfelle.
J F 859. 1 Kiste Gänselebern (34 Pfd.).
R D O M S 3. 1 Ballen Mehl (1 Ctr. 70 Pfd.).
W A Tamsel. 1 Kiste Butter (9 Pfd.).
14, 14, 18, 24. 4 Colli Grapen (84 Pfd.).
JPS 626. 1 Ballen Tuch (34 Pfd.).
J L 6592. 1 Fass Stahlwaaren (92 Pfd.).
5 eiserne Wagenbüchsen.
No. 23. 1 Ballen Lammhäute.
W H. 4 Platten Zink.
M F 2. 2 leere Fässer.
Carl Bergen, Merseburg 3951. 1 leeres Gebinde (21 Pfd.).
J S 49. 1 Collo Felle.

## Nachtrag.

### Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

1 Stange Rundeisen (52 Pfd.) lagert in Leipzig seit 28. April 72.
1 leere Kiste (215 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit
1 Seitengewehr } 25. April 1871.
11019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig, lagert in Dresden seit 5. April 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S. 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.)
C D Brülle oder 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
K G Limbach. 1 Packt } (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
K G Limbach. 2 Körbe }
1 Collo Ofentheil 1970 (10 Pfd.) von Langenberg lagert in Dresden seit 2. November 1871.
S S. 1 Collo (12 Pfd.) lagert in Dresden seit 3. November 1871.
J L 3027. 1 Kiste (123 Pfd.) von Jüterbogk lagert in Dresden seit 7. November 1871.
C S 2277. 1 Collo eiserne Messer (47 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. November 1871.
G D 70. 1 Bürde Leder (141 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. Nov. 71.
1 Stange Stahl (16 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. November 1871.
A 19. 1 Ballen (92 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 22. Nov. 71.
J. Ostertag. 11 Packt Säcke (565 Pfd.) lagern in Dresden seit 26. November 1871.
F P 1809. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Dresden seit 1. December 1871.
3 Laternenkapseln (7 Pfd.) lagern in Dresden seit 14. December 1871.
1 Stange Stahl (28 Pfd.) lagert in Dresden seit 14. December 1871.
W 628. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
R 890. 1 Korb (77 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
Schultze & Sohn 523. 1 Packt Säcke (58 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
1 eiserner Cylinder (35 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. Dec. 1871.
AR 2612. 1 Korb (49 Pfd.) lagert in Dresden seit 5. Januar 1872.
C D 1/3. 3 Packt Emballage (200 Pfd.) lagern in Dresden s. 6. Febr. 72.
C F H 344. 1 Korb (111 Pfd.) lagert in Dresden seit 24. Febr. 1872.
1 Pflugschaar (6 Pfd.) lagert in Dresden seit 30. März 72.
1646. 1 Fass (134 Pfd.) lagert in Dresden seit 21. April 72.
1 Ofenkasten (190 Pfd.) lagert in Dresden seit 21. April 72.
B C 78. 1 Bund Flacheisen (105 Pfd.) lagert in Dresden s. 26. April 72.
1 Packt Tuchstoffe No. 60 (35 Pfd.) lagert in Leisnig seit seit 8. Jan. 72.

W K. 24 Bund Rundeisen (750 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
K W. 17 Stangen Flacheisen (405 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
K W. 2 Stangen Rundeisen (157 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
H F. 6 Bund Bandeisen (325 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
H F. 8 Bund Draht (838 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 1871.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
M. 29 Stück Blechrohre (176 Pfd.) lagern in Döbeln seit 17. Nov. 71.
C J 43. 1 Packt Sensen (20 Pfd.) lagert in Döbeln seit 24. April 72.

## Eisenbahn-Kalender.

### Submissionen und Ergebnisse.

#### a) Ergebnisse.

Bis zum Endtermine (15. Mai) der Offerte-Einreichung für den Bau der Miskolcz-Diosgyörer Secundär-Bahn sind beim Ungar. Communications-Ministerium 3 Offerten eingelangt. Die Baukosten wurden in den Offertausschreibungen auf 199 580 fl. festgesetzt. Die eingelangten Offerten verlangen alle mehr und zwar Koloman und Joseph Kosa 209 665 fl., Joh. Sepper 210 000 fl. und Jakob Cattaneo 233 500 fl.

#### b) Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 24. Mai | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Oberbauten | — |
| 24. „ | zu Heidelberg | Badische Staats-E. | Hochbau (Bahnwärterhaus bei Stat. Langenbrück) | — |
| 25. „ | zu Pest | Donau-Draub. | Kleineisenzeug Battaszek-Zakany | |
| 25. „ | zu Scheer | Württemb. Staatsb. | Brunnenbestandtheile | — |
| 25. „ | zu Mannheim | Badische Staats-E. | Erd- und Baggearbeiten bei den neuen Hafenanlagen | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs Steinbeck | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Kupferdreh | — |
| 27. „ | zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau eines Locomotivschuppens auf Bahnhof Königsberg | — |
| 28. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten | — |
| 28. „ | zu Kattowitz | Oberschles. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 12 cylindr. Wasserreservoire | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Beamten-Wohngebäude auf Bahnhof Finnentrop | — |
| 29. Mai | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Hochbau (Locomotivschuppen) auf Bahnhof Warburg | — |
| 29. „ | zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau einer Wasserstation auf Bahnhof Königsberg | — |
| 30. „ | zu Bremen | Venlo-Hamburger E. | Brückenhölzer | No. 59 |
| 31. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 31. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | 27 Cokeswagen | 571 |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 1. „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Mineralische Kohle | — |
| 1. „ | zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau eines Beamtenwohngebäudes | |
| 1. „ | zu Messkirch | Württemb. Stsb. | Bahnwartbrunnen zu Schwackenreuthe-Pfullendorf, Messkirch-Mengen, Krauchenwies-Sigmaringen | — |
| 1. „ | zu Münster | Venlo-Hambg. B. | Hochbauten Lengerich-Kattenvenne | — |
| 1. „ | zu Münster | Westfälische E. | Schienen | 595 |
| 3. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 5. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hambg. B. | Barrièren u. Wärterbuden für Wesel-Haltern | — |
| 5. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restauration zu Solingen | |
| 7. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Bahnschwellen | 563 |
| 10. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen | 595 |
| 10. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 571 |
| 11. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Eiserne Ueberbrückungen | 595 |
| 12. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 61 |
| 13. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 61 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## König Christian VIII. Ostseebahn.
## General-Versammlung der Actionaire
**am Donnerstag, den 6. Juni 1872, Mittags 12 Uhr im Bahnhofs-Hôtel, Altona.**

Tagesordnung:

1) Berichterstattung des Ausschusses und der Direction.
2) Antrag von Ausschuss und Direction von dem der Gesellschaft nach § 2 des Statuts und § 16 der Königlichen Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 in Bezug auf die Erbauung von Zweigbahnen verliehenen Vorzugsrechte, in Betreff einer projectirten Bahn Neumünster-Heide-Tönning keinen Gebrauch zu machen.
3) Wahl für die in Gemässheit des § 54 des Statuts austretenden 5 Ausschussmitglieder.

Der General-Versammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sind zufolge § 41 des Statuts nur diejenigen Actionaire berechtigt, welche am Mittwoch den 5. Juni von 10 bis 1 Uhr Morgens und von 4 bis 7 Uhr Nachmittags oder am Tage der General-Versammlung von 9 bis $11\frac{1}{2}$ Uhr Morgens im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofshôtel in Altona die vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen, wozu die gedruckten Schemata ebendaselbst abzufordern sind, unter Vorzeigung ihrer Actien eingereicht haben, die Actien werden sogleich zurückgegeben nebst Einlasskarten, die auch zur Legitimation beim Stimmen dienen.

Altona, den 17. April 1872.

Der Ausschuss:
Theod. Reincke Vorsitzender.

## Oldenburgische Eisenbahn.

Vom 1. Juni d. J. an tritt folgender Fahrplan für die unter diesseitiger Verwaltung stehenden Eisenbahnen in Kraft.

### 1. Bremen-Oldenburg-Leer:

| | Morgens. | Nachmittags. | Abends |
|---|---|---|---|
| aus Bremen | 6,50 | 1,30 | 6,50 |
| „ Bremen-Neustadt | 6,55 | 1,35 | 7,00 |
| „ Delmenhorst | 7,15 | 1,55 | 7,15 |
| „ Hude | 7,35 | 2,15 | 7,40 |
| in Oldenburg | 8,00 | 2,40 | 8,5 |
| aus Oldenburg | 8,10 | 2,50 | 8,25 |
| „ Zwischenahn | 8,30 | 3,10 | 8,45 |
| „ Augustfehn | 9,00 | 3,45 | 9,20 |
| „ Stickhausen | 9,10 | 3,55 | 9,30 |
| in Leer | 9,35 | 4,19 | 9,53 |

### 2. Leer-Oldenburg-Bremen:

| | Morgens. | Nachmittags. | Abends. |
|---|---|---|---|
| aus Leer | 6,50 | 12,10 | 6,19 |
| „ Stickhausen | 7,10 | 12,35 | 6,40 |
| „ Augustfehn | 7,30 | 12,55 | 6,55 |
| „ Zwischenahn | 8,00 | 1,30 | 7,25 |
| in Oldenburg | 8,26 | 1,59 | 7,50 |
| aus Oldenburg | 8,40 | 2,13 | 8,5 |
| „ Hude | 9,5 | 2,40 | 8,30 |
| „ Delmenhorst | 9,25 | 3,00 | 8,50 |
| „ Bremen-Neustadt | 9,45 | 3,20 | 9,10 |
| in Bremen | 9,55 | 3,30 | 9,20 |

### 3. Oldenburg-Wilhelmshafen:

| | Morgens. | Nachmittags. | Abends. |
|---|---|---|---|
| aus Oldenburg | 8,43 | 3,00 | 8,15 |
| „ Rastede | 9,00 | 3,15 | 8,30 |
| „ Varel | 9,30 | 3,50 | 9,5 |
| „ Sande | 9,55 | 4,12 | 9,27 |
| in Wilhelmshafen | 10,5 | 4,22 | 9,37 |

### 4. Wilhelmshafen-Oldenburg:

| | Morgens. | Nachmittags. | Abends. |
|---|---|---|---|
| aus Wilhelmshafen | 6,30 | 12,15 | 6,20 |
| „ Sande | 6,42 | 12,30 | 6,33 |
| „ Varel | 7,5 | 12,55 | 6,55 |
| „ Rastede | 7,30 | 1,30 | 7,25 |
| in Oldenburg | 7,50 | 1,49 | 7,40 |

### 5. Jever-Sande-Wilhelmshafen:

| | Morgens. | Nachmittags. | Abends. |
|---|---|---|---|
| aus Jever | 6,6 | 11,54 | 5,52 |
| in Sande | 6,34 | 12,22 | 6,25 |
| aus Sande | 6,49 | 12,37 | 6,40 |
| in Wilhelmshafen | 7,3 | 12,51 | 6,54 |

**6. Wilhelmshafen-Sande-Jever:**

| | Morgens. | Nachmittags. | Abends. |
|---|---|---|---|
| aus Wilhelmshafen . | 9,34 | 3,48 | 9,3 |
| in Sande . . . . | 9,46 | 4,2 | 9,17 |
| aus Sande . . . . | 10,00 | 4,17 | 9,32 |
| in Jever . . . . | 10,26 | 4,43 | 9,58 |

Oldenburg, den 13. Mai 1872.

**Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.**
Strackerjan.

---

## Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 3000 Centnern feinkörniger Eisenbahnschienen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind an die unterzeichnete General-Direction hierselbst, portofrei bis zum **10. Juni d. J.** einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen werden auf portofrei dorthin zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Utrecht, den 14. Mai 1872.

**Die General-Direction.**
's. Jacob.

---

## Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 1 000 000 Kilogramm oder 27 027 laufende Meter gewalzter Eisenbahn-Schienen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht offen, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungsrath Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Schienen“

bis zu dem am **1. Juni d. J. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 16. Mai 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

---

## Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der zur Anlage des zweiten Bahngeleises in der Strecke Ems-Laurenburg erforderlichen eisernen Fachwerk-Ueberbrückungen, bestehend in

517319 Kilogramm Schmiedeisen und
18991 „ Gusseisen,

soll, in zwei Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum Submissionstermin,

**Dienstag den 11. Juni l. Js. Vormittags 11 Uhr**

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerte auf die Lieferung eiserner Ueberbrückungen“

versehen an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Zeichnungen, Uebernahmsbedingungen und Gewichtsberechnungen liegen auf dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht offen, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 16. Mai 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

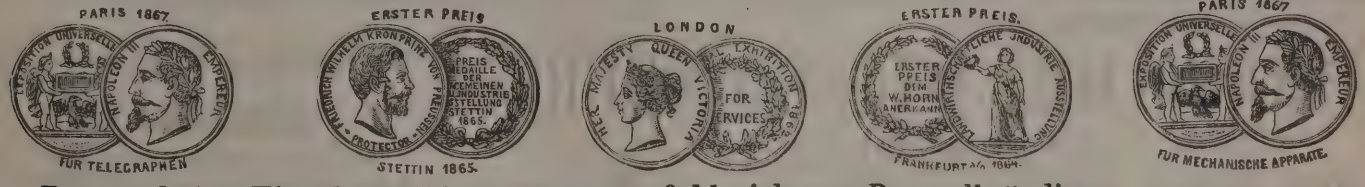
---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---




**Den geehrten Eisenbahn-Directionen** empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

**(vormals Wilhelm Horn).**

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Ostpreussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert.

Die Redaction.

---

**M. Webers. Berlin.**

# Locomobilen.

Centrifugal-Pumpen.

## Transportable Dampf-Maschinen.

---

## Waggonräder-Fabrik,

**Gebrüder van der Zypen**
in **Deutz** a. Rhein,
übernimmt noch Aufträge mit Lieferterminen von October d. J. ab. —

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

K. K. privilegirte

# Eisen- und Stahl-Gewerkschaft

## zu Eibiswald und Krumbach

Südbahn-Station **Leibnitz** für den Personen- und Frachten-Verkehr.

**in Steiermark**

des

## *Dr. C. M. Faber*

Post- und Telegraphen-Station **Eibiswald.** Telegramm-Adresse: Gewerkschaft Eibiswald.

empfiehlt ihre ausschliesslich nur aus **bestem steierischen Holzkohlen-Roheisen** erzeugten Fabrikate, als:

**Federn, fertige,** aus bestem Tiegelgussstahl oder doppelt gegärbtem Cementstahl, unter mehrjähriger Garantie für Bruch und Elastizität, und zwar:
**Blatt-Tragfedern** für Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen: — **Spiralfedern,** als Trag-, Puffer- und Zugfedern; — **Scheibenfedern** nach **Egan's Patent** als Ersatz für alle oben angeführten Federngattungen (alleiniges Recht der Gewerkschaft zur Erzeugung dieser Patentfedern); — **Schnellhammer- und Equipagen-Federn.**

**Hauptblätter** für Tragfedern, sowohl aus **einem Stück** geschmidet, wie auch mit gerollten oder angeschweissten Oesen.

**Spiralfederblätter,** adjustirt.

**Flachfederguss- oder Cementstahl,** mit oder ohne Rippe, auf Wasser- oder Unschlitthärtung.

**Tiegelgussstahl in Königen,** von beliebiger Härte und Schwere.

**Cementstahl** in gewalzten oder geschmiedeten Stäben, sowohl roh, als auch einfach oder doppelt gegärbt.

**Werkzeuggussstahl** in schön geschmiedeten Stäben, jeder Dimension.

**Gussstahl-Schmidestücke,** als Achsen, Spindeln und Façonstücke etc.

**Puddlstahl** in ausgezeichneter Qualität und allen Dimensionen, besonders gut geeignet zu **Sensen, Sicheln** u. s. w., zum Anstählen von **Ambossen, Werkzeugen** etc.

**Gussstahlbleche,** dann **Eisen-Platten-** und **Kesselbleche,** rechtwinklige, **Rundböden** und **Chablonbleche,** mit Werksstempel **„Eibiswald"** versehen, in anerkannt vorzüglicher Qualität.

**Sägeblätter und fertige Sägen,** und zwar: Mühlsägen, Circular-Sägen, Bauch-, Zug- und Spaltsägen aus Guss- oder Cementstahl.

**Qualitäts-Walzeisen** von den schwächsten Dimensionen bis zu schwerem **Maschineneisen,** besonders aber als zähestes **Nieteneisen.**


# PROGRAMME D'UN CONCOURS

OUVERT PAR LA

## Société Suisse pour la sanctification du Dimanche

Service des marchandises sur les chemins de fer, le Dimanche.

Un concours et ouvert pour l'étude de la question suivante:

Indiquer les moyens pratiques de réduire ou de suspendre entièrement, si possible, le service de marchandises à petite vitesse le Dimanche, en tenant compte des délais de livraison, tant de la marchandise que du matériel, de manière à faciliter au plus grand nombre possible d'employés de chemins de fer le repos du Dimanche.

Conditions

Les mémoires devront être écrits en langue française ou accompagnés d'une traduction; ils porteront une devise qui sera répétée sur un pli cacheté contenant le nom et l'adresse de l'auteur.

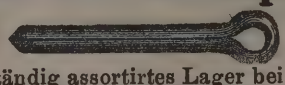
Ils devront être adressés au plus tard le 1er Novembre 1872 au Président du Comité central de la Société, place de Champel, 497 (Tranchées de Plainpalais), Genève.

Un prix de quatre cents francs et un accessit de deux cents francs sont mis à la disposition du Jury.

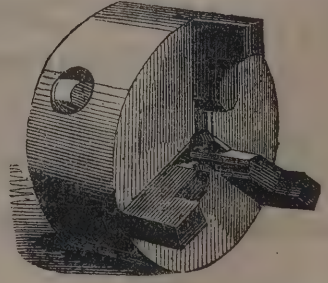
Les mémoires couronnés deviendront la propriété de la Société qui ouvre le concours. Le Jury sera composé de:

MM. William Fraisse, ingénieur, Lausanne, président du Jury.
Edouard Dubied, ingénieur, Couvet, canton de Neuchâtel.
Edouard Frossard de Saugy, ingénieur, canton de Vaud.
Adolphe Gautier, ingénieur, Genève.
Charles Knab, ingénieur cantonal, Neuchâtel.
Eugène de Morsier, ingénieur, Genève.
Amédée de Muralt, ingénieur, Berne.
Otto Veillon, ingénieur, Bâle.


## Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**



## Universal-Klemmfutter
## für Drehbänke,

zum sofortigen **metrischen** Einspannen von Dreh- und Bohrstücken.

**W. Hanisch & Cie.,**
**BERLIN,**
Philippstrasse 22.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 61. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 24. Mai 1872. (Schluss der Nummer: 23. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen:** Bayrische Verkehrs-Anstalten, Siegelsdorf-Langenzenn eröffnet. — **Mittheilungen über Eisenbahnen:** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Taunusbahn mit der Nassauischen Bahn vereinigt, Königl. Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden. — **Berliner Briefe:** Das zweite Eisenbahngesetz, Verwaltung der Taunusbahn; Verwaltungsfusion der Hannover-Altenbekener und Magdeburg-Halberstädter Bahn; Berlin-Hamburger Eisenbahn, Concession von Hagenow-Segeberg und Berlin-Kiel, Lübecker Bahnen und Mecklenburgische Bahnen, Geschäftsbericht der Berl.-Hamburger Bahn; Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, neue Emission und Geschäftsbericht; Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft; Posen-Bromberg; Saal-Eisenbahn; Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft. Aachen-Mastrichter Eisenbahn: Aus dem Geschäftsbericht pro 1871. — **Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz:** Schwache Börse; Concession Reichenberg-Seidenberg; Personalien; Verhandlungen der Bahnausschüsse; Bericht des Ungar. Handelsministers; Generalversammlungen; Bergbahn-Expropriation; Wagen-Desinfection; Controlle der Geldbeschaffung; Ungarische, Böhmische und Galizische Bahnen; Nordwest-, Franz-Josef-, West- und Südbahn. — **Personalnachrichten.** — **Ausland:** Frankreich, Südbahn-Gesellschaft. — **Eisenbahn-Kalender.** — **Officielle- und Privat-Anzeigen.**

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten wird die von der Nürnberg-Würzburger Linie bei **Siegelsdorf** abzweigende, 0,75 Meilen lange Bahnstrecke nach **Langenzenn** mit der Zwischen-Station **Raindorf**, welche nur für Personen-Verkehr eingerichtet ist, am **25. Mai d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Endstationen **Siegelsdorf** und **Langenzenn** sind für Personen- und Güterverkehr eingerichtet.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 16. Mai 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft und der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden, welche die Nassauische Eisenbahn verwaltet, ist die Taunusbahn (Frankfurt a. M. — Wiesbaden) mit ihren Zweigbahnen in den Besitz des Preussischen Staats übergegangen und mit der Nassauischen Bahn vereinigt worden. Die Direction der Letzteren hat die Verwaltung und den Betrieb der bisherigen Taunusbahn am 16. d. Mts. übernommen. Alle diese Bahn betreffende Correspondenzen wollen die geehrten Verwaltungen fortan

An die Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden

richten, Meldungen über Beschädigungen an Taunusbahn-Wagen dagegen bis auf Weiteres an den Vorstand der Eisenbahn-Werkstätte in Castel (Mainz gegenüber).

### Berliner Briefe.

Berlin, 19. Mai. (Das zweite Eisenbahngesetz, Verwaltung der Taunusbahn; Verwaltungsfusion der Hannover-Altenbekener und Magdeburg-Halberstädter Bahn; Berlin-Hamburger Eisenbahn, Concession von Hagenow-Segeberg und Berlin-Kiel, Lübecker Bahnen und Mecklenburgische Bahnen, Geschäftsbericht der Hamburger Bahn; Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, neue Emission und Geschäftsbericht; Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft; Posen-Bromberg; Saal-Eisenbahn; Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft.)

Der Staats-Anzeiger veröffentlichte dieser Tage das „zweite" Eisenbahngesetz betreffend den Ankauf der Taunusbahn, Zahlung einer Subvention zu den Baukosten einer Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal, sowie Herstellung zweiter Geleise auf den Bahnstrecken von Bremen bis Geestemünde, von Hannover bis Kreiensen und von Schneidemühl über Konitz nach Dirschau. Das Gesetz hatte am 3. d. Mts. die Königliche Sanction erhalten. In Anschluss an dasselbe wird ein Allerhöchster Erlass von demselben Tage kundgegeben, wonach die Verwaltung der Taunusbahn der Eisenbahndirection in Wiesbaden übertragen wird.

In einer am 14. d. M. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes der Magdeburg-Halberstädter Bahn wurde über die seit einiger Zeit in Aussicht genommene Verschmelzung der Verwaltung der Hannover-Altenbekener- und der Magdeburg-Halberstädter Bahn verhandelt und die Angelegenheit soweit vorbereitet dass sie der Beschlussfassung der Generalversammlungen unterbreitet werden kann. Die Verwaltungsfusion bietet auf der Hand liegende Vortheile, da die Linien der einen Gesellschaft überall Fortsetzungen der Linien der anderen Gesellschaft bilden. Hierauf fussend wird beabsichtigt, dass die Magdeburg-Halberstädter Bahn sich bleibend bei dem Hannover-Altenbekener Unternehmen betheilige und den Betrieb auf dessen sämmtlichen Bahnstrecken übernehme.

Das Gesuch der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, von der Erbauung einer Zweigbahn Hagenow-Oldesloe entbunden zu werden, ist vom Handelsminister genehmigt worden,*

* Die Entscheidung in der qu. Angelegenheit ist noch nicht ergangen wie uns die Direction der B.-Hamb. E. soeben auf unsere Anfrage mittheilt.
Die Redaction.

Gleichzeitig hat derselbe statt dieses Projects die Concession zur Anlegung einer Zweigbahn von Hagenow über Ratzeburg, Lübeck nach Segeberg ertheilt. Letzteres Project dürfte dadurch entstanden sein, dass bekanntlich eine directe Berlin-Lübeck-Kieler Bahn angestrebt wird, welcher die Hamburger Bahn durch den Bau nach Segeberg mit Leichtigkeit erhebliche Concurrenz machen kann. Der Gesellschaft, welche die Berlin-Schwerin-Lübeck-Kieler Bahn zu bauen bezweckt, ist übrigens dieser Tage vom Handelsministerium die Bauconcession ertheilt worden. Dass der Berlin-Hamburger Bahn beim Verkauf der Lübecker Bahnen der Zuschlag ertheilt werden wird, darf jetzt als feststehend angesehen werden. Auch die Mecklenburgischen Bahnen dürften von der Hamburger Bahn heimgeführt werden. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1871, welchen die Berlin-Hamburger Bahn dieser Tage zur Vertheilung gelangen liess, schliesst mit recht günstigen Resultaten das erste Vierteljahrhundert des Betriebes ab. Die Einnahmen haben auch diesmal den Voranschlag pro 1871 überholt; statt 3842778 Thlr. betrug die Einnahme 4378028 Thlr,; die Ausgaben waren auf 2801895 Thlr. berechnet und betragen nach der Rechnung 3031062 Thlr. So stellte sich denn gegen den vermutheten Ueberschuss von 1040822 Thlr. ein solcher von 1346966 Thlr. heraus, der höchste Gewinn, der in der ganzen Geschäftsperiode des Bestehens überhaupt erzielt worden ist. — Der Ueberschuss vertheilt sich folgendermaassen:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Betrag der Eisenbahnsteuer, welche dem Amortisationsfonds der Actien Lit. B. gutgeschrieben ist . . . . . | 112500 | Thlr. |
| 2. Zum Reservefonds . . . . . | 404466 | „ |
| 3. Dividende: | | |
| $10^3/_4$ pCt. den Actien Lit. A. (5 Millionen Thlr.) | 537500 | „ |
| $9^3/_4$ pCt. den Actien Lit. B. (3 Millionen Thlr.) | 292500 | „ |
| wie oben | 1346966 | Thlr. |

Der Reservefonds hatte eine Einnahme von 2584812 Thlr., davon wurden verausgabt 1993198 Thlr., (Oberbau 517797 Thlr., Neubauten 149869 Thlr., Terrainankäufe 402583 Thlr.) so dass sich ein Baarbestand von 591613 Thlr. ergab, dagegen war noch ein Bestand an Schwellen, Schienen etc. von 116541 Thlr. Werth (Summa 708154 Thlr.) vorhanden. In Bezug auf die Amortisation meldet der Bericht, dass von den Actien Lit. B. (3 Millionen Thaler), die sich in den Händen der Regierungen von Hamburg und Mecklenburg befinden, noch 980000 Thlr. nicht amortisirt sind, während der Amortisationsfonds 2020512 Thlr. beträgt. Von den Prioritäten I. und II. Emission 5285000 Thlr. sind 715000 Thlr. amortisirt. Von der III. Emission, 6 Mill. Thlr., für den Bau der Wittenberge-Lüneburger Bahn aufgenommen, sind bis jetzt 1357345 Thlr. verbaut.

| | Personen-Verkehr: | Güter-Verkehr: |
|---|---|---|
| 1847 | 618124 | 1556216 Ctr. |
| 1850 | 448704 | 2723418 „ |
| 1860 | 792114 | 8366723 „ |
| 1865 | 1233235 | 11169897 „ |
| 1870 | 1669680 | 14213364 „ |
| 1871 | 1853118 | 16406792 „ |
| incl. Militair- und Extrazüge | 1989398 | |

An Centner-Meilen wurden 1871 327189181 befördert mit einer Einnahme von 2799050 Thlr. — Sämmtliche Personen legten 10728627 Meilen zurück und hatte jede Person $5{,}_{79}$ Meilen mit 17 Sgr. 11 Pf. Personengeld eingebracht. (1847: $5^1/_2$ mille Meilen, $7{,}_{14}$ Meilen pro Person mit 29 Sgr. 2 Pf. Personengeld.) Am frequentesten ist die vierte Classe; von den Personen derselben wurden allein 4435471 Meilen zurückgelegt und kamen auf jede Person $5{,}_{68}$ Meilen.

Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlicht jetzt einen Prospect, nach welchem sie in der Zeit vom 3. bis incl. 8. Juni von den neu zu emittirenden 4250000 Thlr. Stammactien Lit. B. 2125000 Thlr. in 10625 Stück à 200 Thlr. den Inhabern der alten Stammactien zur Verfügung stellt. Das zu emittirende Actien-Capital von 4250000 Thlr. ist bekanntlich bestimmt zur theilweisen Deckung der Kosten zur Anlage der an die Liegnitz-Rothenburger Bahnstrecke sich anschliessenden Bahnen von Breslau nach Raudten und von Rothenburg nach Reppen. Der Abnahme-Cours ist auf 105 pCt. festgesetzt und werden auf je 4 alte Stammactien eine neue Actie offerirt. Bei Anmeldung zur Uebernahme sind die alten Actien behufs ihrer Abstempelung in Breslau bei der Gesellschafts-Hauptcasse einzureichen und 40 pCt. des Nominalwerthes der neu zu beziehenden Actien gegen Empfangnahme von Quittungsbogen einzuzahlen. Diese Einzahlungen werden mit 5 pCt. per annum verzinst. Es steht den Anmeldenden jedoch frei, sofort die Vollzahlung mit 210 Thlr. pro Stück abzüglich der laufenden Zinsen für 200 Thlr. vom Einzahlungstage ab bis 1. Juli 1872 à 5 pCt. gegen Empfangnahme der neuen Actien zu leisten. Dem gleichzeitig mit dem erwähnten Prospect ausgegebenen 1871er Geschäftsberichte der Breslau-Freiburger Bahn entnehme ich folgende Daten: Auf den Stammlinien der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn betrugen im Jahr 1871 die Transport-Einnahmen 1618257 Thlr. gegen 1413249 Thlr. im Vorjahr. Es wurden befördert: 1268316 Persouen (incl. Militair) und 23091657 Centner Frachtgut (excl. des frachtfreien Dienstgutes); dagegen im Jahre 1870: 1154131 Personen (incl. Militär) und 20291762 Centner Frachtgut (excl. des frachtfreien Dienstgutes). Die Gesammteinnahmen des Jahres 1871 betragen 1784215 Thlr. gegen 1548653 Thlr. pro 1870, mithin 235562 Thlr. mehr als im Vorjahre, und zwar fallen von den Gesammt-Einnahmen auf den Personenverkehr incl. Nebenerträge 495315 Thlr., auf den Güterverkehr incl. Nebenerträge 1122942 Thlr., auf Extraordinarien 165957 Thlr. Die Einnahmen aus dem Transport-Verkehr der Strecke Liegnitz-Rothenburg sind bis ult. 1871 dem Baufond B. zugefallen, und zwar mit 63712 Thlr. für den Personen-Verkehr mit Nebenerträgen und mit 54353 Thlr. für den Güterverkehr mit Nebenerträgen. Die Eröffnung der Stationen Raudten, Gramschütz, Glogau, der Linie Liegnitz-Rothenburg, erfolgte am 9. Januar, die vollständige Uebergabe der ganzen Lilie bis Rothenburg in Länge von $16{,}_9$ Meilen, am 1. October 1871. Mit diesem Termine ist durch den Hinzutritt der Stationen Grünberg, Neusalz, Beuthen, sowie durch den erweiterten Verkehr in Glogau und den Anschluss an die Märkisch-Posener Bahn in Rothenburg eine bedeutende Steigerung der Einnahmen erfolgt. Namentlich hat der Güterverkehr, welcher bis ult. September in seinen Ergebnissen dem Personenverkehr zurückstand, einen Aufschwung genommen. Derselbe betrug bis ult. September 37 pCt. von der Gesammteinnahme, von October bis incl. December jedoch 55 pCt.; pro Meile Bahnlänge wurde in den ersten neun Monaten monatlich eine Einnahme von durchschnittlich 808 Thlr., in den letzten drei Monaten von durchschnittlich 1181 Thlr. erzielt. Die Betriebsausgaben der Hauptbahn betrugen 710858 Thlr. und bleibt daher ein Betriebsüberschuss von 1073357 Thlr. Hiervon sind gezahlt für die Verzinsung der Prioritäts-Actien-Obligationen 230500 Thlr., für die Amortisation derselben 27000 Thlr., die dem Baufond zu erstattenden Zinsen pro 1871 für 750000 Thlr. Stamm-Actien zu 5 pCt. 250000 Thlr., Prioritätsobligationen Lit. G. zu $4^1/_2$ pCt. 48750 Thlr., dem Baufond eine zu Meliorationen der alten Bahn bestimmte Rücklage 28000 Thlr., an den Beamten-Pensionsfond 5000 Thlr., an den Erneuerungsfond 177000 Thlr., in Summa 516250 Thlr., so dass der Reinertrag noch 557107 Thlr. beträgt. Hiervon konnten nach Zahlung von 60562 Thlr. Eisenbahnsteuer und 4295 Thlr. Tantième der Directoren an das Stamm-Actien-Capital von 5100000 Thlr. gleich $9^1/_2$ pCt. oder 484500 Thlr. als Dividende zur Vertheilung gelangen und gehen als Rest in das Jahr 1872 über 7749 Thlr.

Dass das Zustandekommen einer Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft gesichert sei, habe ich bereits neulich angedeutet. Dieselbe hat sich nun definitiv am 16. d. M. in Breslau constituirt zum Zweck der Erbauung einer Bahn von Oels über Militsch, Krotoschin und Wreschen nach Gnesen. Aus den Statuten geht weiter Folgendes hervor: Das Grund-Capital der Gesellschaft besteht in 7750000 Thlr. und wird durch

31000 Stück Stamm-Actien zu je 100 Thlr. und
23250 Stück Prioritäts-Stamm-Actien zu je 200 Thlr. dargestellt

Der Aufsichtsrath ist unter Genehmigung des Königlichen Handelsministeriums befugt, zum Zwecke der Vermehrung der Betriebsmittel, zur Herstellung des zweiten Bahngeleises, zur nachträglichen Anlegung neuer Stationen und Haltestellen, eine angemessene Erhöhung des Gesellschaftscapitals zu beschliessen und zu bewirken.

Das Gründungs-Comité hat bereits mit der Eisenbahn-Baugesellschaft F. Plessner u. Co. in Berlin einen Bau- nud einen Finanzvertrag bezüglich des Baues der Oels-Gnesener Eisenbahn, abgeschlossen. Das Comité legte in der Versammlung am 16. d. die Verträge vor und erlangte deren Genehmigung durch die Gesellschaft.

Eine in der Generalversammlung und von dieser gewählte Commission hatte sich während der bisher gepflogenen Verhandlungen der Prüfung der vollen Zeichnung des Capitals und der erfolgten Einzahlung von 10 pCt. auf dasselbe unterzogen. Sie berichtet, dass die geführten Bücher den Nachweis für Zeichnung und Einzahlung bieten und dass sonach dieselben als festgestellt zu betrachten seien. Den Schlussgegenstand der Verhandlungen bildete die Beschlussfassung über den Vertrag, beteffend die der Kgl. Staatsregierung zu leistende Caution. Es sind 5 pCt. des Anlagecapitals mit 387500 Thlr. in die General-Staatscasse als Caution einzulegen, ehe die Concessionsertheilung erfolgt. Das Gründungscomité hat über die Mittel für Beschaffung dieses Capitals verhandelt und proponirt: Von den 200000 Thlr., welche die Firma Plessner u. Co. als Caution einlegt, auch die Caution für den Staat zu stellen und den Restbetrag mit 187500 Thlr. derart durch die Gründer vorschussweise zu beschaffen, dass die Gesellschaft als Selbstschuldnerin darfür aufkommt und das Capital mit 5 pCt. verzinst. Die Generalversammlung erklärte sich hiermit einverstanden.

Die Posen-Gnesen-Inowraclaw-Bromberger Bahn ist laut Genehmigung des Handelsministeriums bereits für den Güterverkehr eröffnet worden. Dem vollständigen Betriebe wird dieselbe am 26. d. M. übergeben werden.

Ueber die am 11. d. M. in Jena stattgehabte General-Versammlung der Saal-Eisenbahn wird hierher berichtet, dass dieselbe von 100 Actionären mit 419 Stimmen besucht war. Auch Vertreter der vier Regierungen von S. Weimar, S. Meiningen, S. Altenburg und Schwarzburg-Rudolstadt, welche sich durch Stamm-Actienzeichnung an dem Saalbahn-Unternehmen betheiligt haben, nahmen an der Versammlung Theil. Aus dem vom Vorsitzenden, dem Geheimen Regierungsrath Hildebrand, vorgetragenen ausführlichen Bericht des Vorstandes, welcher dem Drucke übergeben werden wird, entnehme ich nur, dass die Saalbahn für den Betrieb sehr günstige Steigungsverhältnisse hat (durchschnittliche Steigung auf einer Bahnlinie von nahezu 10 Meilen $1 : 748{,}_5$; die Maximalsteigung von 1 : 200 nur auf einer kurzen

Strecke von 1275 Meter), dass nur eine einzige Saaliiberbrückung (bei Schwarze, oberhalb Rudolstadt) vorkommt, und dass die Betriebseröffnung der Bahn im Spätsommer nächsten Jahres mit Bestimmtheit zu erwarten ist. Nach Annahme einiger von Vorstand und Aufsichtsrath beantragter unwesentlicher Statutenänderungen und nach Feststellung der Remuneration für die Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsrathes wurde für die noch übrige Bauzeit der aus 6 Mitgliedern bestehende bisherige Aufsichtsrath in allen seinen Mitgliedern wieder gewählt.

Am Donnerstag hat die Generalversammlung der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft statt gehabt. Aus dem darin zur Vorlage gelangten Geschäftsbericht hebe ich Folgendes hervor: Der Abschluss und die Vorlage der Baurechnung, welche im Eingange des vorjährigen Berichtes zur diesjährigen General-Versammlung in Aussicht gestellt wurde, ist noch nicht möglich gewesen, da einestheils die Regulirung der Grundentschädigungen nicht vollständig hat bewirkt werden können, anderntheils mehrfache Bauausführungen, welche im Interesse des Unternehmens erforderlich erachtet worden, noch zu erledigen waren; es wird jedoch der Abschluss in kürzester Frist bewirkt werden. Inzwischen ist mit der Aufstellung der Baurechnung vorgegangen worden und konnten einzelne Titel dem Revisions-Collegium bereits zur Revision übergeben werden. Der Bestimmung des § 7 des Statuts wegen Bildung eines Erneuerungsfonds ist Genüge geschehen; das Statut hat die Genehmigung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erhalten. In Ansehung, dass der Betrieb der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie überlassen ist und dieselbe nicht nur die Betriebsmittel zu stellen und zu unterhalten, sondern auch die Bahn zu unterhalten und die kleineren Theile des Oberbaues für eigene Rechnung zu beschaffen hat, demnach der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn nur die Neubeschaffung der Schwellen, Schienen und Weichen zufällt, ist der aus dem Ertrag des Unternehmens zum Erneuerungsfond alljährlich zu leistende Beitrag auf 900 Thaler für jede im Gebrauch befindlich gewesene Meile Geleis festgestellt worden. Die Betriebs-Ergebnisse können als günstig bezeichnet werden. Der Verkehr auf der Bahn litt zwar im ersten Semester noch unter den Einwirkungen des Krieges, im zweiten Semester jedoch und namentlich vom Monat September ab, zu welcher Zeit die Bahnstrecke Cottbus-Guben dem Verkehr übergeben und die Anschlüsse an die Märkisch-Posener und Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gewonnen wurden, trat eine erhebliche Steigerung der Monats-Einnahmen ein. Es haben sich belaufen: die Gesammt-Einnahme auf 170621 Thaler, die Gesammt-Ausgabe auf 101536 Thaler, mithin Ueberschuss 69085 Thaler. Hiervon ab: Rücklage in den Reservefonds mit 1200 Thaler; Rücklage in den Erneuerungsfonds mit 10800 Thaler reservirter Betrag zu Steuerzahlungen 675 Thaler, Staats-Eisenbahnsteuer mit 1410 Thaler, bleibt Reingewinn 55000 Thaler. Diesen Reingewinn beschloss die General-Versammlung folgendermaassen zu vertheilen: 5 Procent Dividende auf 1000000 Thaler Prioritäts-Stammactien mit 50000 Thaler, 1 Procent Dividende auf 500000 Thaler Stammactien mit 5000 Thaler. Das Gesammtanlage-Capital von 1500000 Thaler ist hiernach mit $3^2/_3$ Procent verzinst. Befördert wurden im Jahre 1871 im Ganzen 152330 Personen und 2217343 Centner Güter; die Gesammt-Bruttoeinnahme aus dem Personenverkehr belief sich auf 44959 Thaler, aus dem Güterveskehr auf 117546 Thaler.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Nach dem Geschäftsbericht der Aachen-Mastrichter Bahn pro 1871 betrug die Einnahme 1222699 Frcs., sie stieg also gegen die beiden letzten Jahre um 30 %, gegen 1868 um 47 %. Da aber gleichwohl die der Aachen-Mastrichter Gesellschaft zukommenden 45 % die Summe von 650000 Frcs. nicht erreichten, musste der Grand-Central-Belge noch 107685 Frcs. (gegen 236609 Frcs. pro 1870) zuschiessen. Im Ganzen hat derselde incl. der vorhergehenden Jahre 1142519 Frcs. bis jetzt zuschiessen müssen. Die Einnahmen stellen sich weiter zusammen aus 68593 Frcs. Saldo-Vortrag von 1870, 38581 Frcs. Antheil aus dem Kohlentransport der Bergisch-Märkischen Bahn, 96899 Frcs. Reinertrag der Kohlengrube Kirchrath und 27990 Frcs. diverse Einnahmen. Die Ausgaben bestehen: 646546 Frcs. Obligationszinsen, 82828 Frcs. amortisirte Obligationen, 20452 Frcs. Verwaltungskosten, 3093 Frcs. Reserveconto, so dass ein Ueberschuss von 67269 Frcs. verblieb, von dem $^3/_5$ % (= 1 Thlr. 6 Sgr.) Dividende mit 61875 Frcs. gezahlt wurde. Auch die Dividende für 1870 ist bekanntlich $^3/_5$ % gewesen. Vertragsmässig soll die Erstattung dieser Zuschüsse aus den die Summe von 1462000 Frcs. übersteigenden Einnahmen der Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt erfolgen, so dass von einer Dividende an die Stammactionaire aus den Einnahmen jener Strecke erst nach Deckung der vorerwähnten 1142519 Frcs. die Rede sein kann. Der Grand Central hat die pro 1871 zu zahlende Dividende auf 8 % gegen $6^3/_5$ % des Jahres 1870 festgestellt, ein Resultat, welches die Sicherheit der Verträge und die Leistungsfähigkeit jener Eisenbahn mehr und mehr bestätigt. Letzteres giebt sich auch in anderer Weise kund. Das Betriebsmaterial wurde nämlich im Jahre 1871 vermehrt um 12 Locomotiven, 5 Tender und 130 Wagendecken. Am 1. Januar 1871 bestand dasselbe aus 153 Locomotiven, 231 Personenwagen, 171 Gepäckwagen und 4797 Güterwagen. Um aber den Anforderungen des überhaupt gestiegenen Verkehrs zu genügen, sind abermals 17 Locomotiven, 5 Tender, 27 Personenwagen, 49 Bagagewagen, 480 Wagen von 100 Ctr. und 20 Wagen von 200 Ctr. Ladefähigkeit, bestellt, resp. theilweise in den eigenen Werkstätten des Grand Central in Arbeit gegeben worden. Der Saldo des Gewinn- und Verlust-Conto der Aachen-Mastrichter Gesellschaft beträgt 17938 Thlr. Aus der letzteren ist ersichtlich, dass die Vergütung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn aus den Kohlentransporten der Section Aachen-Kohlscheidt 10288 Thlr. gegen 17059 Thlr. pro 1870 betrug, eine Verminderung, die wohl hauptsächlich darin ihren Grund hatte, dass wegen der grossen Betriebsstockungen aus Mangel an Betriebsmaterial die zum Kohlentransport nöthigen Wagen in ausreichender Anzahl nicht gestellt werden konnten. Dagegen war der Reinertrag der Grube, abzüglich der Kosten einer neubeschafften Fördermaschine und aller ferneren damit zusammenhängenden Ausgaben im Jahre 1871 25840 Thlr. gegen 22253 Thlr. im Vorjahr, im Jahre 1871 also um 3587 Thlr. höher. An Zinsen, Pächten etc. etc. wurden 2720 Thlr. mehr eingenommen. Um den Nachtheilen des möglicher Weise wiederkehrenden Wagenmangels vorzubeugen, hat die Direction sich mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vorläufig auf 10 Jahre über ein Fixum verständigt, welches nach dem Durchschnitt der bisherigen 4jährigen Einnahmen aus diesen Transporten auf 14000 Thlr. jährlich festgestellt worden ist. Auch ist sie einer Convention zwischen der Bergisch-Märkischen und der Grand-Central-Eisenbahn beigetreten, wonach ein Umbau mit wesentlicher Erweiterung des gemeinschaftlichen Aachener Bahnhofes Templerbend stattfinden, die Benutzung dieses und des gemeinschaftlichen Bahnhofes am Marschierthor regulirt und festgestellt wird, dass die Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft nach Ablauf jener Convention ohne alle Betheiligung an den Kosten in die Rechte des Grand Central eintreten soll. Die 8 Kilometer lange Zweigbahn zur Verbindung der Steinkohlengrube Kirchrath mit der Hauptbahn zu Simpelveld, resp. zur Abfuhr der Steinkohlen dieser Grube ist vollendet und dem Niederländischen Gouvernement zur Abnahme angemeldet. Dieselbe hat bis jetzt 190640 Thlr. gekostet und wird im Ganzen wohl auf 202000 Thlr. zu stehen kommen. Um den Betrieb aufs billigste einzurichten, wird die Direction denselben vorläufig mit Pferden beginnen und abwarten, ob das Interesse der Gesellschaft anderweite Einrichtungen erfordern sollte.

Aus Sachsen. (Dresden-Magdeburg; Eilenburg-Leipzig; Muldethalbahn; Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz.) Bereits in Nr. 54 d. Bl. wurde von den Bestrebungen berichtet, das schon lange bestehende Project einer directen Verbindung zwischen Dresden und Magdeburg zu verwirklichen. Ueber diese Bahn selbst seien noch folgende Details gegeben: Die jetzige Verbindung von Dresden und Magdeburg über Leipzig hat eine Länge von $31,_1$ Meilen. Die Luftlinie zwischen beiden Endpunkten beträgt etwa 24 Meilen. Unter Berücksichtigung der Umwege, welche der Flusslauf der Elbe gebietet, würde die möglichst kürzeste Linie eine Länge von wenigstens 25—26 Meilen in Anspruch nehmen. Dem steht jedoch eine Linie gegenüber, die, theilweise vollendet, theilweise im Bau begriffen ist und sich aus folgenden Theilstrecken zusammensetzt: 1) Dresden-Röderau $6,_5$ Meilen, 2) Röderau-Falkenberg $3,_3$ Meilen, 3) Falkenberg-Wittenberg ca. 7 Meilen, 4) Wittenberg-Roslau $4,_2$ Meilen, 5) Roslau-Zerbst $1,_7$ Meilen und 6) Zerbst-Magdeburg ca. 4 Meilen. Hiervon sind die Strecken sub 1, 2, 4, 5 vollendet, die Strecken sub 3 und 6 aber im Bau begriffen. Die Vollendung derselben dürfte voraussichtlich schon im Herbste d. J. erwartet werden, und würde somit die ganze Linie etwa 1—2 Meilen länger ausfallen, als die directe Bahn Dresden-Magdeburg. Sämmtliche Theilstrecken sind mit Ausnahme der Strecke sub No. 1, welche im Besitz der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie sich befindet, Eigenthum der Berlin-Anhaltischen Bahn oder doch von dieser im Bau begriffen.

Der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft ist nun endlich von der Preussischen Regierung die Concession zur Erbauung der Zweigbahn Eilenburg-Leipzig ertheilt worden und hat sie damit das Comité für die directe Bahn Leipzig-Frankfurt a/O. aus dem Felde geschlagen. Die Concessionirung Seitens der Sächsischen Regierung wird nun wohl auch nicht mehr lange ausstehen.

Die Gesellschaft zur Erbauung der Muldethalbahn (Glauchau-Wurzen) hat sich nunmehr constituirt, nachdem ihr, wie bereits erwähnt, die Concession von der Sächsischen Regierung ertheilt worden ist. Ihr Sitz ist vorläufig Dresden. In den Verwaltungsrath sind ausser dem Grafen Einsiedel noch gewählt Geh. Regierungsrath Dr. Esse und Geh. Commerzienrath Conrad (Directoren der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, die wegen der Fortsetsung von Wurzen nach Wittenberg lebhaftes Interesse an dem Bau der Bahn hat.)

Die Concessionsurkunde für die in Leipzig domicilirte Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn und der deshalb zwischen dem Königreich Sachsen und dem Herzogthum Sachsen-Altenburg abgeschlossene Staatsvertrag sind nunmehr veröffentlicht worden.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

—*Hs*— Wien, 19. Mai 1872. (Schwache Börse. Concession Reichenberg-Seidenberg. Personalien. Verhandlungen der Bahnausschüsse. Bericht des Ungar. Handelsministers. Generalversammlungen. Bergbahn-Expropriation. Wagen-Desinfection. Controlle der Geldbeschaffung. Ungarische, Böhmische und Galizische Bahnen. Nordwest-, Franz-Josef-, West- und Südbahn.)

Träge und lustlos bewegte sich der Eisenbahnmarkt in der abgelaufenen Woche. Dietodte Saison machte sich schon geltend. Das Fiasko der mit sehr vielen Reklamen inscenirten Emission der Albrechtbahn entmuthigte; die Oesterr. Bank hatte eben einen im Vergleich mit jungen schon prosperirenden Bahnen zu hohen Cours fixirt. Zudem fürchtete man das Ueberschwemmen des Marktes mit den von der Carl-Ludwigsbahn zu emittirenden 40 000 Actien à 210 fl. und 19000 Stück Prioritäten à 300 fl. Endlich berührte der Frustrirung der für den 23. d. M. anberaumten Generalversammlung der Ostbahn in Folge der ungenügenden Deponirung von Actien, äusserst unangenehm. Dieselbe sind auch am stärksten u. z. um 7 fl. auf 139 und die Prioritäten um 1% auf 82 gewichen. Weitere Einbussen erlitten die Actien: der Staatsbahn 4 fl. auf 362, der Theissbahn 2 fl. auf 275, der Franz-Josef pr. 210, Nordwest pr. 212, Südbahn pr. 198 und Rudolf pr. 180 um je 1 fl.; dagegen erhöhten sich Nordbahn um 20 fl. auf 2315, Siebenbürger um 2 fl. auf 183 und Alföld auf 181 um 1 fl.; gleich blieben Carl-Ludwig 255, Elis. West 250 und Lemberg Czernowitz 166; gefragt waren Fünfkirchen-Barcs 188, Südnorddeutsche 184 und Nordost 167.

Auch die Prioritäten fanden keine günstigere Stimmung. Gleich erhielten sich nur Elis. West 93, Carl Ludwig 105 und Nordwest 102; dagegen wichen um 1% Nord 104, Franz Josef 101, Siebenbürger 93, Staats 133, Süd 113 und 95.

Die Wiener Zeitung veröffentlicht die der Südnorddeutschen Bahn verliehene Concessions-Urkunde für die Bahn von Reichenberg über Friedland bis zur Landesgrenze bei Seidenberg, dann einer Flügelbahn von Eisenbrod nach Tannwald: Garantie pro Meile 51600 fl.; Vollendungstermin 2 Jahre; Emissionscours darf nicht unter 90% sein.

Der Rücktritt des Oesterr. Handelsministers Dr. Banhans wird erwähnt; es wäre Schade, wenn diese sich der Entwickelung des Bahnwesens mit vollem Eifer hingebende Kraft aus Gründen weichen müsste, die ganz ausserhalb seiner ausgezeichneten Geschäftsführung gelegen sind. Als seinen Nachfolger bezeichnet man den in Bahnangelegenheiten sehr versirten und höchst ehrenwerthen Wiener Advocaten Dr. Weiss. Gegen eine andere Ernennung spricht sich aber die öffentliche Meinung aus; es soll nämlich der frühere Gen.-Inspector der Oesterr. Bahnen Wagner von Wagenburg dieses Amt wieder übernehmen.

In den Bahn-Ausschüssen des Oesterr. Abgeordnetenhauses wird sehr fleissig gearbeitet. Hinsichtlich der Bahn von Tarnow an die Ungarische Landesgrenze wurde beschlossen, es solle nach Bedürfniss und Thunlichkeit der Ausbau des gesammten Galizischen Eisenbahnnetzes angestrebt werden. Die Bahn von Bielitz, Czacsa, Saybusch, Neu-Sandec, die Linie Grybow-Zogorz, ferner Tarnow-Sandomir sollen gegen dreissigjährige Steuerfreiheit, jedoch ohne Staatsgarantie gebaut werden, die für die Strecke Leluchow-Tarnow allenfalls einzuräumende Zinsengarantie wurde auf Grundlage eines Minimal-Emissionscourses von 87 Percent auf 44000 fl. Oe. W. in Silber per Meile festgesetzt. Ueber die Staatsgarantie für die Ungar.-Galizische Bahn wird der Ausschuss die motivirte Tagesordnung beantragen. Genehmigt wurden die drei Regierungsvorlagen über Böhmische Bahnen: Buschtêhrad-Krima, Malz-Karlsbad, Sächs. Landesgrenze.

Die Predilbahn ist von solcher Bedeutung, dass diese Frage nicht leichthin nach der Vorlage der Regierung entschieden, sondern dass eine Expertise angestellt wird, wobei die Meinung aller betheiligten Factoren eingeholt werden soll. Es soll die Frage erörtert werden, ob eine zweite Verbindung mit Triest nöthig und welche vorzuziehen sei. Es kann den Abgeordneten nicht entgangen sein, dass Marseille ein weit grösseres Emporium als Triest, nur eine einzige Bahn aus dem weit reicheren Hinterlande ausmünden hat. Die Pontebabahn wird fortwährend als Schreckmittel angewendet; aber die Predilbahn würde den Italienern gerade so viele Dienste, als die Predilbahn thun, jedoch für unser Geld gebaut werden. Es soll desshalb die Frage vom strategischen Standpuncte geprüft, der Kriegs- und Landesvertheidigungsminister so wie der Chef des Generalstabes, dann aber auch der Präsident der Triester Handelskammer und die Vertreter der Bahnen gehört werden.

Der Ausschuss betreffs der Arlbergbahn beschäftigte sich in seiner ersten Sitzung zunächst mit der Frage des volkswirthschaftlichen und politischen Interesses der Verbindung von Vorarlberg mit dem Reiche durch eine Eisenbahn. In der Debatte wurde vor Allem die politische Wichtigkeit dieser Bahn hervorgehoben. Aber auch die volkswirthschaftliche Seite dieser Frage in Bezug auf den Oesterreichischen Export nach der Schweiz und Frankreich wurde einer eingehenden Erwägung unterzogen. Beim Umfange des Gegenstandes und in Anbetracht der vielen speciellen Fragen, die sich daraus ergeben, wurde vom Ausschuss endlich beschlossen, Experten zu vernehmen.

Das Ungar. Handelsministerium hat in einem Exposé an den Kaiser (besser König) über seine 5jährige Thätigkeit auch die Mitwirkung in Bahnangelegenheiten hervorgehoben. Die Tarifbestimmungen in den neuen Concessionen waren ihm vorbehalten, auch nahm es die Post- u. Telegrafen-Conventionen mit den Bahnen für sich in Anspruch, und ist gegenwärtig mit der Einrichtung von öffentlichen Lagerstätten (Docks), welche bei allen grösseren Bahnstationen bestehen sollen und mit der Institution von Lagerscheinen (Warrants) beschäftigt.

Folgende Generalversammlungen wurden in der abgelaufene Woche gehalten: Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn beschloss die Vertheilung einer Super-Dividende von $6_{,15}$ fl. pro Actie, welche gleichzeitig mit dem am 1. Juli fälligen Zinsen-Coupon per fl. $5_{,25}$ zur Auszahlung gelangt. Bei der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft gelangen von dem Rein-Erträgnisse per 870598 fl. 45 kr. 826750 fl. als Dividende zur Vertheilung, somit per Actie 10 fl., was mit den bereits ausbezahlten 10 fl. eine Dividende von 20 fl. der Actie ergiebt. — Die Böhmische Westbahu ergab einen Brutto-Ertrag von 3335942 fl. und einen Netto-Ueberschuss von 2001149 fl. Nach Dotirung aller Fonds und Verzinsung der Actien und Prioritäten verblieben 443066 fl. Die Einnahmen haben seit 1866 eine stete Steigerung erfahren; aber auch die Auslagen sind wesentlich gestiegen. Doch ist der reine Ueberschuss heuer um 140000 fl. höher als 1870. Da das Capital der Gesellschaft 12 Millionen beträgt, so stellte sich der Netto-Ertrag des Jahres 1871 auf $8^1/_2$ Percent. — Die Kaiser Ferdinand-Nordbahn nahm die Anträge des Verwaltungsrathes: a) es seien 10 Millionen Gulden in Actien zu 150 fl. Oe. W. zu emittiren, wobei den Besitzern alter Actien das Bezugsrecht gewahrt bleibt; b) der Verwaltungsrath wird ermächtigt, nach Bedarf ein 5 percentiges Anlehen in der Höhe von 14 Millionen Gulden aufzunehmen; c) die Superdividende für das Jahr 1871 wird auf 117 fl. 50 kr. bestimmt, ohne Debatte an und wurde die Superdividende von 6 fl. 50 kr. beschlossen.

Bei der k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn beliefen sich die gesammten Betriebseinnahmen der Bahn im Jahre 1871 auf 434056 fl. 58 kr., die Zinsen der Betriebsüberschüsse auf 2794 fl. 99 kr., die Gesammteinnahmen somit auf 436851 fl. 57 kr. Das Gesammterforderniss einschliesslich des Erfordernisses zur Einlösung des Actiencoupons per 210699 fl. 69 kr., des Prioritätencoupons per 205723 fl. 86 kr. und zur 4 perc. Verzinsung der vom Staate bisher erhaltenen Vorschüsse per 42092 fl. 30 kr. betrug 742265 fl. 58 kr., so zwar, dass ein auf die Staatsgarantie fallendes Minus per 305414 fl. 1 kr. sich herausstellt. Dies Minus betrug im Jahre 1870 rund 372000 fl., im Jahre 1869 rund 295000 fl.

Das Expropriationsrecht bei Bergbahnen hat bei Behandlung der Concession für die projecurte Kahlenberg-Bahn bei Wien, eine entscheidende Lösung gefunden. Es handelt sich um das Recht der Expropriation bei den auf den Abhängen des Kahlenberges angelegten Weingärten. Von Seite der Niederösterreichischen Statthalterei und des Handelsministeriums wurden die Expropriations-Anforderungen der Concessionäre abgelehnt. Motivirt wurde diese ablehnende Entscheidung damit, dass die Bergbahnen keine öffentlichen, ernsten Zwecken dienenden Bahn-Unternehmungen seien, da sie weder Frachten befördern, noch wirklichen Reisenden dienen. Den betreffenden Concessions-Urkunden wurde daher das Recht der Expropriation nicht beigefügt. Neben der soeben entwickelten speciellen Bedeutung hat die besprochene Controverse noch die allgemeine, dass sie so recht zeigt, wie sehr es noth thue, die Eisenbahn-Gesetzgebung, namentlich den auf die Expropriation bezüglichen Theil derselben, einer eingehenden Reform zu unterziehen. — In folge dieser verweigerten Expropriation ist das ganze Project der Kahlenbergbahn vollständig in Frage gestellt.

Ein emerirter General-Inspector der Kärnthner Bahn veröffentlicht Aufsätze über eine Verbesserung unseres Bahnwesens, woraus der Vorschlag hervorzuheben ist: Es solle die Regierung nicht allein die wirklichen Baukosten, sondern auch die Geldbeschaffung einer redlichen Controle unterziehen und wie in Sachsen und Preussen die Emission von Eisenbahnwerthen für den Bau der Linien in Anwendung bringen, welche Geldzeichen nach Vollendung und in Betriebsetzung jeder Linie durch Fondirung in Actien und Prioritäten zu amortisiren oder vielmehr zu annulliren wären.

Lebhafte Verhandlungen finden zwischen der Ungar. Regierung und der Siebenbürger Bahn wegen Feststellung der Walachischen Anschlüsse statt, nachdem durch die Uebernahme des Baues der Rumänischen Linien Seitens der Staatsbahn die Fertigstellung der Walachischen Strecke in nahe Aussicht gerückt und es daher hoch an der Zeit ist, die Oesterreichisch-Ungarischen Anschlüsse festzustellen. Natürlich werden diese Anschlüsse nur auf Grund der staatlichen Zinsengarantie bewerkstelligt werden können, da bei diesen eventuellen Anschlusstracen grosse Schwierigkeiten zu überwinden sind, die nach den Erfahrungen, welche die Siebenbürger Bahn beim Baue der Zweigbahn Piski-Petrozseny gemacht hat, in Betreff der Kostenfrage schwer ins Gewicht fallen.

In der am 3. Juni in Pest stattfindenden General-Versammlung der Alföld-Fiumaner Bahn wird unter Anderm auch über den Antrag des Verwaltungsraths bezüglich des Anschlusses der Linie Grosswardein-Essegg mit der Ungarischen Nordostbahn, eventuell über die Fortsetzung der Linie von Grosswardein bis Mihalyfalva berathen werden.

Die Kaschau-Oderberger-Bahn beabsichtiget in der nächsten Generalversammlung einen Antrag auf Vermehrung des Capitals durch Ausgabe von vier Millionen Prioritäten, einzubringen. Dieser Betrag soll zu nothwendigen Ergänzungsbauten, hauptsächlich aber zum Ankaufe eines längs der Trace dieser Bahn gelegenen Kohlenlagers verwendet werden.

Für den Bau einer zweiten Eisenbahn zwischen Wien und Pressburg, die nun im Principe beschlossene Sache sein soll,

liegen dem Handelsministerium zwei divergirende Projecte vor. Das eine von der Oesterreichischen Nordwestbahn ausgearbeitet, folgt der Trace der Staatsbahn auf dem linken Donau-Ufer und mündet auch ohne Donauübergang auf demselben Ufer in Pressburg aus. Nach dem andern, von einem Consortium von Privaten ausgehend, soll die Bahn an dem rechten Ufer der Donau führen, in den aus dem Süden und Südosten nach Pressburg projectirten Ungarischen Bahnen den Anschluss finden und auf einer Brücke in Pressburg den Strom übersetzen.

Von der Nordwestbahn selbst ist Näheres zu berichten: Im Laufe der künftigen Woche wird die commissionelle Prüfung der grossen Donaubrücke stattfinden und sodann der directe Verkehr mit dem Wiener Bahnhofe hergestellt sein, und sollen dann von der Nordwestbahn-Verwaltung schon in nächster Zeit directe Eilzüge von Wien nach Berlin ins Leben gerufen werden, da die unter Zuziehung des Baudirectors Hellwag eingeleiteten Versuchszüge ein befriedigendes Resultat ergeben haben. Die durchschnittliche Geschwindigkeit dieser Züge beträgt acht Meilen per Stunde, auf der Nordwestbahnstrecke Wien-Kolin-Jungbunzlau wurde ein Kilometer per Minute zurückgelegt. Auf solche Weise werden die Eilzüge der Nordwestbahn gegenüber der Oderberger Linie einen Vorsprung von einer Stunde, gegenüber der Bodenbacher Linie einen Vorsprung von drei Stunden gewinnen. — Der Verwaltungsrath hat definitiv beschlossen, den Bau einer Flügelbahn bis an die Penzing-Hetzendorfer Verbindungsbahn und zu den West-, Süd- und Staatsbahnhöfen auszuführen. Dieses Project hat durch die eifrige Befürwortung des Reichs-Kriegsministers bedeutende Chancen gewonnen, da dieser die Verbindungslinie aus strategischen und tactischen Rücksichten für nothwendig erachtet. — Ferner hat der Verwaltungsrath der Nordwestbahn beschlossen, um die Bewilligung der technischen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von einem Punkte der Znaim-Iglauer Strecke nach Brünn, eventuell einem anderen Punkte der Lundenburg-Brünner Strecke der Nordbahn beim Handelsministerium einzuschreiten und der für den 28. Juni einzuberufenden General-Versammlung bezüglich der Concessionswerbung bestimmte Vorschläge zu machen.

Die Südnorddeutsche Verbindungsbahn hat bei der Regierung um Liquidirung des Betrages von 278551 fl. angesucht, welcher Ausfall sich bei dem Rechnungsabschluss für das Jahr 1871 von dem garantirten jährlichen Zinsenerträgniss per 892000 fl. ergeben hat, und nun als Staatszuschuss in Anspruch genommen wird.

Die Instradirung der im Böhmisch-Schlesischen Bahnverkehre zur Aufgabe gelangenden Sendungen von Frachten erfolgt von nun an stets via Pardubitz, wenn nicht von Seite der Parteien die Routenvorschrift via Kolin-Pardubitz ausdrücklich gewünscht wird. Die in diesem Verkehre zur Abgabe gelangenden Sendungen werden, in Ermangelung der Routenvorschrift via Pardubitz ausschliesslich über Pardubitz-Kolin dirigirt. Durch diese Aenderung der Instradirung jedoch werden die bisherigen Frachtsätze dieses Verkehres nicht alterirt.

Mit dem 21. d. tritt auf der Kaiser Franz-Josefsbahn der neue Fahrplan in Kraft, nur mit der Modification, dass die darauf verzeichneten Eilzüge erst vom 25. d. M. an in Verkehr gesetzt werden. Dieser neue Fahrplan enthält vier durchgehende Züge von Wien nach Eger, ebensoviele von Eger nach Wien. Die gleiche Anzahl verkehrt danach täglich sowol tour wie auch retour zwischen Wien und Prag, während täglich je drei Züge tour und retour zwischen Wien und Krems gehen. Die Eilzüge auf der Strecke Wien-Eger fahren nur zwölf Stunden und einige Minuten, die zwischen Wien und Prag nur wenig über neun Stunden. Localzüge zwischen Wien und Klosterneuburg, beziehungsweise St. Andrä, Wördern, Tulln und Absdorf verkehren an den Wochentagen tour und retour täglich je sechs, an den Sonn- und Feiertagen je neun. Ausserdem gehen noch einige Localzüge zwischen Marienbad und Eger.

Die zur Verbindung der Südbahn mit der Franz-Josef-Bahn dem Grafen Hoyos, Victor R. v. Ofenheim, Dr. Emil Kuh und Consorten ertheilte Concession für eine Eisenbahn von Sigmundsherberg (Horn) nach Mürzzuschlag mit einer Zweigbahn nach Mariazell hat die Kaiserliche Sanction erhalten.

Die Trennung der beiden Südbahn-Netze soll den Gegenstand von Verhandlungen einer Conferenz bilden, welche in Wien demnächst tagen und ausser den Vertretern der Südbahn die der betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen und Italienischen Regierung vereinigen soll. Doch soll keine Aussicht vorhanden sein, dass man schon jetzt zu entscheidenden Ergebnissen gelangen könnte.

Die technisch-militärische Revision der Eisenbahn-Strecke Bozen-Meran ist bereits vollendet.

Die dem Ritter v. Schwarz im Vereine mit der Industrie- und Commercialbank für Oberösterreich und Salzburg ertheilte Concession zum Bau einer ungarantirten Eisenbahn von Strasswalchen nach Braunau hat die Allerh. Sanction erhalten. Diese Bahn soll die Wien-Salzburg mit der Wels-Simbacher Linie der Westbahn verbinden. Die Geldbeschaffung (5 Millionen Gulden) hat ein Consortium von Wiener und Berliner Häusern übernommen.

Die reichsräthliche Resolution, welche die Regierung auffordert, den Betriebs- und Ertragsverhältnissen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn besonderes Augenmerk zuzuwenden, hat unter Andern auch die Wirkung gehabt, dass der Handelsminister an die Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn einen Erlass gerichtet hat, in welchem dieselbe aufgefordert wird, ihre Ansichten darüber auszusprechen, wie die Ertragsresultate der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gehoben werden könnten, und ob insbesondere in der Erhöhung einzelner Tarife nicht ein solches Mittel zur Vermehrung der Einnahmen gefunden werden könnte. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn hat auf diesen Erlass mit einer Eingabe geantwortet, in welcher der Nachweis geführt wird, dass jede Tariferhöhung nur zum Schaden des Verkehrs der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn ausschlagen würde. Es soll darin vorzüglich auf die Massentarife hingewiesen und dargethan werden, dass die Tarife der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn im Vergleiche zu denen anderer Bahnen, wie der Franz-Josef-, Staats- und Nordbahn, verhältnissmässig theurer seien und dass eine Erhöhung der Frachtenpreise gerade für Massengüter die Consequenz hätte, die Landesproducte der Bukowina von aller Concurrenz auszuschliessen. Eine Besserung der Verhältnisse erwarte die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn erst von der Umwandlung der Eisenbahn in eine grosse Transitlinie, welche nur erfolgen könne, wenn sie auf der einen Seite durch die Eisenbahn Kischenew-Jassy einen Anschluss an Süd-Russland und auf der anderen Seite durch die Eisenbahn Lemberg-Tomaszow an die Polnischen und mittelbar an die Deutschen Bahnlinien gewinnt.

Da nach dem neuen demnächst in Wirksamkeit tretenden allgemeinen Tarife Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Oelsaaten und Mais in der Provenienz von Osten eine Tarifserhöhung erfahren hätten, welche durch die Auflassung des Agiozuschlages zu diesen Artikeln keineswegs compensirt worden wäre, so hat die Galizische Karl-Ludwigbahn dem allgemeinen Tarife einen Specialtarif beigefügt, welcher bei Auflieferung obiger Gegenstände zu 100 Ctr. auf einen Frachtbrief und bei deren Versendung über 45 Meilen mit der Bestimmung nach und über Krakau gilt. In jenen Fällen, wo durch Befreiung vom Agiozuschlage vorstehende Artikel sich in der Classe A niedriger als nach diesem Specialtarife berechnen würden, hat jedoch die Gebührenermittlung nach der Klasse A stattzufinden.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Der Eisenbahn-Secretär Heinrich Höper ist als Geheimer expedirender Secretär und Calculator bei dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten angestellt und der als Abtheilungs-Baumeister beim Bau der Ruhrthal-Bahn fungirende Königl. Eisenbahn-Baumeister Lex zu Brilon zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, sowie der bisherige Maschinen-Verwalter August Overbeck zu Hannover zum Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung ernannt worden.

**Württemberg.** Den tit. Oberfinanzräthen v. Böhm bei der Eisenbahn-Direction und v. Grundler bei der Eisenbahn-Baucommission wurden zu wirklichen Oberfinanzräthen befördert.

## Ausland.

—r— **Frankreich.** (Südbahn-Gesellschaft.) Die Ergebnisse des Betriebes des Jahres 1871 sind als sehr günstig zu bezeichnen. Der Brutto-Ertrag des Betriebes auf dem alten Netze belief sich auf 46 396 411 frcs., die Ausgaben betrugen 14 120 330 frcs. Die Mehr-Einnahme stellt sich daher auf 29 049 309 frcs.

Das neue Netz ergab eine Brutto-Einnahme von 16 296 406 frcs. und eine Ausgabe von 9 096 050 frcs. Die Mehreinnahme belief sich daher auf 5 426 697 frcs. Auch der Betrieb der Canäle ergab günstige Resultate; es wurden um 181 000 Tonnen mehr befördert, und an Einnahme eine Mehrung von 1 054 000 frcs. erzielt.

Die disponiblen Betriebserträgnisse stellen sich auf den Betrag von 32 179 472 frcs.

Dieser Betrag wird in folgender Weise verwendet: für Verzinsung und Amortisirung der Actien und Obligationen 8 991 363 frcs.; an den Staat zu bezahlenden Ueberschuss an dem Netto-Ertrage 8 013 195 frcs.; Differenz zwischen dem vom Staate garantirten Zinsertrage von $4_{,65}$ % und dem von der Gesellschaft bezahlten Zinse aus dem Capitale für die Herstellung der Linien des neuen Netzes vom 1. Januar 1865 an — 2 357 141 frcs.; Dividende von je 40 frcs. = 9 992 000 frcs.; Dividende für die verzinslichen Actien 5 500 frcs.; verfügbare Reserve 2 820 271 frcs.

Die Verbindung der Südbahn mit den in Barcelona mündenden Spanischen Bahnen wird der ersteren einen zweiten Eingang nach Spanien eröffnen, und deren Verkehr neue Hilfsmittel gewähren.

(M. d. I M.)

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 25. | Mai | Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau. S. S. 538. |
| 26. | „ | Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg. |
| 27. | „ | Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i/Pr. |
| 27. | „ | Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. |
| 27. | „ | Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest. |
| 28. | „ | Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien. |
| 28. | „ | Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München. |
| 28. | „ | Rheinische Eisenb.-Ges. zu Aachen. Siehe Bekanntm. S. 474. |

28. Mai Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust.
29. „ Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft zu Prag. S. Bekanntm. S. 509.
29. „ Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Ges. zu Crefeld.
30. „ Schweieerische Nordostbahn-Gesellschaft zu Zürich.
30. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
30. „ Böhmische Nordbahn zu Prag. Siehe Bekanntmachung S. 501.
31. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien.
3. Juni. Alföld-Fiumaner Eisenbahn zu Pest.
6. „ König Christian VIII. Ostseebahn zu Altona. S. S. 594.
9. „ Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.
10. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu Wien.
11. „ Warschau-Terespoler Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
12. „ Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 602.
12. „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
15. „ Vorarlberger Eisenbahn zu Wien.
15. „ Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau.
17. „ Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
26. „ *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg.
26. „ Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung: 1) Geschäftsbericht pro 1871; 2) Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen pro 1871; 3) Wahl des Revisionsausschusses pro 1872.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
29. „ Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien.

## Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 25. Mai | zu Pest | Donau-Draub. | Kleineisenzeug Battaszek-Zakany | |
| 25. „ | zu Scheer | Württemb. Staatsb. | Brunnenbestandtheile | — |
| 25. „ | zu Mannheim | Badische Staats-E. | Erd- und Baggearbeiten be den neuen Hafenanlagen | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs Steinbeck | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Hochbauten auf Bahnhof Kupferdreh | — |
| 27. „ | zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau eines Locomotivschuppens auf Bahnhof Königsberg | — |
| 28. Mai | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten | — |
| 28. „ | zu Kattowitz | Oberschles. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 12 cylindr. Wasserreservoire | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Beamten-Wohngebäude auf Bahnhof Finnentrop | — |
| 29. „ | zu Stadtberge | Berg.-Märk. E. | Hochbau (Locomotivschuppen) auf Bahnhof Warburg | — |
| 29. „ | zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau einer Wasserstation auf Bahnhof Königsberg | — |
| 30. „ | zu Bremen | Venlo-Hamburger E. | Brückenhölzer | No. 59 |
| 31. „ | zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 31. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | 27 Cokeswagen | 571 |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 1. „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Mineralische Kohle | — |
| 1. „ | zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau eines Beamtenwohngebäudes | |
| 1. „ | zu Messkirch | Württemb. Stsb. | Bahnwartbrunnen zu Schwackenreuthe-Pfullendorf, Messkirch-Mengen, Krauchenwies-Sigmaringen | — |
| 1. „ | zu Münster | Venlo-Hambg. B. | Hochbauten Lengerich-Kattenvenne | — |
| 1. „ | zu Münster | Westfälische E. | Schienen | 595 |
| 3. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 5. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schienen u. Laschen | No. 62 |
| 5. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hambg. B. | Barrièren u. Wärterbuden für Wesel-Haltern | — |
| 5. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restauration zu Solingen | |
| 7. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Bahnschwellen | 563 |
| 8. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Eisenarbeiten | 602 |
| 10. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen | 595 |
| 10. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 571 |
| 11. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Eiserne Ueberbrückungen | 595 |
| 12. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 602 |
| 13. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 604 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn findet **Mittwoch den 12. Juni 1872, 10 Uhr Vormittags in Wien** im Saale des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins, Tuchlauben 8, 2. Stock statt.

Tagesordnung.

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebarung und die Jahresrechnung.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen des abgelaufenen Jahres.
3. Wahl des gesammten Verwaltungsrathes mit Ausnahme der von beiden Regierungen ernannten 2 Mitglieder.
4. Wahl von 3 Revisoren und 3 Ersatzmännern zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen des laufenden Jahres.
5. Anträge wegen Beschaffung der zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel.
6. Abänderung der §§ 7, 8, und 20 der Statuten.
7. Ermächtigung zur Bewerbung um die Concession zum Baue und Betriebe neuer Linien.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 25 Actien befinden und das Stimmrecht auszuüben wünschen, wollen in Gemässheit der §§ 40—42 der Statuten ihre Actien längstens bis zum 4. Juni 1872 bei der Liquidatur der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Mariahilferstrasse No. 1A oder bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe mittelst zweier arithmetisch geordneter und vom Einreicher unterzeichneten Consignationen, welche bei den genannten Cassen unentgeldlich verabfolgt werden, hinterlegen. Ein Exemplar der Consignation erhält der Deponent zugleich mit einer für die General-Versammluug giltigen Legitimationskarte.

Gegen Rückstellung dieser Consignation werden nach abgehaltener Generalversammlung die Actien ausgefolgt. — Im Vertretungsfalle muss die legalisirte oder wenigstens von 2 Zeugen vidimirte Vollmacht spätestens 2 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung im Bureau der Gesellschaft ausgewiesen werden. —

Wien, den 10. Mai 1872. **Der Verwaltungsrath.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die in 5 Loose getheilten bergmännischen, Maurer- und Zimmerarbeiten und die Lieferung von Stein-Materialien zum Bau des Tunnels bei Wartha der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn sollen im Wege der Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, auch können die Bedingungen daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Ausführung der Arbeiten zum Bau des Tunnels bei Wartha und Lieferung der dazu erforderlichen Materialien“ bis zu dem auf

**Mittwoch den 12. Juni c. Vormittags 11 Uhr**

anberaumten Submissionstermin in dem obenbezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 18. Mai 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

### Submission auf Eisenarbeiten.

Die Anfertigung der gusseisernen Fenster, Totalgewicht 59 426 Pfund zum Empfangs-Gebäude auf Bahnhof Hamburg soll in Submission vergeben.

Die massgebenden Zeichnungen und Bedingungen können in dem Central-Büreau, Banksstrasse No. 44, in den Stunden von 9 bis 1 Uhr und von 4 bis 7 Uhr bezogen werden.

Offerten sind spätestens bis zum 8. Juni an den Unterzeichneten einzureichen.

Hamburg, den 21. Mai 1872.

**Der technische Dirigent Regierungs- und Baurath**
**Lohse.**

# Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1872 ab tritt folgender Fahrplan in Kraft:

### 1. Strecke Hannover-Bremen-Geestemünde.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. $3^{13}$ Vm. | $8^{25}$ Vm. | $1^{10}$ Nm. | $4^{0}$ Nm. | $6^{0}$ Nm. | |
| Bremen | Ank. $6^{30}$ „ | $11^{37}$ „ | $4^{15}$ „ | $6^{35}$ „ | $9^{25}$ „ | |
| „ | Abf. $7^{10}$ „ | $12^{0}$ M. | $4^{30}$ „ | $7^{0}$ „ | — | |
| Geestemünde | Ank. $9^{0}$ „ | $1^{50}$ Nm. | $7^{4}$ „ | $8^{52}$ „ | — | |
| „ | Abf. — | $4^{37}$ Vm. | $8^{35}$ Vm. | $2^{25}$ „ | $7^{49}$ Nm. | |
| Bremen | Ank. — | $6^{57}$ „ | $10^{22}$ „ | $4^{17}$ „ | $9^{40}$ „ | |
| „ | Abf. $5^{15}$ „ | $7^{20}$ „ | $10^{40}$ „ | $4^{35}$ „ | $10^{0}$ „ | |
| Hannover | Ank. $8^{37}$ „ | $10^{40}$ „ | $1^{37}$ Nm. | $8^{5}$ „ | $12^{48}$ Vm. | |

### 2. Strecke Burg-Lesum-Grohn-Vegesack.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Burg-Lesum | Abf. $7^{37}$ Vm. | $10^{6}$ Vm. | $12^{27}$ Nm. | $5^{6}$ Nm. | $7^{30}$ Nm. | $9^{23}$ Nm. |
| Grohn-Vegesack | Ank. $7^{51}$ „ | $10^{19}$ „ | $12^{40}$ „ | $5^{21}$ „ | $7^{45}$ „ | $9^{37}$ „ |
| „ „ | Abf. $6^{4}$ „ | $9^{40}$ „ | $12^{0}$ M. | $3^{30}$ „ | $7^{0}$ „ | $8^{53}$ „ |
| Burg-Lesum | Ank. $6^{21}$ „ | $9^{55}$ „ | $12^{15}$ Nm. | $3^{46}$ „ | $7^{15}$ „ | $9^{8}$ „ |

### 3. Strecke Hannover-Cassel.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. $1^{20}$ Vm. | $5^{15}$ Vm. | $9^{35}$ Vm. | $12^{45}$ Nm. | — | $4^{20}$ Nm. | $10^{55}$ Nm. |
| Kreiensen | „ $2^{59}$ „ | $7^{30}$ „ | $11^{50}$ „ | $2^{25}$ „ | $3^{30}$ Nm. | $6^{34}$ „ | $1^{30}$ Vm. |
| Northeim | Ank. $3^{21}$ „ | $8^{1}$ „ | $12^{20}$ Nm. | $2^{48}$ „ | $3^{55}$ „ | $7^{4}$ „ | $2^{1}$ „ |
| „ | Abf. $3^{23}$ „ | $8^{7}$ „ | $12^{25}$ „ | $2^{51}$ „ | — | $7^{11}$ „ | $2^{6}$ „ |
| Göttingen | Ank. $3^{45}$ „ | $8^{40}$ „ | $12^{58}$ „ | $3^{13}$ „ | — | $7^{46}$ „ | $2^{40}$ „ |
| „ | Abf. $3^{49}$ „ | $8^{51}$ „ | $1^{8}$ „ | $3^{18}$ „ | — | $7^{56}$ „ | — |
| Cassel | Ank. $5^{11}$ „ | $10^{22}$ „ | $2^{40}$ „ | $4^{40}$ „ | — | $9^{38}$ „ | — |
| „ | Abf. $3^{18}$ „ | $6^{1}$ „ | $9^{13}$ Vm. | $11^{34}$ Vm. | $5^{44}$ Nm. | $10^{54}$ Nm. | — |
| Göttingen | „ $4^{50}$ „ | $7^{39}$ „ | $10^{58}$ „ | $1^{9}$ Nm. | $7^{38}$ „ | $12^{25}$ Vm. | — |
| Northeim | „ $5^{16}$ „ | $8^{14}$ „ | $11^{34}$ „ | $1^{35}$ „ | $8^{15}$ „ | $12^{51}$ „ | — |
| Kreiensen | „ $5^{50}$ „ | $8^{50}$ „ | $12^{7}$ Nm. | $2^{23}$ „ | $8^{53}$ „ | $1^{23}$ „ | — |
| Hannover | Ank. $7^{29}$ „ | $10^{40}$ „ | $2^{5}$ „ | $3^{45}$ „ | $10^{50}$ „ | $2^{46}$ „ | — |

### 4. Strecke Göttingen-Arenshausen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Göttingen | Abf. $4^{55}$ Vm. | $9^{16}$ Vm. | $3^{46}$ Nm. | $8^{0}$ Nm. | |
| Arenshausen | Ank. $6^{3}$ „ | $9^{53}$ „ | $4^{21}$ „ | $8^{45}$ „ | |
| „ | Abf. $6^{40}$ „ | $12^{28}$ Nm. | $5^{55}$ „ | $9^{15}$ „ | |
| Göttingen | Ank. $7^{29}$ „ | $1^{3}$ „ | $6^{30}$ „ | $10^{30}$ „ | |

### 5. Strecke Northeim-Nordhausen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Northeim | Abf. $8^{17}$ Vm. | $12^{30}$ Nm. | $4^{7}$ Nm. | $8^{20}$ Nm. | |
| Herzberg | „ $9^{2}$ „ | $1^{22}$ „ | $4^{45}$ „ | $9^{13}$ „ | |
| Nordhausen | Ank. $10^{17}$ „ | $2^{45}$ „ | $5^{56}$ „ | $10^{40}$ „ | |
| „ | Abf. $5^{30}$ Vm. | $9^{30}$ Vm. | $11^{50}$ Vm. | $4^{45}$ Nm. | |
| Herzberg | „ $6^{53}$ „ | $10^{46}$ „ | $12^{52}$ Nm. | $6^{13}$ „ | |
| Northeim | Ank. $7^{36}$ „ | $11^{24}$ „ | $1^{26}$ „ | $6^{56}$ „ | |

### 6. Strecke Herzberg-Seesen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Herzberg | Abf. $4^{54}$ Vm. | $9^{17}$ Vm. | $12^{53}$ Nm. | $6^{9}$ Nm. | |
| Seesen | Ank. $6^{27}$ „ | $10^{42}$ „ | $1^{43}$ „ | $6^{58}$ „ | |
| „ | Abf. $7^{10}$ „ | $11^{19}$ „ | $3^{5}$ „ | $7^{35}$ „ | |
| Herzberg | Ank. $8^{39}$ „ | $12^{13}$ Nm. | $4^{28}$ „ | $9^{3}$ „ | |

### 7. Strecke Hannover-Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. — | $7^{45}$ Vm. | $10^{55}$ Vm. | $2^{2}$ Nm. | $5^{5}$ Nm. | $9^{10}$ Nm. | $11^{55}$ Nm. |
| Lehrte | „ — | $8^{25}$ „ | $12^{0}$ M. | $2^{48}$ „ | $5^{41}$ „ | $9^{46}$ „ | 1 Vm. |
| Hildesheim | Ank. — | $9^{10}$ „ | $12^{41}$ Nm. | $3^{30}$ „ | $7^{2}$ „ | $10^{26}$ „ | $1^{58}$ „ |
| „ | Abf. $5^{39}$ Vm. | $9^{24}$ „ | $12^{53}$ „ | $4^{37}$ „ | $9^{20}$ „ | — | — |
| Nordstemmen | Ank. $6^{0}$ „ | $9^{40}$ „ | $1^{8}$ „ | $5$ „ | $9^{45}$ „ | — | — |

### 8. Strecke Hannover-Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. $5^{15}$ Vm. | $9^{35}$ Vm. | $12^{45}$ Nm. | — | $4^{20}$ Nm. | — | — |
| Nordstemmen | „ $6^{48}$ „ | $10^{30}$ „ | $1^{18}$ „ | $3^{16}$ Nm. | $5^{20}$ „ | $10^{9}$ Nm. | — |
| Hildesheim | Ank. $7^{5}$ „ | $10^{47}$ „ | $1^{35}$ „ | $3^{33}$ „ | $5^{46}$ „ | $10^{35}$ „ | — |
| Hildesheim | Abf. $7^{8}$ „ | $10^{50}$ „ | $1^{38}$ „ | $3^{37}$ „ | $7^{30}$ „ | $10^{50}$ „ | — |
| Lehrte | Ank. $7^{43}$ „ | $11^{30}$ „ | $2^{18}$ „ | $4^{18}$ „ | $8^{50}$ „ | $11^{54}$ „ | — |

### 9. Strecke Hannover-Harburg.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. $3^{3}$ Vm. | — | $7^{45}$ Vm. | $10^{55}$ Vm. | $4^{10}$ Nm. | $9^{10}$ Nm. | $11^{55}$ Nm. |
| Lehrte | „ $3^{33}$ „ | — | $8^{16}$ „ | $11^{38}$ „ | $4^{37}$ „ | $9^{49}$ „ | $12^{30}$ „ |
| Celle | Ank. $4^{4}$ „ | — | $8^{57}$ „ | $12^{19}$ Nm. | $5^{11}$ „ | $10^{34}$ „ | $1^{30}$ Vm. |
| „ | Abf. $4^{10}$ „ | — | $9^{2}$ „ | $12^{24}$ „ | $5^{16}$ „ | $10^{39}$ „ | — |
| Uelzen | Ank. $5^{15}$ „ | — | $10^{13}$ „ | $1^{36}$ „ | $6^{22}$ „ | $11^{57}$ „ | — |
| „ | Abf. $5^{23}$ „ | — | $10^{18}$ „ | $1^{41}$ „ | $6^{27}$ „ | — | — |
| Lüneburg | Ank. $6^{7}$ „ | — | $11^{7}$ „ | $2^{31}$ „ | $7^{8}$ „ | — | — |
| „ | Abf. $6^{13}$ „ | $8^{0}$ Vm. | $11^{13}$ „ | $2^{37}$ „ | $7^{13}$ „ | — | — |
| Harburg | Ank. $7^{2}$ Vm. | $9^{35}$ „ | $12^{2}$ Nm. | $3^{32}$ Nm. | $7^{58}$ Nm. | — | |
| „ | Abf. | $7^{30}$ „ | $10^{10}$ Vm. | $4^{20}$ Nm. | $9^{5}$ „ | $9^{19}$ Nm. | |
| Lüneburg | Ank. | $8^{29}$ „ | $11^{2}$ „ | $5^{25}$ „ | $9^{51}$ „ | $11^{5}$ „ | |
| „ | Abf. | $8^{34}$ „ | $11^{7}$ „ | $5^{35}$ „ | $9^{56}$ „ | — | |
| Uelzen | „ $5^{40}$ Vm. | $9^{29}$ „ | $11^{58}$ „ | $6^{41}$ „ | $10^{40}$ „ | — | |
| Lehrte | „ $7^{53}$ „ | $11^{28}$ „ | $1^{54}$ Nm. | $9^{6}$ „ | $12^{18}$ Vm. | — | |
| Hannover | Ank. $8^{15}$ „ | $11^{50}$ „ | $2^{17}$ „ | $9^{30}$ „ | $12^{37}$ „ | — | |

### 10. Strecke Lüneburg-Hohnstorf (Lauenburg).

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lüneburg | Abf. $6^{17}$ Vm. | $8^{50}$ Vm. | $11^{17}$ Vm. | $2^{38}$ Nm. | $7^{15}$ Nm. | |
| Hohnstorf | Ank. $6^{53}$ „ | $9^{32}$ „ | $11^{46}$ „ | $3^{6}$ „ | $7^{48}$ „ | |
| Lauenburg | „ $7^{15}$ „ | | $12^{6}$ Nm. | $3^{23}$ „ | $8^{8}$ „ | |
| „ | Abf. $7^{30}$ „ | $9^{45}$ „ | $1^{0}$ „ | $2^{40}$ „ | $8^{56}$ „ | |
| Hohnstorf | „ $7^{50}$ „ | $10^{20}$ „ | $1^{25}$ „ | $4^{20}$ „ | $9^{16}$ „ | |
| Lüneburg | Ank. $8^{25}$ „ | $10^{49}$ „ | $2^{10}$ „ | $4^{53}$ „ | $9^{47}$ „ | |

### 11. Strecke Rheine-Minden-Hannover-Braunschweig.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Nm. | | | Vm. | | | Nm. | | | Nm. | | | |
| Rheine | Abf. | $9^{30}$ | — | — | $9^{2}$ | — | — | $1^{40}$ | — | — | $2^{36}$ | — | — | — |
| | | | | Vm. | | | | | | | | | | |
| Osnabrück | „ | $10^{40}$ | — | $4^{30}$ | $10^{9}$ | — | — | $2^{56}$ | — | — | $6^{33}$ | — | — | — |
| | | Vm. | | | | | | | | | | | | |
| Minden | Ank. | $12^{9}$ | — | $6^{24}$ | $11^{51}$ | — | — | $4^{51}$ | — | — | $11^{0}$ | — | — | — |
| | | | | | Nm. | Nm. | Nm. | | Nm. | | | | | |
| „ | Abf. | $12^{39}$ | — | $7^{0}$ | $12^{32}$ | $2^{46}$ | $2^{56}$ | $5^{10}$ | $9^{0}$ | — | — | — | — | — |
| Hannover | Ank. | $1^{53}$ | — | $8^{56}$ | $1^{52}$ | $3^{54}$ | $4^{50}$ | $7^{5}$ | $11^{5}$ | — | — | — | — | — |
| | | | Vm. | | | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | $2^{1}$ | $6^{0}$ | $9^{12}$ | $2^{2}$ | $4^{0}$ | $5^{5}$ | $9^{10}$ | $11^{55}$ | — | — | — | — | — |
| | | | | | | via Stendal | | | Vm. | | | | | |
| Lehrte | „ | $2^{24}$ | $6^{29}$ | $9^{47}$ | $2^{31}$ | — | $5^{45}$ | $9^{50}$ | $12^{35}$ | — | — | — | — | — |
| Braunschweig | Ank. | $3^{10}$ | $7^{37}$ | $10^{55}$ | $3^{23}$ | — | $7^{3}$ | $11^{3}$ | $1^{53}$ | — | — | — | — | — |
| | | | | | Vm. | Vm. | Vm. | | | | Nm. | Nm. | | Nm. |
| „ | Abf. | $12^{1}$ | — | — | $5^{55}$ | $7^{18}$ | $10^{0}$ | — | — | — | $1^{50}$ | $3^{5}$ | — | $9^{18}$ |
| | | | | Vm. | | | | Vm. | Nm. | | | | Nm. | |
| Lehrte | „ | $12^{51}$ | — | $6^{13}$ | $7^{0}$ | $8^{23}$ | $11^{28}$ | $11^{42}$ | $12^{13}$ | — | $2^{43}$ | $4^{29}$ | $9^{44}$ | $10^{23}$ |
| | | | | | | | | | | via Stendal | | | | |
| | | | | | | | | | | Nm. | | | | |
| Hannover | Ank. | $1^{8}$ | — | $6^{37}$ | $7^{23}$ | $8^{45}$ | $11^{50}$ | $12^{5}$ | $12^{30}$ | $2^{50}$ | $3^{2}$ | $4^{55}$ | $10^{8}$ | $10^{45}$ |
| „ | Abf. | $1^{19}$ | — | — | $7^{39}$ | — | — | $12^{20}$ | $12^{55}$ | $3^{15}$ | — | $6^{45}$ | — | $11^{0}$ |
| | | | | | | | | | | | | | | Vm. |
| Minden | Ank. | $2^{39}$ | — | — | $9^{22}$ | — | — | $2^{44}$ | $2^{10}$ | $4^{17}$ | — | $8^{38}$ | — | $12^{50}$ |
| | | | | Vm. | | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | $2^{44}$ | — | $4^{30}$ | $10^{0}$ | — | — | — | $4^{42}$ | — | — | $8^{52}$ | — | — |
| Osnabrück | Ank. | $3^{57}$ | — | $8^{50}$ | $11^{58}$ | — | — | — | $6^{20}$ | — | — | $11^{50}$ | — | — |
| | | | Vm. | | Nm. | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | $4^{2}$ | $6^{0}$ | — | $12^{10}$ | — | — | — | $6^{28}$ | — | — | — | — | — |
| Rheine | Ank. | $4^{52}$ | $8^{10}$ | — | $1^{20}$ | — | — | — | $7^{30}$ | — | — | — | — | — |

Näheres besagt der auf den Stationen ausgehängte Placatfahrplan, welcher auch zum Preise von $2^{1}/_{2}$ Sgr. pro Exemplar von sämmtlichen Billet-Expeditionen bezogen werden kann.

Hannover, den 14. Mai 1872.

Königliche Eisenbahn-Direction.

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers in Loos III (Strecke vom linken Main-Ufer bis zum Anfange der Gemarkung Dietesheim) mit einer Bewegung von ca. 165 000 Cbm. Erdmassen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin

**auf Donnerstag den 13. Juni c. Vormittags 11 Uhr**

im Abtheilungsbureau zu Frankfurt a/M., Windmühle No. 42, anberaumt worden.

Bezügliche Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Ausführung der Erdarbeiten im Loos III“

versiegelt und portofrei bis zur festgesetzten Terminstunde an den Unterzeichneten einzureichen.

Die für die Ausführung maassgebenden Bedingungen sind im Abtheilungsbureau zu Frankfurt und im Sectionsbureau zu Hanau zur Einsicht ausgelegt; auch können dieselben gegen Erstattung der Copialien vom Unterzeichneten bezogen werden.

Frankfurt a/M., den 20. Mai 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.**

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt
von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**
eventuell **Southampton** anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Weser | 25. Mai | nach | Newyork | D. Berlin | 3. Juli | nach | Baltimore |
| D. Newyork | 28. Mai | „ | Newyork | D. Weser | 6. Juli | „ | Newyork |
| D. Rhein | 1. Juni | „ | Newyork | D. Frankfurt | 9. Juli | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 5. Juni | „ | Baltimore | D. Rhein | 13. Juli | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 8. Juni | „ | Newyork | D. Newyork | 16. Juli | „ | Newyork |
| D. Hansa | 11. Juni | „ | Newyork | D. Leipzig | 17. Juli | „ | Baltimore |
| D. Main | 15. Juni | „ | Newyork | D. Deutschland | 20. Juli | „ | Newyork |
| D. Bremen | 18. Juni | „ | Newyork | D. Köln | 23. Juli | „ | Newyork |
| D. Ohio | 19. Juni | „ | Baltimore | D. Hansa | 27. Juli | „ | Newyork |
| D. Donau | 22. Juni | „ | Newyork | D. Bremen | 30. Juli | „ | Newyork |
| D. Nemesis | 25. Juni | „ | Newyork | D. Baltimore | 31. Juli | „ | Baltimore |
| D. Hermann | 29. Juni | „ | Newyork | D. Main | 3. August | „ | Newyork |
| D. Hannover | 2. Juli | „ | Newyork | | | | |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. König Wilhelm I. 7. Juni. D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. Juli
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

## Hamburg und Newyork

Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Thuringia, | Mittwoch, | 29. Mai | Morgens. | Vandalia, | Sonnabend, | 15. Juni | Morgens. |
| Allemannia, | Sonnabend, | 1. Juni | | Silesia, | Mittwoch, | 19. Juni | |
| Hammonia, | Mittwoch, | 5. Juni | | Westtalia, | do. | 26. Juni | |
| Cimbria, | Mittwoch, | 12. Juni | | Holsatia, | do. | 3. Juli | |

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff **Borussia**, Capt. Kühlewein am 23. Juni.
„ **Germania**, „ Hebich, „ 23. Juli.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.**, Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Eiserne Patentsplinte.

Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.**,
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**

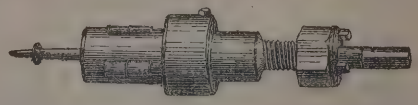
**Fr. Schauwecker**, Maschinenmeister der Ostbahn in **Weiden** (Bayern).

---

## Waggonräder-Fabrik,

**Gebrüder van der Zypen**
in **Deutz** a. Rhein,
übernimmt noch Aufträge mit Lieferterminen von October d. J. ab. —

---



**Siederohr-Dicht- und Herausschneide-Maschinen.**
**Zahnstangen und Schlittenwinden.**
**Parallelschraubstöcke.**
**Brandringe, Muttern, Schrauben**
**Spiralbohrer.**
**Universal-Klemmfutter.**

**M. Selig** junior,
Karl-Strasse 20 Berlin.

---

**Ein theoretisch und practisch gebildeter Maschinen-Ingenieur**, 12 Jahre im Eisenbahndienste, Vorstand einer grösseren Hauptwerkstätte und mit der Leitung des Betriebsdienstes einer frequenten Bahn betraut, sucht andere Stelle als Maschinenmeister. Gute Zeugnisse über Ausbildung sowie Ablegung eines Staatsexamens und gute Referenzen können beigebracht werden. Adressen sub **N. Br. 1177** an die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse, Leipzig.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

**No. 62.** **Leipzig, am 27. Mai 1872.**

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Die Theilstrecke Przemysl-Chyrow von der 1. Ungar.-Galiz. Eisenbahn und Leoben-Vordernberg eröffnet. — Die Eisenbahnen Spaniens und Portugals. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Die Verhandlungen des Deutschen Handelstages über die Eisenbahnfrage. Ein Wort über Eisenbahn-Personenverkehr. Aus Bayern. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Anzeigen: Fahrpläne der Main-Neckar-, Böhmischen Nord-, Rheinischen, Magdeburg-Halberstädter, Schleswig-Holsteinischen und Berlin-Görlitzer Eisenbahnen. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Verwaltung der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn ist deren $4_{,48}$ Meilen lange Theilstrecke **Przemysl-Chyrow** mit den Stationen

Przemysl (Anschluss an die Galizische Carl-Ludwigbahn), Nyzankowice, Dobromil und Chyrow

am 8. Mai d. J. für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet worden. — Berlin, den 21. Mai 1872.

---

Nach der Mittheilung der Verkehrs-Direction der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft ist die $2_{,01}$ Meilen lange K. K. priv. **Leoben-Vordernberger** Eisenbahn, deren Betrieb die Südbahn-Gesellschaft übernommen hat, mit den Stationen

Leoben (Anschluss an die Südbahnstrecke Bruck-Leoben), Donawitz, St. Peter-Freyenstein, Gemeindegrub, Trofayach, Hafning (Haltestelle für Personen- und Gepäck-Beförderung) und Vordernberg

am 18. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die an dieser Bahn gelegene Station Fridau-Werk ist noch im Bau begriffen und wird erst später dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die Beförderung von Personen und Gütern auf der Leoben-Vordernberger Bahn geschieht auf Grund des für die Linien der Südbahn-Gesellschaft gültigen Betriebs-Reglements. — Berlin, den 21. Mai 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Die Eisenbahnen Spaniens und Portugals.

(Probe aus einem in Kurzem in der Mittler'schen Buchhandlung in Bromberg erscheinenden Werke: „Geschichte der Eisenbahnen. Eine statistische Darstellung der Entwickelung und jetzigen Gestaltung der Europäischen und aussereuropäischen Eisenbahnnetze von Dr. G. Stürmer, Oberlehrer an der Realschule zu Bromberg").

Während fast alle übrigen Länder des westlichen Europas schon ein mehr oder weniger entwickeltes Eisenbahnnetz aufzuweisen vermochten, waren auf der Pyrenäischen Halbinsel bis zu Anfange der sechziger Jahre nur kurze, nicht zusammenhängende Eisenbahnstrecken dem Betriebe übergeben worden, und erst das letzte Jahrzehnt brachte in das Spanische Eisenbahnnetz einigermaassen Vollständigkeit und Zusammenhang. Die erste Eisenbahn auf der Iberischen Halbinsel war die im Jahre 1843 concessionirte und mit Englischem Gelde von Englischen Ingenieuren gebaute kurze Strecke von Barcelona nach Mataro, welche am 30. October 1848 dem Verkehr übergeben wurde. In den Jahren 1843 bis 1847 wurde dann eine ganze Reihe von Concessionen für ein vollständiges Eisenbahnnetz ertheilt, welches, von Madrid als Mittelpunkt ausgehend, dieses mit den Haupthafenplätzen verbindet. Die Concessionsertheilung geschah meist ohne vorhergehende genaue Prüfung der Umstände, aber unter anscheinend so vortheilhaften Bedingungen für die Unternehmer, dass Inländer und Fremde, namentlich Engländer, sich herandrängten.

Die grossen Schwierigkeiten aber, welche aus den hohen, die Halbinsel nach allen Richtungen durchkreuzenden Gebirgen sich ergaben und nur durch die kostspieligsten Anlagen überwunden werden konnten, bewirkten es, dass der Eisenbahnbau langsamer vorwärts schritt als in anderen Ländern und dass die Hauptlinien erst im letzten Jahrzehnt vollendet wurden, während einige, wie z. B. die Nordwestbahn, noch jetzt ihrer Vollendung harren. Nimmt man hinzu den Mangel an guten Strassen, die ihnen Personen und Waaren zuführen, so wie das Fehlen einer eigenen namhaften Industrie in Spanien, so ist leicht zu begreifen, warum die bestehenden Bahnen so ungünstige Resultate liefern, dass sie grösstentheils ausser Stande sind, die Verzinsung und Tilgung ihrer Anleihen zu bestreiten, und dass die Regierung, um den Bankerott der Eisenbahngesellschaften zu vermeiden, durch das neue von den Cortes im Jahre 1869 angenommene Eisenbahngesetz ihnen die Möglichkeit geben musste, mit ihren Gläubigern ein Uebereinkommen zu treffen. Alle diese Umstände, zu denen noch die politischen Wirren der letzten Jahre kommen, haben den Eisenbahnbau in Spanien fast ganz ins Stocken gerathen lassen, so dass aus den letzten Jahren nur die Eröffnung von ganz unbedeutenden Strecken zu melden ist.

Das Spanische Eisenbahnnetz umfasste am Schlusse des Jahres 1871 folgende Linien in einer Länge von 5328 Kil.

| Name der Bahn. | Kilom. | Jahr der Eröffnung. |
|---|---|---|
| 1) Nordbahn. | | |
| Madrid-Irun-Franz. Grenze | 633 | 1861—64 |
| Venta de Baños-Alar del Rey | 91 | 60 |
| Gürtelbahn in Madrid | 7 | 64 |
| 2) Isabella II. | | |
| Alar-Santander | 139 | 57—66 |
| Quintanilla-Barruelo (Bergwerksb.) | 13 | 64 |
| 3) Medina del Campo-Zamora | 90 | 64 |
| 4) Nordwestbahn. | | |
| Palencia-Brañuelas | 202 | 63—68 |
| Leon-Pola de Gordon | 36 | 68—69 |
| Im Bau: | | |
| Brañuelas-Vigo | c. 250 | |
| Montforte-Coruña | c. 150 | |
| Pola-Gijon | c. 70 | |
| 5) Sama de Langreo-Gijon | 39 | 52—56 |
| 6) Tudela-Bilbao. | | |
| Bilbao-Castejon | 249 | 63 |
| 7) Madrid-Saragossa u. Alicante. | | |
| Madrid-Saragossa | 341 | 59—63 |
| Madrid-Alicante | 455 | 51—58 |
| Castillejo-Toledo | 26 | 58 |

| Name der Bahn. | Kilom. | Jahr der Eröffnung. |
|---|---|---|
| Alcazar-Ciudad Real | 115 | 61 |
| Manzanares-Cordova | 244 | 62—65 |
| Chinchilla-Cartagena | 227 | 63—65 |
| 8) Saragossa-Barcelona u. Pamplona. | | |
| Barcelona-Saragossa | 366 | 55—61 |
| Casetas-Alsasua | 217 | 60—65 |
| Tardiente-Huesca | 22 | 64 |
| 9) Barcelona-Sarria | 5 | 63 |
| 10) Tarragona-Martorell-Barcelona | 102 | 53—65 |
| 11) Barcelona-Figueras-Französ. Grenze. | | |
| Barcelona-Mataro-Gerona | 105 | 48—62 |
| Barcelona-Granollers-Empalme | 69 | 54—62 |
| Zu bauen: | | |
| Gerona-Grenze bei Port Vendres | c. 70 | |
| 12) Lerida-Reus u. Tarragona. | | |
| Tarragona-Vimbodi | 55 | 56—65 |
| Im Bau: | | |
| Vimbodi-Lerida | 45 | |
| 13) Almansa-Valencia u. Tarragona. | | |
| Almansa-Valencia (excl. 18 Kil. gemeinschaftlich mit Madrid-Alicante). | 116 | 52—59 |
| Valencia-Grao | 3 | 52 |
| Valencia-Tarragona | 275 | 62—67 |
| Carcagente-Gandia (Pferdebahn) | c. 40 | |
| 14) Ciudad Real-Badajoz | 336 | 64—66 |
| Badajoz-Portug. Grenze (im Betrieb der Portug. B.) | 6 | 63 |
| Almorchon-Belmez-Alhondiguilla | 92 | 68—71 |
| Im Bau: | | |
| Alhondiguilla-Cordova | c. 50 | |
| 15) Cordova-Sevilla | 131 | 59 |
| Verbindungsbahn in Cordova | 6 | 59 |
| 16) Sevilla-Xeres-Cadix | 153 | 56—59 |
| Puerto de S. Maria-Empalme del Trocadero | 12 | 56 |
| 17) Utrera-Moron | 36 | 64 |
| Utrera-Marchena | c. 40 | 70 |
| 18) Cordova-Malaga u. Granada. | | |
| Cordova-Malaga | 195 | 63—75 |
| Bobadilla-Sustancias | 25 | 65—71 |
| Loja-Granada | 54 | 66 |
| Im Bau: | | |
| Loja-Sustancias | c. 15 | |

## Geschichtstafel der Spanischen Eisenbahnen.

| Eröffnungszeit. | Eröffnete Strecke. | Name der Bahn. | Kil. | Am Jahres-Schlusse Kil. |
|---|---|---|---|---|
| 30. Oct. 1848 | Barcelona-Mataro | Barc.-Franz. Grenze | 28 | 28 |
| 9. Febr. 1851 | Madrid-Aranjuez | Madr.-Alicante | 49 | 77 |
| 22. März 1852 | Valencia-Grao | Almansa.-Val. | 3 | |
| 25. Aug. „ | Gijon-Fontaneira | Sama-Gijon | 10 | |
| 24. Oct. „ | Valencia-Silla | Almansa-Val. | 13 | |
| 8. Dec „ | Silla-Benifayo | id. | 9 | 112 |
| 14. Aug. 1853 | Aranjuez-Tembleque | Mad.-Alicante | 52 | |
| 14. Nov. „ | Barcelona-Molins del Rey | Tarrag.-Barc. | 16 | |
| „ | Benifayo-Jativa | Almansa-Val. | 34 | 214 |
| 20. Juni 1854 | Tembleque-Alcazar | Madr.-Alic. | 47 | |
| 23. Juli „ | Barcelona-Granollers | Barc.-Figueras | 29 | 290 |
| 19. März 1855 | Alcazar-Albacete | Madr.-Alic. | 131 | |
| „ | Moncada-Tarrasa | Sarag.-Barcelona | 22 | 443 |
| 23. Juni 1856 | Molins del Rey-Martorell | Tarrag.-Barc | 13 | |
| 12. Juli „ | Fontaneira-Sama de Langreo | Langreo-Gijon | 29 | |
| 16. Sept. „ | Tarragona-Reus | Lerida-Tarrag. | 16 | |
| 10. Oct. „ | Xeres-Trocadero | Sevilla-Xeres | 32 | 533 |
| 10. Jan. 1857 | Mataro-Arenys | Barcel.-Figueras | 9 | |
| 28. März „ | Alar del Rey-Reinosa | Isabella | 51 | |
| 11. Nov. „ | Albacete-Chinchilla | Madr.-Alic. | 19 | 612 |
| 15. März 1858 | Chinchilla-Alicante | id. | 157 | |
| 13. Juni „ | Castillejo-Toledo | id. | 26 | |
| „ | Jativa-Mogente | Almansa-Valencia | 28 | 823 |
| 3. Febr. 1859 | Arenys-Tordera | Barcel.-Figueras | 28 | |
| 5. März 1859 | Cordova-Sevilla | Cord.-Sevilla | 137 | |
| 3. Juni 1859 | Madrid-Guadalajara | Madr.-Sarag. | 57 | |
| „ | Mogente-Encina | Almansa-Valencia | 32 | |
| „ | Barcelona-Moncada | Sarag.-Barcel. | 11 | 1088 |
| März 1860 | Sevilla-Xeres | Sevilla-Xeres | 94 | |
| 1. Aug. „ | Venta de Baños-Alar del Rey | Nord | 91 | |
| 1. Sept. „ | Tudela-Pamplona | Sarag.-Barc. | 103 | |
| 2. Oct. „ | Barcena-Santander | Isabella | 55 | |
| „ | San Childrian-Burgos | Nord | 218 | 1649 |
| März 1861 | Puerto de S. Maria-Cadix | Sevilla-Xeres | 39 | |
| 9. Aug. „ | Madrid-Escurial | Nord | 51 | |
| 19. Sept. „ | Tarrasa-Saragossa | Sarag.-Barc. | 333 | |
| 19. „ „ | Casetas-Tudela | id | 62 | |
| 19. „ „ | Casetas-Saragossa | Madr.-Sarag. | 13 | |
| „ | Guadalajara-Jadraque | id. | 48 | |
| „ | Burgos-Quintanapalla | Nord | 17 | |
| „ | Alcazar-Ciudad Real | Madr.-Sarag. | 115 | |
| „ | Granollers-Hostalrich | Barcel.-Figueras | 35 | 2362 |
| 17. März 1862 | Tordera-Gerona | id. | 40 | |
| 17. „ „ | Hostalrich-Empalme | id. | 5 | |
| 10. April „ | Quintanapalla-Alsasua | Nord | 149 | |
| „ | Jadraque-Medinaceli | Madr.-Sarag. | 61 | |
| „ | Manzanares-St. Cruz de Mudela | id. | 42 | |
| „ | Valencia-Castellon | Almansa-Valencia | 69 | 2728 |
| 1. Febr. 1863 | Murcia-Cartagena | Madr.-Sarag. | 64 | |
| 4. „ „ | Medinaceli-Alhama | id. | 53 | |
| 2. März „ | Bilbao-Orduña | Tudela-Bilbao | 41 | |
| 4. „ „ | Avila-San Childrian | Nord | 31 | |
| 13. Mai „ | Montblanch-Reus | Lerida-Tarrag. | 28 | |
| 15. „ „ | Orduña-Haro | Tudela-Bilbao | 82 | |
| 25. „ „ | Alhama-Casetas | Madr.-Sarag. | 109 | |
| 24. Juni „ | Barcelona-Sarria | Barc.-Sarria | 5 | |
| 1. Juli „ | Escurial-Avila | Nord | 63 | |
| 31. Aug. „ | Haro-Castejon | Tudela-Bilbao | 126 | |
| 1. Sept. „ | Beasain-S. Sebastian | Nord | 41 | |
| 16. „ „ | Malaga-Alora | Cordova-Malaga | 38 | |
| 20. Sept. „ | Badajoz-Portug. Grenze | Portugiesische B. | 6 | |
| 18. Oct. „ | San Sebastian-Irun | Nord | 17 | |
| 9. Nov. „ | Palencia-Leon | Nordwest | 123 | |
| 19. „ „ | Castellon-Benicasin | Almansa-Val. | 13 | 3568 |
| 5. Febr. 1864 | Chinchilla-Hellin | Madr.-Sarag. | 50 | |
| 9. „ „ | Pampelona-Irurzun | Sarag.-Barcel. | 22 | |
| April „ | Quintanilla-Orleo | Isabella | 13 | |
| 1. Mai „ | Medina-Toro | Medina-Zamora | 58 | |
| 1. Juli „ | Toro-Zamora | id. | 32 | |
| 15. Aug. „ | Irun-Hendaye (Grenze) | Nord | 2 | |
| 19. „ „ | Ciudad Real-Puerto Llano | Ciudad-R. Badajoz | 39 | |
| 20. „ „ | Olozogoitia-Beasain | Nord | 44 | |
| 12. Sept. „ | Utrera-Moron | Utrera-Moron | 36 | |
| 21. „ „ | Tardiente-Huesca | Sarag.-Barcel. | 22 | |
| 1. Oct. „ | Madrider Gürtelbahn | Nord | 7 | |
| 8. „ „ | Hellin-Agramon | Madr.-Sarag. | 20 | |
| 8. Oct. 1864 | Cieza-Murcia | Madr.-Sarag. | 50 | |
| 20. „ „ | Merida-Badajoz | Ciudad-Badaj. | 59 | 4022 |
| 12. März 1865 | Benicasin-Uldecona | Almansa-Val. | 81 | |
| 12. „ „ | Amposta-Tarragona | id. | 70 | |
| 25. „ „ | St. Cruz de Mudela-Venta de Cardenas | Madr.-Sarag. | 27 | |
| 15. April „ | Tarragona-Martorell | Tarag.-Barc. | 73 | |
| 27. „ „ | Agramon-Cieza | Madr.-Sarag. | 43 | |
| 22. Juni „ | Irurzun-Alsasua | Sarag.-Barc. | 30 | |
| 26. Juli „ | Montblanch-Espluga de Francoli | Lerida-Tarag. | 6 | |
| 28. „ „ | Puerto Llano-Veredas | Ciud.-Badaj. | 19 | |
| 15. Aug. „ | Cordova-Alora | Cordova-Mal. | 157 | |
| 15. „ „ | Bobadilla-Antequera | id. | 15 | |
| 28. „ „ | Magacela-Merida | Ciudad-Badaj. | 68 | |
| 5. Nov. „ | Esploga de Francoli-Vimbodi | Lerida-Tarag. | 5 | |
| 1. Dec. „ | Vilches-Cordova | Madr.-Sarag. | 145 | 4761 |
| 2. Febr. 1866 | Reinosa-Santiurda | Isabella | 10 | |
| 15. „ „ | Leon-Astorga | Nordwest | 52 | |
| 15. März „ | Castuera-Magacela | Ciudad-Badaj. | 29 | |
| 30. Juni „ | Almorchon-Castuera | id. | 24 | |
| 8. Juli „ | Santiurda-Barcena | Isabella | 23 | |
| 15. Sept. „ | Venta de Cardenas-Vilches | Madr.-Sarag. | 30 | |
| 4. Nov. „ | Veredas-Almorchon | Ciud.-Badaj. | 98 | |
| 10. Dec. „ | Loja-Granada | Cordova-Mal. | 54 | 5081 |
| 1867 | Ulldecona-Amposta | Almansa-Valencia | 42 | 5123 |
| 1. Apr. 1868 | Almorchon-Belmez | Ciudad-Badajoz | 64 | |
| „ | Astorga-Branuelas | Nordwest | 27 | |
| „ | Leon-Robla | id. | 26 | 5240 |
| 15. Aug. 1869 | Robla-Pola | id. | 10 | 5250 |

| Eröffnungszeit. | Eröffnete Strecke. | Name der Bahn. | Kil. | Am Jahresschlusse Kil. |
|---|---|---|---|---|
| 1870 | Antequera-Archidona | Cordova-Malaga | 5 | |
| „ | Utrera-Marchena | Utrera-Moron | c. 40 | 5295 |
| 1. Juni 1871 | Tramway in Madrid | | ? | |
| 31. Aug. „ | Archidona-Sustancias | Cordova-Malaga | c. 5 | |
| „ | Belmez-Alhondiguilla | Ciudad Real-Badaj. | 28 | 5328 |

In Portugal begann die Regierung mit dem Eisenbahnbaue im Jahre 1854 und vollendete eine kleine Strecke von der Hauptstadt aus. Im Jahre 1859 wurde die Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen organisirt und übernahm mit einer Staatssubvention den Bau der beiden Hauptlinien von Lissabon nach der Spanischen Grenze bei Badajoz und von Lissabon nach Oporto; beide Linien wurden im Jahre 1864 vollendet. Die ausserdem noch bestehende, einer Englischen Gesellschaft gehörende Südbahn nach Evora und Beja ging im Jahre 1869 in den Besitz der Regierung über.

In der neuesten Zeit hat man versucht, das Larmanjat'sche System* von Eisenbahnen, welche auf den gewöhnlichen Strassen zu verkehren bestimmt sind, in Portugal einzuführen, und es wurde die erste Section der nach diesem Systeme erbauten Eisenbahn von Lissabon nach Torres Vedras am 6. Februar 1870 eröffnet.

Das Portugiesische Eisenbahnnetz bestand am Schlusse des Jahres 1871 aus folgenden Linien in einer Länge von 780 Kil.

| Name der Bahn. | Kilom. | Jahr der Eröffnung. |
|---|---|---|
| 1) Portugiesische Bahn. | | |
| Lissabon-Badajoz | 281 | 54—63 |
| Entrocamento-Oporto | 226 | 63—64 |
| 2) Südbahn. | | |
| Barreiro-Evora | 116 | 62—63 |
| Pinhal novo-Setubal | 13 | 62 |
| Casa Branca-Beja | 64 | 64 |
| Beja-Quintos | c. 20 | 71 |
| Beja-Casevel | c. 40 | 71 |
| 3) Lisssabon-Torres Vedras (1. Section) | c. 20 | 70 |

**Geschichtstafel der Portugiesischen Bahnen.**

| Eröffnungszeit. | Eröffnete Strecke. | Name der Bahn. | Kil. | Am Jahres-Schlusse Kil. |
|---|---|---|---|---|
| 1854 | Lissabon-Carregado | Portug. B. | 36 | 36 |
| 1860 | Carregado-Ponte d'Asseca | id. | 31 | 67 |
| 1862 | Ponte d'Asseca-Abrantes | id. | 68 | |
| „ | Pinhal novo-Setubal | Südbahn | 13 | |
| „ | Barreiro-Vendas novas | id. | 56 | 204 |
| 8. Juni 1863 | Villa nova de Gaja (Oporto)-Estareja | Portug. B. | 45 | |
| 13. Sept. „ | Vendas novas-Evora | Südbahn | 60 | |
| 24. „ „ | Abrantes-Badajoz | Portug. B. | 146 | 455 |
| 14. Febr. 1864 | Casa Branca-Beja | Südbahn | 64 | |
| 7. Juli „ | Entrocamento-Estareja | Portug. B. | 181 | 700 |
| 6. Febr. 1870 | Lissabon-Torres Vedras (1. Sect.) | Liss.-Tor. V. | c. 20 | 720 |
| 1871 | Beja-Quintos | Südbahn | c. 20 | |
| „ | Beja-Casevel | id. | c. 40 | 780 |

* Siehe Jahrgang 1868 No. 21, S. 274 dieser Zeitung.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

**Die Verhandlungen des Deutschen Handelstags über die Eisenbahnvorlage.** Der Deutsche Handelstag, welcher den 13. bis 15. Mai in Leipzig tagte, hatte in seine Berathungen auch „die Eisenbahnfrage" aufgenommen, bezüglich welcher der bleibende Ausschuss folgende Anträge gestellt hat:

1) Der Abstand zwischen Dem, was Handel und Verkehr von den Eisenbahnen mit Recht fordern, und Dem, was die letzteren geleistet haben, ist im Jahre 1871 greller hervorgetreten, als je zuvor.

Die Unpünktlichkeit der Leistungen, die sich häufenden Unfälle und die für Personen und Güter daraus hervorgehende Unsicherheit finden in den vorausgegangenen Kriegsereignissen nur theilweise ihre Erklärung und deuten im Uebrigen darauf hin, dass die Eisenbahnverwaltungen das naturgemässe stetige Steigen des Verkehrs unterschätzt und sich nicht mit der erforderlichen Umsicht darauf vorbereitet haben.

Insbesondere wirkte empfindlich der Mangel an Wagen und Locomotiven, die unzureichende Ausdehnung der Bahnhofsanlagen, insbesondere der Güter- und Rangirbahnhöfe, sowie der Umstand, dass manche wichtige Bahnen nur eingeleisig angelegt sind.

2) Die Herbeiführung befriedigender Zustände ist im Wesentlichen von der Vermehrung der Concurrenz auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu erwarten. Es ist daher zu fördern:

a) die Concurrenz der Wasserstrassen mit den Eisenbahnen, insbesondere die Regulirung alter bestehender Wasserstrassen und der Bau neuer Schiffahrtscanäle, der von den Staatsregierungen seit einem Menschenalter völlig vernachlässigt ist;

b) die Concurrenz neu zu erbauender Eisenbahnen mit den alten, die in den letzten Jahren durch Verweigerung und Verzögerung nachgesuchter Concessionen und Belastung derselben mit unstatthaften Bedingungen mehrfach erschwert ist;

c) die Feststellung eines Wagenraumtarifs, wie er u. A. in Elsass-Lothringen bereits durchgeführt ist.

3) Abgesehen davon, ob eine Vergleichung der Leistungen der Staatsbahnen mit denjenigen der Privatbahnen zu Gunsten der ersteren ausfallen würde, ist eine Abhilfe der bestehenden Uebelstände von einem Uebergange des gesammten Eisenbahnbetriebes in die Hände des Staats nicht zu erhoffen.

4) Dagegen sind alle durch die Reichsverfassung und durch einzelne Landesgesetze (z. B. das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838) in die Hände des Staats gelegten Aufsichtsrechte mit Ernst und Nachdruck zu handhaben.

Vor Allem wird die Bildung einer Reichscentralbehörde für das Eisenbahnwesen vorausgesetzt, welche nicht nur auf erhobene Beschwerde gegen Missbräuche einschreitet, sondern von Amtswegen darüber wachte, dass die Art. 41—47 der Reichsverfassung zur Ausführung kommen.

5) Was die Höhe der Tarifsätze anbelangt, so ist jede Ermässigung derselben willkommen zu heissen, mag sie auch vorübergehend zu differentiellen Vergünstigungen oder zu einer weiteren Complication des Tarifs führen oder nur auf beschränkte Zeit oder für die Versendung grösserer Quantitäten bewilligt sein. Es liegt jedoch im Interesse der Eisenbahnverwaltungen nicht minder als im öffentlichen Interesse, bei jeder Ermässigung, die unter dem Drucke von Concurrenzverhältnissen eingeführt wird, zu untersuchen, ob dieselbe nicht einer Generalisirung fähig ist.

6) Was die Haftpflicht für den Verderb und Verlust anvertrauter Güter anbetrifft, so haben die vielfach erhobenen Klagen ihren Grund weniger in den Mängeln der bestehenden Gesetze, als in dem Mangel an geschäftlicher Coulanz Seitens mancher Verwaltungen.

Wenn einerseits das Gesetz den Eisenbahnverwaltungen die Möglichkeit geben muss, sich gegen böswillige und betrügerische Ansprüche Seitens der Versender zu schützen, so ist es andererseits eine moralische Pflicht der Eisenbahnen, thatsächlich begründeten Ersatzansprüchen selbst da zu genügen, wo der Wortlaut des Gesetzes ihnen eine Handhabe zur Ablehnung bietet.

7) Die Lieferfristen können durchweg abgekürzt und müssen pünktlicher innegehalten werden. Es liegt im eigenen Interesse der Verwaltung, jede einzelne Sendung mit der höchst möglichen Beschleunigung abzufertigen. Je kürzer die Lieferungsfrist ist, desto geringer sind die durch die Behandlung der Waare verursachten Verwaltungskosten.

8) Reverse, die eine Abänderung des vorgeschriebenen Frachtbriefformulars enthalten, dürfen die Verwaltungen von den Absendern nur in den seltenen Fällen erfordern, in denen das Handelsgesetzbuch dies ausdrücklich zulässt. In allen andern Fällen sind derartige Reverse entweder überflüssig oder rechtsunverbindlich, also zu vermeiden. Als selbstverständlich ist es zu bezeichnen, dass keinem Versender zugemuthet werden darf, eine thatsächlich unrichtige Behauptung im Reverse zuzugeben, beispielsweise darf das Zugeständniss mangelhafter Verpackung nie da erfordert werden, wo die Verpackung eine befriedigende war.

9) Die Verbesserung des Civilprocesses, insbesondere die Einführung von Handelsgerichten und eines mündlichen schleunigen Verfahrens ist auch aus dem Grunde anzustreben, um Strettigkeiten

zwischen Eisenbahn-Verwaltungen und Versendern in befriedigenderer Weise als bisher zur Erledigung zu bringen.

Die Einführung von Schiedsgerichten zur Erledigung solcher Streitigkeiten nach dem durch § 108 der Reichs-Gewerbe-Ordnung geschaffenen Vorbilde verdient in Erwägung gezogen zu werden.

Punkt 1 der Anträge wurde mit grosser Majorität angenommen.

Zu Punkt 2 begründete in längerer Rede Delegirter Witte-Rostock einen Antrag, der in der Meinung gipfelte, dass eine wahre Garantie gegen Fortdauer resp. Wiederkehr der den Eisenbahnen zur Last gelegten Missverhältnisse und Mängel nur dann erreicht werden könne, wenn das gesammte Eisenbahnwesen an den Staat übergehe. Redner verkannte jedoch selbst nicht, dass eine solche Umgestaltung des Deutschen Eisenbahnwesens erhebliche Vorbereitungen erfordern werde, so dass es sich empfehle, vorläufig auf Einrichtungen Bedacht zu nehmen, um inzwischen den dringendsten Anforderungen des verkehrtreibenden Publicums zu genügen und in dieser Richtung sei es räthlich, dem Bundesrathe des Deutschen Reiches den Antrag zu unterbreiten:

1) „Es wird eine Reichs-Central-Behörde für das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen eingesetzt, welche in Uebereinstimmung mit dem Wortlaute des § 42 der Deutschen Reichsverfassung die Deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet.

2) Die Eisenbahn-Central-Behörde führt unter gänzlicher Beseitigung aller Güter-Classificationen auf allen Deutschen Staatsbahnen den in Elsass-Lothringen bewährten und jetzt bereits vom Südwestdeutschen Eisenbahnverbande angenommenen Wagen-Raum- und Collitarif ein und wird bei den Privatbahnen auf Annahme desselben Tarifes hinwirken.

Die Mehrzahl der Redner sprach sich jedoch gegen die Ansichten des Delegirten Witte aus und hob hervor, dass dessen Anträge, wenn schon Gutes in ihnen nicht zu verkennen sei, doch weit über das gesteckte Ziel hinausschössen und ergab sich in dessen Folge auch die Annahme der Ausschussanträge sub 2 a, b und c, letzteren mit dem Zusatze „und Collitarifs“ und Hinzufügung eines Punktes d): „die Vermehrung der Geleise unter Trennung des Personen- vom Güterverkehr.“

Ueber Punkt 3 der Ausschussanträge, welchen der Antrag Moll's bereits bei Punkt 2 bekämpft hatte, ging man nach längerer Debatte zur Tagesordnung über.

Punkt 4 wird mit folgendem Zusatze: „Insbesondere ist darüber zu wachen, dass die bei ineinandergreifenden Concurrenzbahnen nur allzu häufig absichtlich gestörten Anschlüsse im Interesse des Publikums der Art hergestellt werden, dass jeder unnöthiger Aufenthalt vermieden wird“, angenommen.

Punkt 5 wird ebenfalls angenommen, gleichzeitig indessen folgender Antrag des Delegirten Oberbürgermeister Moll-Mannheim dem Ausschuss zur weiteren Erwägung überwiesen:

„Was die Höhe der Tarifsätze betrifft, so ist allgemein und insbesondere durch den bleidenden Ausschuss des Deutschen Handelstages mit allem Nachdruck dahin zu wirken, dass die in Beziehung auf diese Frage gefassten Beschlüsse des 1. und 3. Deutschen Handelstages allgemein zur Ausführung kommen, dass namentlich:

A. die Tarife möglichst nach gleichen Einheitssätzen pro Centner und Meile gebildet werden, durch die Trennung der wirthschaftlichen Funktionen, aus denen sich der Eisenbahntransport zusammensetzt, eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge und der Zugkraft und dadurch eine Herabsetzung des Transportpreises herbeigeführt werde.

Die Classification der Güter in den Tarifen der verschiedenen Bahnen möglichst in Uebereinstimmung mit der Classification der mit Deutschland verbundenen Linien der Nachbarstaaten eine gleichmässige und vereinfachte werde.

B. Die Differentialtarife verändern, wenn keine gegründeten Concurrenz-Interessen dazu nöthigen, und die Rücksicht auf das finanzielle Ergebniss des Bahnunternehmens die Beibehaltung der bisherigen unverhältnissmässigen Höhe des Tarifs im unterbrochenen Verkehr nicht zur Pflicht machen, in willkürlicher Weise die natürlichen Bedingungen, unter denen Handel und Industrie produciren und versenden. Sie verstossen alsdann gegen die wirthschaftlichen Landesinteressen. — Dagegen ist jede durch das eigene Interesse der Eisenbahnen gebotene Frachtherabsetzung, selbst wenn dieselbe nicht alsbald auf jede Verkehrsart (Lokalverkehr) ausgedehnt werden kann, im allgemeinen Interesse wünschenswerth.

Da, wo zwingende Umstände nöthigen, von den Einheitssätzen abzuweichen, sind die Tarife für Zwischenstationen in ein der Billigkeit entsprechendes Verhältniss zu den Tarifsätzen der Endstationen zu stellen.

Keinesfalls darf die Gesammtfracht für eine geographisch entfernter gelegene Station niedriger sein, als für eine derselben Route angehörige nähere Station.

C. Es ist dahin zu wirken, dass in Ausführung des § 45 der Deutschen Bundesverfassung so bald wie nur irgend möglich:

a) für den Transport von Massengütern auf Enfernungen von nicht unter 10 Meilen der Epfennigtarif eingeführt,

b) die von Bahn zu Bahn transitirenden Güter ohne Uebergangsgebühr übernommen,

c) der Betrieb auf den von den industriellen Etablissements gebauten Privat-Anschlussbahnen zu den Selbstkosten bewerkstelligt werde.“

An Stelle des Punktes 6 der Ausschusanträge wurde folgender Antrag desselben Antragstellers angenommen:

„Was die Haftpflicht für den Verderb und Verlust anvertrauter Güter betrifft, so wolle mit gleichem Nachdruck dahin gewirkt werden, dass durch die Reichsgesetzgebung die den Eisenbahnen durch Art. 424 ff. des Handelsgesetzbuches eingeräumte Ausnahmestellung beseitigt, die Haftpflicht der Eisenbahnen vielmehr derjenigen der gewöhnlichen Frachtführer nach Höhe und Ausdehnung vollständig gleichgestellt und namentlich nach Art. 423 l. c. mit Beseitigung aller Ausnahmen ausgesprochen werde:

Dass Special-Verträge (Reglements, Reverse etc.), durch welche die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers beim Gütertransport zum Schadenersatze beschränkt oder aufgehoben werden, keine rechtliche Wirkung haben. Hiernach würde dann insbesondere auch der Art. 427 des Handelsgesetzbuches hinwegfallen müssen, wonach der bei Verderb oder Verlust anvertrauter Güter zu leistende Schadenersatz nicht gemäss Art. 396 nach dem gemeinen Handelswerthe, sondern nur nach einem im Voraus bestimmten Normalsatze zu vergüten ist.“

Gleichzeitig mit dem Ausschussantrage ad 6 wurde auch ein Antrag des Delegirten Bertelsmann-Bielefeld, der in allgemeiner Weise die Mängel der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen bekämpfte, abgelehnt.

Ueber Punkt 7 entwickelte sich lebhafte Debatte, die auch zur Stellung mehrerer selbstständiger resp. Zusatzanträge zu dem Ausschussantrage führte. Angenommen wurde schliesslich der letztere mit folgendem Zusatze des Delegirten Moll-Mannheim:

„Unter Aufhebung der den vollen Schadenersatz für verspätete Lieferung zur Zeit noch beschränkenden gesetzlichen Bestimmungen sind die Eisenbahnen verpflichtet, alle ihnen im regelmässigen Verkehr zur Beförderung angebotenen Personen und Güter anzunehmen und sie rechtzeitig abzuliefern. Höhere Gewalt und Unmöglichkeit entscheidet der Richter.“

Punkt 8 der Ausschussanträge wurde vor Eröffnung der Debatte zurückgezogen.

Punkt 9 endlich wird ohne Debatte genehmigt und damit die Berathung der Eisenbahnvorlage beendet. Wir können hier nicht auf eine eingehende Kritik der vorstehenden Beschlüsse der Versammlung uns einlassen, scheinen will es uns jedoch aus dem Gange der Verhandlungen, und das mag nicht verschwiegen werden, dass es wohl dem einen oder andern Mitgliede an einem klaren Ueberblick der Eisenbahnverhältnisse gebreche, einem Ueberblicke, der einerseits allerdings dem Laien und dies waren ja die Mitglieder meistens, nicht zugemuthet werden kann, der aber andererseits auch unbedingt erfordert werden muss, um über Verhältnisse zu urtheilen, die dem betreffenden Specialbereiche angehören. Es scheint nun einmal neuerdings Mode geworden zu sein, die Einrichtungen der Eisenbahnen nicht mit rosiger Brille anzusehen und einzelne vorhandene Mängel, die ja gar nicht weggeleugnet werden sollen, zu Alles störenden Uebelständen zu erheben. Gewiss ist es anerkennenswerth von dem Handelstage, auch die hier vorhandenen Querelen in seinen Bereich gezogen zu haben, und Mittel und Wege zu suchen, dem verkehrtreibenden Publikum Erleichterungen zu verschaffen, aber auch hierbei ist es geboten, die richtige, durch die Verhältnisse bedingte Grenze einzuhalten, während der Gang der Verhandlungen einem Mitgliede selbst die Aeusserung abnöthigte, man solle sich an einem möglichen und bescheidenen Maasse des zu Erringenden genügen lassen und nicht das Kind mit dem Bade ausschütten.

—*st.*— **Ein Wort über Eisenbahn-Personenverkehr.** In einer Zeit, wie der jetzigen, wo das Eisenbahnwesen in Deutschland einen früher nicht dagewesenen Aufschwung nimmt und wo der Personenverkehr auf den Eisenbahnen sich für die grossen Städte zu einer Lebensbedingung zu gestalten anfängt, indem er das wirksamste und auf die Dauer einzig wirksame Mittel an die Hand giebt, um der Wohnungsnoth zu begegnen, scheint es nicht unzweckmässig, die Veränderungen öffentlich zu besprechen, welchen der Personenverkehr in seiner ganzen Handhabung unterworfen werden muss, um den wie angedeutet, an ihn zu stellenden Erwartungen wirklich zu genügen. Dass solche Veränderungen oder Vervollkommnungen des bisher bei uns Ueblichen nothwendig sind, leuchtet uns allerdings am meisten ein, wenn wir in verschiedenen Nachbarländern reisen, doch halten wir, auch ohne auf das Ausland zu blicken, das Vorhandensein der Bedürfnissfrage durch die Unzufriedenheit mit den Eisenbahnen, die sich jetzt in unserem Publikum mehr als sonst geltend macht, und durch die entschieden bei uns obwaltende Abneigung gegen den Gebrauch derselben als Mittel für den täglichen kleinen Verkehr, für vollständig erwiesen.

Wir würden es nun den Eisenbahnverwaltungen — zu deren Rathgeber wir uns nicht berufen fühlen — überlassen, Abhülfe zu schaffen, da wo Mängel vorhanden sind. Wir glauben jedoch, dass dies gründlich nicht geschehen kann ohne ganz wesentliche Mitwirkung des Publikums. Es ist daher auch der Zweck dieser Zeilen, eine Anregung zum Nachdenken und zur Besprechung über den beregten Gegenstand in weiteren Kreisen zu geben. Der Güterverkehr soll hier nicht mit in die Discussion gezogen werden, weil das Publikum im Grossen und Ganzen (die öffentliche Meinung) sich

hierüber weniger leicht ein Urtheil bilden und noch weniger selbstthätig zur Besserung unhaltbar gewordener Zustände mitwirken kann, als beim Personenverkehr.

Um nun gleich *in medias res* vorzudringen, bezeichnen wir eine gewisse Schwerfälligkeit als denjenigen Charakterzug unseres Personenverkehrs, der vor Allem beseitigt werden muss, und machen für das Vorhandensein derselben nicht allein die Bahnverwaltungen sondern uns selbst, als Deutsches Publikum, verantwortlich.

So wird die Art der Benutzung der Empfangsgebäude zwar durch die Verordnungen der Bahnverwaltungen geregelt, doch stehen diese mehr oder weniger unter dem Einflusse der öffentlichen Meinung. Letzere aber ist bei uns gewohnt, auch für das nicht reisende Publikum die unbeschränkte Verfügung nicht allein über die Wartesäle, sondern auch über die Perrons in Anspruch zu nehmen.

An kleinen Orten macht man den Bahnhof gern zum Ziel der Spaziergänge und würde sehr unzufrieden sein, wenn man nicht auf dem Perron patrouilliren dürfte, um bei dem etwaigen Eintreffen eines Zuges die ankommenden oder durchpassirenden Reisenden zu mustern. In grossen Städten fällt dies zwar fort, dagegen fühlt auch hier die Familie oder Freundschaft des einzelnen Abreisenden oder Ankommenden — und wäre sie noch so zahlreich — sich berechtigt, den Abschied oder die Begrüssung unmittelbar an der Wagenthür stattfinden zu lassen, und weiss ihrem Unwillen über eine Eisenbahnverwaltung kaum Worte zu geben, die es wagen sollte, durch Absperren des Perrons sie in ihrem vermeintlichen Rechte zu beeinträchtigen.

Bisweilen hat eine solche Zurückhaltung nicht mitreisender Begleiter allerdings praktische Unannehmlichkeiten für Reisende, des vielen Handgepäcks wegen, welches sie mitzunehmen für zweckmässig halten, aber allein vom Wartesaal bis zum Wagen zu tragen nicht im Stande sind.

Unter der Ueberfüllung des Perrons haben zunächst die Betriebsbeamten zu leiden. Ihre Bewegung wird gehemmt, das Uebersehen des Zuges gehindert. Die Schaffner sind in Ungewissheit darüber, ob die Leute, die sie in den Coupés sitzen sehen, sämmtlich mitzufahren beabsichtigen, und haben daher doppelte Arbeit und manchen Aerger beim Placiren der Reisenden. Dass sie unwillig werden, kann man ihnen bisweilen nicht verdenken und die freilich natürlichen Klagen des Publikums hierüber sind nicht immer ganz berechtigt. Schlimmer als dies sind aber die Verspätungen im Abgange der Züge, welche oft durch die Ueberfüllung des Perrons mit Zuschauern veranlasst werden.

Es wäre daher zu wünschen, dass die öffentliche Meinung solchen Bahnverwaltungen, die hier durch Absperren der Perrons eine Besserung herbeizuführen streben, nicht nur keinen Widerstand entgegenstellte, sondern ihnen ihre vollste Unterstützung angedeihen liesse.

Dass die erwähnte Maassregel, die ausserhalb Deutschlands fast allgemein ist, auch hier über kurz und lang mehr und mehr Eingang finden wird, ist uns nicht zweifelhaft. Dieselbe würde noch dadurch die Abfertigung der Züge sehr beschleunigen helfen, da sie die Möglichkeit gewährt, die Billetcontrolle an den nach dem Perron führenden Thüren stattfinden zu lassen und diese Arbeit dem Zugpersonal abzunehmen, welches dann nur darüber zu wachen hätte, dass die Reisenden keine höhere Wagenclasse benutzen als ihnen zukommt.

Das Abnehmen der Billets, d. h. die Controlle darüber, ob Jemand nicht zu weit mitgefahren ist, würde am Ausgange aus den Stationen durch dort stationirte Beamte stattfinden.

Es bleibt nun noch eine Arbeit, welche das Zugpersonal vor Abgang des Zuges zu besorgen hat, nämlich das Placiren der Reisenden. In der Weise, wie dies ausgeführt wird, ist unserem Dafürhalten nach eine Aenderung sehr wünschenswerth und würde sich auch leicht erreichen lassen, wenn der Anstoss dazu von der öffentlichen Meinung gegeben würde.

Das Bevormundungssystem, welches zum Schaden unserer ganzen Entwickelung noch in allen Deutschen Verhältnissen herrscht, tritt auch hier recht deutlich hervor. Und es will uns leider bedünken, dass ein grosser, wenn nicht der grösste Theil des Publikums sich dabei sehr wohl zu befinden scheint. Die meisten Deutschen Reisenden wollen von dem Augenblick, wo sie den Bahnhof betreten, bis zu dem, wo sie ihn am Ziele ihrer Reise wieder verlassen, bevormundet sein: zunächst von dem Gepäckträger, von dem sie sich ihr Gepäck expediren lassen — auf die Gefahr hin, es vertauscht zu sehen, — dann von dem Schaffner, der ihnen ein Coupé — natürlich ein möglichst wenig besetztes — anweisen soll, endlich wieder vom Schaffner, der ihnen die Wagenthür rechtzeitig zu öffnen und sie daran zu erinnern hat, dass es Zeit für sie sei auszusteigen.

Dass die Schaffner ihr Recht, den Reisenden ihre Plätze anzuweisen, eifersüchtig behaupten, ist abgesehen von dem persönlichen Nutzen, den sie oft daraus zu ziehen wissen, nicht zu verwundern, weil ihnen die ganze Billetcontrolle obliegt, welche ihnen bedeutend erschwert würde, wenn sich die Reisenden ihre Plätze nach Belieben

Nun scheint es uns aber geradezu unwürdig, sich in nicht immer zarter Weise zurechtweisen zu lassen, wo man dies gar nicht nöthig hat, ja sich Verweise wie ein Schulkind zuzuziehen, wenn man sich untersteht, seinen Platz, den man recht gut zu finden weiss, einzunehmen, ohne zuvor um die Erlaubniss zu bitten. Wir meinen, das Publikum müsste sich besser dabei befinden, wenn ihm durch deutliche Bezeichnung der Stationen, nach welchen die einzelnen Wagen gehen, an diesen selbst der Weg gewiesen würde und das Zugpersonal auf Anfragen zwar stets Auskunft zu ertheilen bereit wäre, im Uebrigen aber dem Reisenden die Wahl seines Platzes überliesse. Um an das rechtzeitige Aussteigen zu erinnern, dürfte (wenigstens bei Tage) genügen, wenn auf den Perrons an den Zügen entlang die Namen der Stationen laut und verständlich gerufen würden. Das auch jetzt ziemlich allgemein eingeführte deutliche Anschreiben der Stationsnamen an verschiedenen Stellen des Perrons wäre natürlich beizubehalten.

Schliesslich kommen wir zu einem Vorschlag, den wir kaum wagen würden, wenn wir nicht den Personenverkehr hauptsächlich in seiner Bedeutung für die grossen Städte, also den Localverkehr hätten betrachten wollen: wir meinen die Einführung von (vierrädrigen) Wagen mit lang durchgehendem Mittelgang nach Americanischem oder Schweizerischem System. Durch diese Wagen sind die vorher angedeuteten Verkehrserleichterungen und Mittel zur schnelleren Abfertigung der Züge erst in ihrer ganzen Ausdehnung zu erreichen und auszunutzen. Die Reisenden können den Zug sehr schnell an jeder beliebigen Stelle besteigen und sich ihren Platz, wenn es sein muss, während der Fahrt suchen. Die Controlle der richtigen Wagenclasse kann durch die Schaffner unterwegs leicht und bequem ausgeführt werden. Das Oeffnen der Thüren zum Aussteigen kann den Reisenden selbst überlassen bleiben, da eine Gefahr durch offen stehende Thüren nicht herbeigeführt wird.

Hier schliessen wir und widerstehen der Versuchung, auf die weiteren Vorzüge des beregten Wagensystems einzugehen. Unserer individuellen Ansicht folgend, würden wir dasselbe für den gesammten Verkehr empfehlen und könnten uns dabei unter Anderm auf die in dem Heusinger'schen Handbuch für Eisenbahntechnik ausgesprochene Ansicht des Herrn Baurath Sonne berufen. Wir gehen aber so weit hier nicht, weil wir dann auf sehr grossen Widerstand zu stossen fürchten müssten, und weil wir auch selbst der Ansicht sind, dass jenes Wagensystem noch mancher Veränderungen bedarf, ehe es für den grossen Verkehr in unsern nordischen Gegenden anwendbar ist.

Für den kleinen (Local-) Verkehr kann das System aber unserer Ansicht nach ohne Weiteres angenommen werden. Und zwar glauben wir, dass die dadurch, sowie durch unsere vorhergehenden Vorschläge zu erreichenden Vortheile sich in gleichem Maasse dem Publikum wie den Bahnverwaltungen gegenüber fühlbar machen würden.

(Deutsche Bauzeitung).

⊙ **Aus Bayern.** (Stand der Eisenbahnbauten auf den neuen Ostbahnlinien Landau - Germesheim; Siegelsdorf-Langenzenn; Augsburg-Friedberg.)

München, den 20. Mai. Ueber den Stand der Bauarbeiten auf den neuen Linien berichtet die Direction der k. Bayer. priv. Ostbahnen folgendermassen: Die $17_{,38}$ Sunden lange Strecke Neumarkt-Regensburg ist in vollem Baubetriebe und es sind die in ununterbrochener Reihe folgenden aussergewöhnlichen Erd- und Kunstbau-Arbeiten, von denen die Thal- und Flussübergänge bei Leutenbach, Labermühle, ($39_{,07}$ m. hoch), Bogenmühle, Friesenmühle ($40_{,90}$ m. hoch), Endorf, Bergstetten, Hammergraben, Kohlstätte, Mühlgraden und Mariaort ($21_{,50}$ m. hoch), dann die Erd- und Felseneinschnitte bei Sallmannsdorf, Batzhausen, Parsberg, Seebach, Nittendorf und Ettenzhausen erwähnungswerth sind, so weit vorgeschritten, dass beim Fernebleiben weiterer unvorsehbarer Hindernisse die gänzliche Vollendung dieser Strecke bis zum nächsten Sommer in Aussicht genommen werden darf. Der Arbeitseffect des Jahres 1871 entziffert die Bewegung von 3015900 Ckm. Erdmaterial, worunter 1198100 Ckm. gebundenes Gestein und die Herstellung von 103200 Ckm. verschiedener Mauerwerksgattungen. — Die Fundationen für die Brückenbauten der Laaberübergänge bei Neufahrn und Eggenmühl auf der Linie Neufahrn-Obertraubling sind vollendet und die Bauarbeiten auf der ganzen Linie im Gange. Die Gesammtarbeiten auf dieser Linie umfassen: die Bewegung von 1 560 000 Ckm. ungebundener Erdmasse, die Ausführung von 26 190 Ckm. verschiedener Mauerwerksgattungen, die Lieferung von 4100 Ckm. Brückenfahrbahnen, die Aufbringung von 86 100 Ckm. Unterbaumaterial und die Herstellung von 19 800 Ckm. Chaussirungs- und Pflasterungsarbeiten. Die Inbetriebsetzung dieser Linie ist, wenn nicht unübersteigliche Hindernisse sich unvermuthet in den Weg stellen, zugleich mit jener von Neumarkt nach Regensburg beabsichtigt.

Mit dem Bau der $2_{,68}$ Stunden langen Strecke Sünching-Straubing ward auf dem Wege des Accordes im September v. J. begonnen. Mit Jahresschluss war die Fundation ber Laberbrücke bei Radldorf vollendet und waren alle übrigen Arbeiten derart in Betrieb gesetzt, dass einer ehebaldigen Vollendung entgegengesehen werden kann. Herzustellen sind: 166 500 Ckm. Erdarbeiten, 3500 Ckm. Kunstbauten, 1560 Ctr. eiserne Brückenfahrbahnen, 29 900 Ckm. Unterbaumaterial und 650 Ckm. Chaussirungen und Pflasterungen. — Der Schienenbedarf für die ersten 3 Linien ist theils schon geliefert, theils noch in Anlieferung begriffen, indessen die Schwellen in den Regie-Imprägnir-anstalten fabricirt werden. — Für die $22_{,44}$ Stunden lange Linie Mühldorf-Straubing wurde im Laufe des Jahres 1871 das generelle Project hergestellt und, nachdem solches höchst genehmigt, im November von der Section Gangkofen mit der Detailprojectirung begonnen. Nachdem zu Anfang dieses Jahres eine 2. Section zu Straubing errichtet wurde und nunmehr eine 3. zu Landau in Thätigkeit tritt, so wird die Detailprojectirung rasch zu Ende geführt werden. Ausser den Arbeiten an den erwähnten 4 Linien wurde a) in Folge

allerh. Concessions-Urkunde vom 10. November 1870 und Generalversammlungbeschlusses vom 22. Mai 1871 die Vicinaleisenbahn von Wiesau nach Tirschenreuth im Detail projectirt und b) ein generelles Project für die Regenthalbahn von Cham über Viechtach nach Zwiefel (20„ Stunden Länge) gefertigt.

Nachdem am 8. Mai die neue Eisenbahnstrecke Landau-Germersheim von der Direction der Pfälzer Bahn zum erstenmale befahren und betriebsfähig befunden worden war, wurde dieselbe am 16. d. M. mit den Stationen Dreihof (Essingen-Offenbach), Hochstadt, Zeiskam, Lustadt und Westheim dem Verkehr übergeben. Die Verkehrsausdehnung auf dieser Bahnlinie ist vorerst eine beschränkte. Personen werden in allen Wagenklassen befördert, aber ohne Garantie für das Einhalten der Zeit. Eilgut wird nur insofern befördert, als Raum in den Packwagen vorhanden ist. Da die Einrichtungen für den Güter- nnd Kohlenverkehr noch nicht vollendet sind, so können Güter und Kohlen nur nach vorheriger Vereinbarung mit den Stationsverwaltnngen beziehungsweise mit der Direction befördert werden.

Am 25. Mai l. J. wird die 1. Vicinalbahn Bayerns von Siegelsdorf nach Langenzenn mit diesen beiden Stationen und der Zwischenstation Raindorf eröffnet. Die letztgenannte Station ist nur Haltestelle mit Personen-Abfertigung, während die Stationen Siegelsdorf und Langenzenn Expeditionen 1. Classe mit vollständigem Abfertigungsdienste sind. Vorläufig werden täglich 4 Züge mit einer Fahrzeit von 20 Minuten verkehren.

Die Arbeiten auf der Bahnstrecke von Augsburg nach Friedberg haben bedeutende Fortschritte gemacht. Bei Friedberg auf der Höhe ist das Weehselwärterhaus nahezu fertig und der Durchstich daselbst nimmt von Woche zu Woche einen bedeutenderen Fortschritt.—

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 30. Mai | | Schweieerische Nordostbahn-Gesellschaft zu Zürich. |
| 30. | „ | Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. |
| 30. | „ | Böhmische Nordbahn zu Prag. Siehe Bekanntmachung S. 501. |
| 31. | „ | Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien. |
| 3. | Juni. | Alföld-Fiumaner Eisenbahn zu Pest. |
| 3. | „ | *Ungarische Ostbahn zu Pest. Tagesordnung: Bericht über den Stand der Bauarbeiten, über die finanzielle Lage des Unternehmens und Beschlussfassung über Massregeln zur Sicherung des Ausbaues der Linien; Wahl des Revisions-Ausschusses. |
| 6. | „ | König Christian VIII. Ostseebahn zu Altona. S. S. 594. |
| 9. | „ | Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg. |
| 10. | „ | Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu Wien. |
| 11. | „ | Warschau-Terespoler Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. |
| 12. | „ | Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 602. |
| 12. | „ | Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg. |
| 15. | „ | Vorarlberger Eisenbahn zu Wien. |
| 15. | „ | Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau. |
| 17. | „ | Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. |
| 17. | „ | Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau. |
| 26. | „ | *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg. |
| 26. | „ | Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602. |
| 27. | „ | Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien. |
| 27. | „ | Rhein-Nahebahn zu Kreuznach. |
| 28. | „ | Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610. |
| 28. | „ | Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg. |
| 29. | „ | Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien. |

### Einzahlungen.

**Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Actionäre haben die zweite Einzahlung mit 10% unter Anrechnung der Zinsen zu 5% auf die erste Einzahlung für die Zeit vom 10. August 1871 bis 28. Juni 1872 mit 9 Thlr. 3 Sgr. 5 Pf. pro Actie vom 24. bis 28. Juni d. J. zu leisten. Die Einzahlung ist in Berlin bei Herrn Julius Alexander, in Dresden bei der Sächsichen Creditbank, in Chemnitz bei den Herren Kunath & Nieritz zu bewirken. Bei Gelegenheit dieser Einzahlung werden gegen Rückgabe der Quittung über die erste Einzahlung die auf den Namen lautenden Certificate bei denjenigen Bankhäusern, von welchen die Quittungen aufgestellt sind, ausgegeben, es sind jedoch die von der Deutschen Union-Bank in Berlin vollzogenen Quittungen bei Herrn Julius Alexander in Berlin, und die von dem Directorium der Gesellschaft unterzeichneten bei der Sächsischen Credit-Bank in Dresden gegen Actien-Certificate umzutauschen.

### Submissionen.

| Termin | | Submittirende Bahn | Gegenstand der Submission | Seite |
|---|---|---|---|---|
| 30. Mai | zu Bremen | Venlo-Hamburger E. | Brückenhölzer | 580 |
| 30. | „ zu Cassel | Hessische Nordbahn | Maurer-, Steinhauer- Zimmer-, Tischler-, Schlosser-, Dachdecker-, Glaser- und Anstreicher-Arbeiten incl. Materiallieferung zum Stationsgebäude, Güterschoppen etc. auf Bahnhof Mönchehof | — |
| 31. | „ zu Stettin | Berlin-Stettiner E. | Bahnh.-Restaur. zu Stettin | — |
| 31. | „ zu Hannover | Hannoversche E. | 27 Cokeswagen | 571 |
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 1. | „ zu Wien | Kais. Elisabethb. | Mineralische Kohle | — |
| 1. | „ zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau eines Beamtenwohngebäudes | — |
| 1. | „ zu Messkirch | Württemb. Stsb. | Bahnwartbrunnen zu Schwackenreuthe-Pfullendorf, Messkirch-Mengen, Krauchenwies-Sigmaringen | — |
| 1. | „ zu Münster | Venlo-Hambg. B. | Hochbauten Lengerich-Kattenvenne | — |
| 1. | „ zu Münster | Westfälische E. | Schienen | 595 |
| 1. | „ Heidelberg | Heidelberg-Speyerer E. | Schwellen | — |
| 1. | „ Saarbrücken | Saarbrücker E. | Güterschuppen zu St. Johann | — |
| 3. | „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 5. | „ zu Cassel | Main-Weserbahn | Schienen u. Laschen | 619 |
| 5. | „ zu Dorsten a.d. Lippe | Venlo-Hambg. B. | Barrièren u. Wärterbuden für Wesel-Haltern | — |
| 5. | „ zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 5. | „ Altena | Bergisch-Märkische E. | Glasirte Thonröhren | — |
| 6. | „ zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restauration zu Solingen | |
| 7. | „ zu Breslau | Oberschlesische E. | Bahnschwellen | 563 |
| 8. | „ zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Eisenarbeiten | 602 |
| 10. | „ zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen | 595 |
| 10. | „ zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 571 |
| 10. | „ Köln | Rheinische E. | Bruchsteine | — |
| 10. | „ Köln | Rheinische E. | Maurerarbeiten | — |
| 10. | „ Köln | Rheinische E. | Erd- und Planirungsarbeiten | — |
| 11. | „ zu Wiesbaden | Nassauische E. | Eiserne Ueberbrückungen | 619 |
| 12. | „ zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 602 |
| 12. | „ zu Essen | Köln-Mindener E. | Wagenreparatur-Werkstätte | 619 |
| 13. | „ zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 640 |
| 15. | „ zu Frankfurt a. M. | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Erdarbeiten | 619 |
| 15 | „ zu Erfurt | Thüringeische E. | Uniform-Tuche | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Bergisch-Märkische Eisenbahn Gesellschaft.

Die Herren Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft werden zu einer

**am 28. Juni cr., Vormittags 11 Uhr,**

im hiesigen Stations-Gebäude stattfindenden General-Versammlung eingeladen, um

1. den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1871 entgegenzunehmen und die Ergänzungswahl der Deputation der Actionaire zu vollziehen;
2. darüber zu beschliessen, ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hamm nach Osnabrück event. weiter zum Anschluss an die Oldenburgische Bahn beziehungsweise an eine von der letzteren in der Richtung nach Osnabrück abzweigende Verbindungslinie auszudehnen und die Königliche Eisenbahn-Direction und die Deputation der Actionairn zu ermächtigen, dieserhalb die erforderlichen Vereinbarungen mit den betheiligten Staats-Verwaltungen herbeizuführen, den entsprechenden Statut-Nachtrag festzustellen, auch die zur Ausführung des Baues und zur Vervollständigung der Betriebsmittel nöthigen Geldmittel zu beschaffen.

Die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung hat in den drei letzten Tagen vor derselben nach Maassgabe der §§ 66 und 67 des Statuts und zwar am 25., 26. und 27. Juni cr. zu erfolgen.

Elberfeld, den 22. Mai 1872.

**Der stellvertretende Vorsitzende der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft**

F. H. Wülfing.

# Fahrplan

# der Main-Neckar-Bahn

vom 1. Juni 1872 ab.

## I. Von **Frankfurt** nach **Heidelberg.**

| | | 1. | 5. | 7. | 9. | 11. | 15. | 17. | 19. | 21. | 25. | 27. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Personenzüge I. II. III. Cl. | | Schnellzüge I. II. Cl. | | Personenzug I. II. III. Cl. | Schnellzug I. II. Cl. | Personenzüge I. II. III. Cl. | | | Schnellzug I. II. III. Cl. | Personenzug I. II. III. Cl. |
| | | Morgens. | | Vormittags. | | | Nachmittags. | | | Abds. | Nachts. | |
| Frankfurt | Abg. | 6. | 8.10 | 9.20 | 10.35 | 11. | 1.15 | 2. | 4.30 | 7. | 9.20 | 10.35 |
| Isenburg | „ | 6.16 | 8.26 | — | — | 11.16 | — | 2.16 | 4.46 | 7.16 | — | 10.51 |
| Langen | „ | 6.26 | 8.37 | — | — | 11.27 | — | 2.27 | 4.57 | 7.27 | — | 11.3 |
| Arheilgen | „ | 6.37 | 8.51 | — | — | 11.40 | — | 2.39 | 5.10 | 7.41 | — | 11.16 |
| Darmstadt | Ank. | 6.45 | 9. | 9.50 | 11.5 | 11.50 | 1.45 | 2.48 | 5.20 | 7.50 | 9.50 | 11.25 |
| | Abg. | 6.55 | 9.10 | 9.55 | 11.15 | 12. | 1.55 | 3. | 5.30 | 8. | 10. | — |
| Eberstadt-Pfungstadt | „ | 7.5 | 9.20 | — | — | 12.11 | — | 3.12 | 5.40 | 8.12 | — | — |
| Bickenbach-Jugenheim | „ | 7.15 | 9.30 | — | — | 12.21 | — | 3.23 | 5.50 | 8.23 | — | — |
| Zwingenberg | „ | 7.22 | 9.37 | — | — | 12.29 | — | 3.31 | 5.57 | 8.31 | — | — |
| Auerbach | „ | 7.28 | 9.43 | — | — | 12.36 | — | 3.38 | 6.3 | 8.38 | — | — |
| Bensheim | Ank. | 7.38 | 9.48 | — | 11.39 | 12.41 | 2.19 | 3.43 | 6.8 | 8.43 | 10.25 | — |
| | Abg. | 7.34 | 9.49 | — | 11.40 | 12.43 | 2.20 | 3.45 | 6.9 | 8.45 | 10.26 | — |
| Heppenheim | „ | 7.42 | 9.57 | — | — | 12.51 | — | 3.53 | 6.17 | 8.53 | — | — |
| Hemsbach | „ | 7.52 | 10.7 | — | — | 1.1 | — | 4.3 | 6.37 | 9.3 | — | — |
| Weinheim | „ | 8.2 | 10.17 | — | 12. | 1.12 | 2.40 | 4.14 | 6.37 | 9.14 | 10.46 | — |
| Grosssachsen | „ | 8.11 | 10.26 | — | — | 1.22 | — | 4.24 | 6.46 | 9.24 | — | — |
| Ladenburg | „ | 8.20 | 10.34 | — | — | 1.33 | — | 4.33 | 6.55 | 9.33 | — | — |
| Friedrichsfeld | „ | 8.28 | 10.45 | 10.58 | 12.18 | 1.45 | 3. | 4.45 | 7.5 | 9.45 | 11.6 | — |
| Heidelberg | Ank. | 8.40 | 11. | 11.10 | 12.30 | 2. | 3.15 | 5. | 7.20 | 10. | 11.20 | — |

## II. Von **Heidelberg** nach **Frankfurt**

| | | 2. | 4. | 6. | 10. | 12. | 14. | 18. | 20. | 22. | 26. | 28. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Perzonenzüge I. II. III. Cl. | | | | Schnellzug I. II. Cl. | Personenzug I. II. III. Cl. | Schnellzüge I. II. Cl. | | Personenzüge I. II. III. Cl. | | Schnellzug I. II. Cl. |
| | | Frühe. | | | Vorm. | Nachmittags. | | | | | Abends. | |
| Heidelberg | Abg. | 3.45 | — | 5.45 | 9. | 12.25 | 1. | 3.15 | 4.40 | 5.5 | 7.10 | 8.30 |
| Friedrichsfeld | „ | 4.1 | — | 6.3 | 9.18 | 12.40 | 1.20 | 3.31 | 4.56 | 5.23 | 7.29 | 8.43 |
| Ladenburg | „ | — | — | 6.11 | 9.26 | — | 1.28 | — | — | 5.31 | 7.37 | — |
| Grosssachsen | „ | — | — | 6.20 | 9.34 | — | 1.37 | — | — | 5.40 | 7.45 | — |
| Weinheim | „ | 4.19 | — | 6.30 | 9.44 | 12.58 | 1.48 | 3.49 | — | 5.50 | 7.56 | 9. |
| Hemsbach | „ | — | — | 6.40 | 9.54 | — | 1.58 | — | — | 6. | 8.6 | — |
| Heppenheim | „ | 4.36 | — | 6.50 | 10.4 | — | 2.8 | — | — | 6.10 | 8.16 | — |
| Bensheim | Ank. | 4.43 | — | 6.57 | 10.11 | 1.15 | 2.15 | 4.9 | — | 6.17 | 8.23 | 9.17 |
| | Abg. | 4.45 | — | 6.59 | 10.12 | 1.16 | 2.16 | 4.10 | — | 6.18 | 8.25 | 9.18 |
| Auerbach | „ | — | — | 7.5 | 10.18 | — | 2.22 | — | — | 6.24 | 8.31 | — |
| Zwingenberg | „ | 4.53 | — | 7.12 | 10.24 | — | 2.29 | — | — | 6.31 | 8.37 | — |
| Bickenbach-Jugenheim | „ | — | — | 7.20 | 10.31 | — | 2.37 | — | — | 6.39 | 8.45 | — |
| Eberstadt-Pfungstadt | „ | 5.2 | — | 7.31 | 10.43 | — | 2.50 | — | — | 6.50 | 8.56 | — |
| Darmstadt | Ank. | 5.20 | — | 7.40 | 10.58 | 1.40 | 3. | 4.35 | 5.55 | 7. | 9.5 | 9.40 |
| | Abg. | 5.30 | 6.45 | 7.50 | 11. | 1.45 | 3.10 | 4.45 | 6. | 7.10 | 9.10 | 9.50 |
| Arheilgen | „ | 5.39 | — | 7.59 | 11.10 | — | 3.20 | — | — | 7.20 | 9.20 | — |
| Langen | „ | 5.51 | 7.6 | 8.13 | 11.23 | — | 3.33 | — | — | 7.33 | 9.33 | — |
| Isenburg | „ | 6.2 | — | 8.24 | 11.35 | — | 3.45 | — | — | 7.45 | 9.45 | — |
| Frankfurt | Ank. | 6.15 | 7.30 | 8.40 | 11.50 | 2.15 | 4. | 5.15 | 6.30 | 8. | 10. | 10.20 |

## III. **Nach Mannheim** im Anschluss an obige Züge.

| | | 1. | 5. | 7. | 9. | 11. | 15. | 17. | 19. | 21. | 25. | 27. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Mrgs. | Vormittags. | | Nachmittags. | | | | Abends. | Nachts. | | |
| Friedrichsfeld | Abg. | 8.30 | 10.46 | 11. | 12.20 | 1.46 | 3.3 | 4.48 | 7.3 | 9.48 | 11.9 | — |
| Mannheim | Ank. | 8.45 | 11. | 11.15 | 12.35 | 2. | 3.20 | 5.5 | 7.20 | 10.5 | 11.25 | — |

## IV. **Von Mannheim** im Anschluss an obige Züge.

| | | 2. | 4. | 6. | 10. | 12. | 14. | 18. | 20. | 22. | 26. | 28. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Frühe. | | | Vorm. | Nachmittags. | | | | | Abends. | |
| Mannheim | Abg. | 3.40 | — | 5.40 | 9. | 12.20 | 1. | 3.10 | 4.20 | 5. | 7.10 | 8.25 |
| Friedrichsfeld | Ank. | 3.55 | — | 6. | 9.15 | 12.35 | 1.15 | 3.25 | 4.35 | 5.15 | 7.25 | 8.40 |

Darmstadt, im Mai 1872.

**Direction der Main-Neckar-Bahn.**

# Fahrordnung

der

## Personen- und gemischten Züge

auf der k. k. priv.

## Böhmischen Nordbahn,

giltig vom 1. Juni 1872 bis auf Weiteres

rücksichtlich Bodenbach-B. Leipa vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bensen-B. Leipa.

### Von Bakov nach Rumburg und Warnsdorf.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 7 U. | 7 M. | 3 U. | 3 M. | 5 U. | 5 M. | Gem. Zug 11 U. | 11 M. | 13 U. | 13 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bakov. . . . . Abfahrt | $1_5$ | 11 | 34 | 9 | 7 | 7 | 20 | Im Anschlusse an | | | |
| Weisswasser . . . . . | $2_5$ | 11 | 50 | 9 | 26 | 7 | 38 | | | | |
| Bösig . . . . . | $3_0$ | 12 | 7 | 9 | 44 | 7 | 56 | | | | |
| Woken . . . . . | $4_0$ | 12 | 18 | 9 | 55 | 8 | 8 | | | | |
| Hirschberg . . . . . | $4_5$ | 12 | 28 | 10 | 6 | 8 | 19 | | | | |
| Habichtstein . . . . . | $5_0$ | 12 | 38 | 10 | 17 | 8 | 30 | | | | |
| Reichstadt-Niemes . . . . | | 12 | 45 | 10 | 25 | 8 | 38 | | | | |
| B. Leipa Ankunft . . . . | | 12 | 55 | 10 | 37 | 8 | 49 | | | | |
| B. Leipa Abgang . . . . | $6_0$ | 1 | — | 10 | 42 | | | 9 | 15 | 4 | 40 |
| Langenau . . . . . | $7_0$ | 1 | 23 | 11 | 1 | | | 9 | 43 | 5 | 4 |
| Haida . . . . . | $7_5$ | 1 | 34 | 11 | 12 | | | 10 | 12 | 5 | 35 |
| Röhrsdorf . . . . . | $8_0$ | 1 | 48 | 11 | 26 | | | 10 | 41 | 5 | 56 |
| Tannenberg . . . . . | $9_5$ | 2 | 10 | 11 | 48 | | | 11 | 22 | 6 | 28 |
| Schönfeld . . . . . | $10_0$ | 2 | 23 | 12 | 1 | | | 11 | 41 | 6 | 47 |
| Kreibitz-Neudörfl . . . . | $10_5$ | 2 | 36 | 12 | 13 | | | 12 | 7 | 7 | 13 |
| Schönlinde . . . . . | $11_0$ | 2 | 46 | 12 | 23 | | | 12 | 23 | 7 | 34 |
| Rumburg . . . . Ankunft | $12_0$ | 3 | — | 12 | 36 | | | 12 | 39 | 7 | 49 |
| | | | 7/a | | 3/a | | | | 11/a | | |
| Kr. Neudörfl . . . Abgang | | 2 | 34 | 12 | 15 | | | 12 | 8 | | |
| Grund-Georgenthal . . . . | $0_5$ | 2 | 47 | 12 | 27 | | | 12 | 24 | | |
| Niedergrund . . . . . | $1_0$ | 2 | 55 | 12 | 35 | | | 12 | 37 | | |
| Warnsdorf . . . Ankunft | $1_5$ | 3 | 1 | 12 | 41 | | | 12 | 44 | | |

Im Anschlusse an die Züge No. 5 u. 101

Im Anschlusse an die Züge No. 92 u. 11

Im Anschlusse an den Zug No. 41

### Von Rumburg und Warnsdorf nach Bakov.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 2 U. | 2 M. | 4 U. | 4 M. | 6 U. | 6 M. | Gemischter Zug 12 U. | 12 M. | 14 U. | 14 M. | 16 U. | 16 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rumburg . . Abfahrt | | 2 | 21 | 11 | 36 | Im Anschluss an die Züge No. 14 u. 91 | | 5 | 50 | 7 | 17 | 1 | 18 |
| Schönlinde . . . . . | $1_0$ | 2 | 35 | 11 | 50 | | | 6 | 11 | 7 | 43 | 1 | 39 |
| Kreibitz-Neudörfl . . . | $1_5$ | 2 | 50 | 12 | 15 | | | 6 | 32 | 8 | 10 | 1 | 50 |
| Schönfeld . . . . . | $2_0$ | 2 | 58 | 12 | 23 | | | 6 | 45 | 8 | 19 | an | |
| Tannenberg . . . . . | $2_5$ | 3 | 11 | 12 | 36 | | | 7 | 19 | 8 | 44 | | |
| Röhrsdorf . . . . . | $4_0$ | 3 | 32 | 12 | 57 | | | 7 | 45 | 9 | 23 | | |
| Haida . . . . . | $4_5$ | 3 | 47 | 1 | 13 | | | 8 | 11 | 9 | 58 | | |
| Langenau . . . . . | $5_0$ | 3 | 57 | 1 | 23 | | | 8 | 23 | 10 | 13 | | |
| Leipa Ankunft . . . . | | 4 | 15 | 1 | 41 | | | 8 | 44 | 10 | 33 | | |
| Leipa Abfahrt . . . . | $6_0$ | 4 | 20 | 1 | 49 | 10 | 40 | | | | | | |
| Reichstadt-Niemes . . | $7_0$ | 4 | 31 | 2 | 2 | 10 | 51 | | | | | | |
| Habichstein . . . . . | $7_5$ | 4 | 38 | 2 | 11 | 10 | 58 | | | | | | |
| Hirschberg . . . . . | $8_0$ | 4 | 48 | 2 | 24 | 11 | 8 | | | | | | |
| Woken . . . . . | $9_0$ | 4 | 58 | 2 | 34 | 11 | 18 | | | | | | |
| Bösig . . . . . | $9_5$ | 5 | 9 | 2 | 45 | 11 | 29 | | | | | | |
| Weisswasser . . . . | $10_5$ | 5 | 26 | 3 | 2 | 11 | 46 | | | | | | |
| Bakov . . . Ankunft | $12_0$ | 5 | 41 | 3 | 17 | 12 | 1 | | | | | | |
| | | | 2/a | | | | | | | | 14/a | | |
| Warnsdorf . Abfahrt | | 2 | 17 | Im Anschlusse | | | | Im Anschlusse | | 7 | 32 | | |
| Niedergrund . . . . | $0_5$ | 2 | 24 | | | | | an den Zug No. 42 | | 7 | 39 | | |
| Grund-Georgenthal . . | $1_0$ | 2 | 32 | | | | | | | 7 | 51 | | |
| Kr. Neudörfl Ankunft | $1_5$ | 2 | 43 | an den Zug No. 44 | | | | | | 8 | 2 | | |

Im Anschlusse an den Zug No. 92

Im Anschlusse an den Zug No. 6

### Von Bodenbach nach Rumburg und Warnsdorf.

| Stationen | Meilen | Pers.-Zug 41 U. | 41 M. | Gemischter Zug 51 U. | 51 M. | 53 U. | 53 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bodenbach . . . . Abfahrt | | 4 | 43 | 6 | 10 | 1 | 6 |
| Tetschen . . . . . | $0_5$ | 4 | 55 | 6 | 22 | 1 | 18 |
| Bensen . . . . . | $1_5$ | 5 | 13 | 6 | 42 | 1 | 39 |
| Ebersdorf-Markersdorf . . . | $2_0$ | 5 | 28 | 6 | 57 | 1 | 54 |
| Rabstein . . . . . | $2_5$ | 5 | 38 | 7 | 7 | 2 | 4 |
| B. Kamnitz-Steinschönau . . | $3_0$ | 5 | 52 | 7 | 25 | 2 | 20 |
| Falkenau . . . . . | $4_0$ | 6 | 16 | 7 | 54 | 2 | 42 |
| Tannenberg . . . . . | $5_5$ | 6 | 42 | 8 | 21 | 3 | 16 |
| Schönfeld . . . . . | $6_0$ | 6 | 55 | 8 | 38 | 3 | 35 |
| Kr. Neudörfel . . . . . | $6_5$ | 7 | 5 | 8 | 56 | 3 | 51 |
| Grund-Georgenthal . . . . | $7_0$ | 7 | 17 | 9 | 12 | 4 | 5 |
| Niedergrund . . . . . | $7_5$ | 7 | 25 | 9 | 24 | 4 | 17 |
| Warnsdorf . . . . Ankunft | $8_0$ | 7 | 31 | 9 | 31 | 4 | 23 |
| | | | | | 51/a | | 53/a |
| Kr. Neudörfl . . . Abfahrt | | Im Anschlusse | | 9 | 1 | 3 | 55 |
| Schönlinde . . . . . | $0_5$ | an den Zug No. 43 | | 9 | 22 | 4 | 13 |
| Rumburg . . . . . | $1_5$ | | | 9 | 38 | 4 | 27 |

### Von Rumburg und Warnsdorf nach Bodenbach.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 42 U. | 42 M. | 44 U. | 44 M. | Gemischter Zug 52 U. | 52 M. | 54 U. | 54 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Warnsdorf . Abfahrt | | 6 | 24 | 11 | 35 | 4 | 47 | 3 | 2 |
| Niedergrund . . . . | $0_5$ | 6 | 31 | 11 | 42 | 4 | 54 | 3 | 13 |
| Grund-Georgenthal . . | $1_0$ | 6 | 39 | 11 | 50 | 5 | 2 | 3 | 25 |
| Kr. Neudörfl . . . . | $1_5$ | 6 | 54 | 12 | 5 | 5 | 23 | 3 | 36 |
| Schönfeld . . . . . | $2_0$ | 7 | 2 | 12 | 13 | 5 | 36 | an | |
| Tannenberg . . . . . | $2_5$ | 7 | 17 | 12 | 26 | 5 | 51 | | |
| Falkenau . . . . . | $4_0$ | 7 | 45 | 12 | 48 | 6 | 17 | | |
| B. Kamnit-Steinschönau . . | $5_0$ | 8 | 3 | 1 | 6 | 6 | 40 | | |
| Rabstein . . . . . | $5_5$ | 8 | 13 | 1 | 15 | 6 | 51 | | |
| Ebersdorf-Markersdorf . . | $6_0$ | 8 | 22 | 1 | 24 | 7 | 1 | | |
| Bensen . . . . . | $6_5$ | 8 | 35 | 1 | 37 | 7 | 18 | | |
| Tetchen . . . . . | $7_5$ | 8 | 54 | 1 | 58 | 7 | 40 | | |
| Bodenbach . Ankunft | $8_0$ | 9 | — | 2 | 4 | 7 | 47 | | |
| | | | | | | 52/a | | | |
| Rumburg . Abfahrt | | Im Anschlusse | | Im Anschlusse | | 4 | 46 | | |
| Schönlinde . . . . . | $1_0$ | an den Zug No. 42 | | an den Zug No. 1 | | 5 | 5 | | |
| Kr. Neudörfl Ankunft | $1_5$ | | | | | 5 | 15 | | |

### Von Bodenbach nach Leipa.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 91 U. | 91 M. | | | | | Gem. Zug 101 U. | 101 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bodenbach . Abfahrt | | 9 | 30 | Zug 91 ist im Anschlusse an die Züge No. 6 und 3 | | | Zug 101 ist im Anschlusse an den Zug No. 11 | 6 | 10 |
| Tetschen . . . . . | $0_5$ | 9 | 40 | | | | | 6 | 22 |
| Bensen . . . . . | $1_5$ | 9 | 55 | | | | | 6 | 45 |
| Franzenthal . . . . . | $1_9$ | 10 | 2 | | | | | 6 | 58 |
| Politz-Sandau . . . . | $2_3$ | 10 | 15 | | | | | 7 | 20 |
| Straussnitz-Neustadl . . | $3_3$ | 10 | 22 | | | | | 7 | 30 |
| B. Leipa . . . Ankuft | $4_2$ | 10 | 35 | | | | | 7 | 44 |

### Von B. Leipa nach Bodenbach.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 92 U. | 92 M. | | | Gem. Zug 102 U. | 102 M. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B. Leipa . . Abfahrt | | 8 | 59 | Zug 92 im Anschlusse an die Züge No. 5 und 12 | | 6 | 5 | | |
| Straussnitz-Neustadl . . | $1_0$ | 9 | 12 | | | 6 | 22 | | |
| Politz-Sandau . . . . | $1_4$ | 9 | 19 | | | 6 | 37 | | |
| Franzenthal . . . . . | $2_3$ | 9 | 32 | | | 6 | 57 | | |
| Bensen . . . . . | $2_7$ | 9 | 39 | | | 7 | 18 | | |
| Tetschen . . . . . | $3_7$ | 9 | 56 | | | 7 | 40 | | |
| Bodenbach . Ankunft | $4_2$ | 10 | 2 | | | 7 | 47 | | |

**Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclus. 5 Uhr 59 Min. früh sind eingerahmt.**

**Bemerkung.**

Bei den Zügen No. 41 und 42 findet ein Wechsel der Wagen zwischen Warnsdorf und Eger nicht statt.

Bei den Zügen No. 91, 6 und 5, 92 findet ein Wechsel der Wagen I. und II. Classe zwischen Dresden und Wien via Böhm. Leipa nicht statt.

Prag, im Mai 1872.

**Die Direction.**

Vorbehaltlich der noch nicht erfolgten ministeriellen Genehmigung.

# Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn

## und Anschlüsse nach Belgien, Frankreich, England, den Niederlanden und Süddeutschland etc.

**vom 1. Juni 1872.**

## Eröffnung der Strecke von Haltestelle **Kray** (zwischen Essen und Wattenscheid) nach **Gelsenkirchen.**

**In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.**

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wien | Abf. | — | — | — | — | 9 | — | — | — | — | 4,45 | — | — | — | 5,45 | — |
| München | „ | 6 | — | — | — | 6,30 | — | — | — | — | 10,50 | — | — | — | 6 | — |
| Basel (via Strassburg) | „ | 10,45 | — | — | — | 9,35 | — | — | — | — | 5 | — | — | — | 9,15 | — |
| Basel (via Darmstadt) | „ | 2,35 | — | — | — | 9 | — | — | — | — | 5,40 | — | — | — | 8,45 | 10,45 |
| Strassburg | „ | 4,15 | — | — | — | 1,20 | — | — | — | — | 9,50 | — | — | — | 1,47 | — |
| Darmstadt | „ | 9,50 | — | — | — | 5,30 | 7,50 | — | 9,15 | — | 1,50 | — | — | 2,22 | 4,45 | 6,15 |
| Wiesbaden | „ | 10,15 | — | — | — | — | 6,15 | — | 9,40 | — | 12,10 | — | — | 2,20 | 4,30 | 6,30 |
| Frankfurt a. M. | „ | 10,25 | — | — | — | 5,25 | 7,45 | — | 10,20 | — | 1,50 | — | — | 2,45 | 4,45 | — |
| Mainz | „ | 11,30 | — | — | — | 6,30 | 8,50 | — | 11,30 | — | 2,55 | — | — | 4 | 5,50 | 7,10 |
| Bingen, Hess. Zeit | Ank. | 12,30 | — | — | — | 7,10 | 9,20 | — | 12,30 | — | 3,30 | — | — | 5 | 6,25 | 8,10 |
| Bingerbrück, Rhein. Zeit | Abf. | 12,45 | — | — | — | 7,20 | 9,25 | — | 12,40 | — | 3,35 | — | — | 5,5 | 6,30 | 8,15 |
| Bacharach | „ | — | — | — | — | 7,40 | 9,45 | — | 1 | — | — | — | — | 5,25 | 6,49 | 8,35 |
| Oberwesel | „ | — | — | — | — | 7,50 | 9,55 | — | 1,10 | — | — | — | — | 5,34 | — | 8,44 |
| St. Goar | „ | 1,32 | — | — | — | 8,3 | 10,7 | — | 1,23 | — | 4,5 | — | — | 5,46 | 7,5 | 8,56 |
| Boppard | „ | 1,58 | — | — | — | 8,24 | 10,29 | — | 1,45 | — | 4,25 | — | — | 6,7 | 7,25 | 9,17 |
| Capellen (Stolzenfels) | „ | — | — | — | — | 8,46 | — | — | 2,6 | — | — | — | — | 6,27 | — | 9,37 |
| Coblenz | Ank. | 2,35 | — | — | — | 8,55 | 10,55 | — | 2,15 | — | 4,50 | — | — | 6,35 | 7,50 | 9,45 |
| Wiesbaden | Abf. | 7,12 | — | Fällt an Sonn- und Festtagen aus. | — | 6 | 8,20 | — | 11,25 | — | — | — | — | 3 | 5 | — |
| Wetzlar | „ | 5,10 | — | | — | — | 7,32 | 9,10 | — | — | 12,30 | — | — | — | 5 | — |
| Ems | „ | 9,20 | 6,30 | | — | 8,10 | 10 | 11,15 | — | — | 3,10 | — | — | 5 | 7,15 | — |
| Oberlahnstein | „ | 10,7 | 7 | | — | 8,35 | 10,45 | 11,36 | 2,3 | — | 3,40 | — | — | 6,5 | 7,35 | — |
| Coblenz | Ank. | 10,25 | 7,30 | | — | 8,52 | 11 | 11,54 | 2,20 | — | 4 | — | — | 6,23 | 7,50 | — |
| Coblenz | Abf. | 2,45 | — | Fährt in Köln an der an dem Trankgassenthor gelegenen Rheinstation an | 6,10 | 9 | 11,5 | 12 | 2,25 | — | 4,55 | — | Extrazug an Sonn- und Festtagen. | 6,45 | 8 | Extrazug an Sonn- und Festtagen. |
| Neuwied (linkes Ufer) | „ | 3,15 | — | | 6,29 | 9,19 | 11,23 | 12,19 | 2,45 | — | 5,14 | — | | 7,14 | 8,18 | |
| Andernach | „ | 3,25 | — | | 6,37 | 9,26 | 11,30 | 12,27 | 2,53 | — | 5,21 | — | | 7,11 | 8,25 | |
| Brohl | „ | 3,40 | — | | 6,51 | 9,38 | — | 12,41 | 3,7 | — | — | — | | 7,23 | — | |
| Sinzig | „ | — | — | | 7,7 | 9,53 | — | 12,57 | 3,23 | — | — | — | | 7,39 | — | |
| Remagen } Bad Neuenahr | Abf. | 4,5 | — | | 7,14 | 10 | 11,53 | 1,4 | 3,31 | — | 5,45 | — | | 7,47 | 8,48 | |
| Rolandseck | „ | 4,18 | — | | 7,27 | 10,12 | 12,3 | 1,17 | 3,44 | 4,15 | 5,57 | 7,25 | 7,30 | 8 | *8,58 | 9,10 |
| Mehlem (Königswinter) | „ | 4,28 | — | | 7,36 | 10,21 | — | 1,26 | 3,53 | 4,23 | 6,6 | 7,33 | 7,40 | 8,9 | — | 9,17 |
| Godesberg | „ | 4,35 | — | | 7,42 | 10,27 | 12,13 | 1,32 | 3,59 | 4,28 | 6,12 | 7,38 | 7,47 | 8,15 | *9,8 | 9,22 |
| Bonn | „ | 4,55 | 6,10 | 6,15 | 7,55 | 10,40 | 12,25 | 1,45 | 4,15 | 4,45 | 6,25 | 7,48 | 7,52 | 8,30 | 9,20 | 9,32 |
| Brühl | „ | — | 6,35 | 6,58 | 8,25 | 11,5 | — | 2,15 | 4,48 | — | 6,52 | an | — | 9,3 | — | 9,55 |
| Köln | Ank. | 5,40 | 6,55 | 7,40 | 8,50 | 11,25 | 1,5 | 2,40 | 5,15 | 5,25 | 7,15 | — | 8,40 | 9,30 | 10 | 10,15 |
| Köln | Abf. | — | 7,5 | — | 9,18 | 11,30 | 1,45 | 2,45 | 5,30 | — | 8 | — | — | — | 10,25 | * Der Zug um 10 Uhr Abends in Köln hält an Sonn- und Festtagen in Goldsberg und Rolandseck nicht an. |
| Neuss | Ank. | — | 8 | — | 10,5 | 12,10 | 2,25 | 3,40 | 6,20 | — | 8,55 | — | — | — | 11,5 | |
| Neuss | Abf. | 6,28 | 8,35 | — | 11 | — | 2,40 | — | 7,5 | — | — | — | — | — | — | |
| Bedburg | „ | 7,11 | 9,22 | — | 11,47 | — | 3,27 | — | 7,52 | — | — | — | — | — | — | |
| Düren | Ank. | 7,45 | 9,55 | — | 12,20 | — | 4 | — | 8,25 | — | — | — | — | — | — | |
| Düsseldorf (Obercassel) | „ | — | 8,20 | — | 10,40 | 12,25 | 3 | 4 | 6,45 | — | 9,29 | — | — | — | 11,22 | |
| Osterath | „ | — | 8,17 | — | 10,21 | 12,27 | 2,39 | 3,57 | 6,37 | — | 9,17 | — | — | — | — | |
| Uerdingen | Abf. | — | 8,39 | — | 10,44 | — | 3,4 | — | 7,1 | — | 9,41 | — | — | — | — | |
| Duisburg | Ank. | — | 9,26 | — | 11,21 | — | 3,41 | — | 7,36 | — | 10,16 | — | — | — | — | |
| Mülheim an der Ruhr | Abf. | 7,14 | 9,25 | 4,24 | 11,32 | — | 3,52 | — | 7,47 | — | 10,29 | — | — | — | — | |
| Essen | „ | 7,42 | 9,51 | 5 | 11,57 | 1 | 4,18 | — | 8,13 | — | 10,55 | — | — | — | — | |
| Kray (Haltestelle) | „ | 7,52 | 10,1 | 5,15 | an | 1,12 | 4,28 | — | 8,28 | — | 11,5 | — | — | — | — | |
| Gelsenkirchen | Ank. | 8 | 10,10 | — | — | 1,23 | 4,38 | — | 8,33 | — | — | — | — | — | — | |
| Wattenscheid | „ | 8 | 10,18 | 5,25 | — | 1,20 | 4,35 | — | 8,30 | — | 11,12 | — | — | — | — | |
| Crefeld | Abf. | — | 8,32 | — | 10,35 | 12,45 | 2,55 | 4,15 | 6,55 | — | 9,40 | — | — | — | 11,30 | |
| Kempen | Ank. | — | 8,45 | — | 10,50 | 1 | 3,9 | 4,30 | 7,10 | — | 10,10 | — | — | — | an | |
| Venlo | „ | — | 9,27 | — | — | 1,50 | 4,5 | 6,20 | 8,40 | — | — | — | — | — | — | |
| Geldern | Abf. | Abf. | 9,18 | — | 11,15 | — | 3,30 | 5 | 7,39 | — | — | — | — | — | — | |
| Cleve | Ank. | 6,30 | 10,10 | — | 12 | — | 4,10 | 5,50 | 8,30 | — | — | — | — | — | — | |
| Nymegen | „ | 7,45 | 10,55 | — | 12,55 | — | 5,5 | — | 9,15 | — | — | — | — | — | — | |
| Elten | Ank. | — | 10,48 | — | 12,47 | — | 4,52 | 6,33 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Utrecht | „ | — | 12,35 | — | 3,30 | — | 6,40 | 8,55 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Amsterdam | „ | — | 1,40 | — | 4,50 | — | 7,25 | 10 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Rotterdam | „ | — | 1,55 | — | 5 | — | 7,55 | 10,20 | — | — | — | — | — | — | — | |

### In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Köln | Abf. | 6 | 7,10 | 9 | 9,20 | 11,45 | 1,15 | 2,15 | 2,40 | 2,48 | 3,15 | 5 | 6,2 | 7,20 | 9,50 | 11,55 |
| Brühl | „ | — | 7,36 | — | 9,46 | 12,14 | 1,50 | — | — | 3,10 | 3,41 | — | 6,21 | 7,46 | 10,11 | 12,16 |
| Bonn | „ | 6,40 | 8,10 | 9,40 | 10,20 | 12,50 | 2,30 | 2,55 | 3,18 | 3,45 | 4,15 | 5,42 | 6,42 | 8,20 | 10,35 | 12,45 |
| Godesberg | „ | 6,49 | 8,21 | — | 10,30 | 1 | 2,40 | 3,4 | an | 3,55 | 4,25 | 5,51 | 6,51 | 8,30 | an | 12,56 |
| Mehlem (Königswinter) | „ | — | 8,27 | — | 10,35 | 1,6 | 2,46 | 3,9 | — | 4 | 4,31 | — | 6,56 | 8,35 | — | 1,2 |
| Rolandseck | „ | — | 8,35 | 9,58 | 10,43 | 1,14 | 2,55 | 3,16 | — | 4,8 | 4,40 | 6,2 | 7,3 | 8,43 | — | 1,11 |
| Remagen / Sinzig } Bad Neuenahr | „ | 7,5 | 8,47 | 10,7 | 10,55 | 1,26 | — | 3,25 | — | 4,20 | an | 6,12 | an | 8,55 | — | 1,24 |
| | | — | 8,54 | — | 11,2 | 1,32 | an | an | — | 4,27 | — | — | — | 9,2 | — | — |
| Brohl (Bad Tönnisstein) | „ | — | 9,12 | — | 11,20 | 1,50 | — | — | — | 4,44 | — | — | — | 9,20 | — | 1,49 |
| Andernach | „ | 7,29 | 9,26 | — | 11,34 | 2,8 | — | — | — | 4,57 | — | 6,38 | — | 9,34 | — | 2,2 |
| Neuwied | „ | 7,35 | 9,34 | 10,35 | 11,41 | 2,11 | Fällt an Sonn- und Festtagen aus. | — | — | 5,5 | — | 6,45 | — | 9,41 | — | 2,10 |
| Coblenz | Ank. | 7,50 | 9,55 | 10,50 | 12 | 2,30 | | — | — | 5,25 | — | 7 | — | 10 | — | 2,30 |
| Coblenz, Rhein. Z. | Abf. | 8 | 10 | 11,10 | 1,30 | 2,50 | — | — | — | 5,30 | — | 7,5 | — | — | — | 5,45 |
| Oberlahnstein | Ank. | 8,18 | 10,18 | 11,25 | 1,50 | 3,8 | — | — | — | 5,48 | — | 7,20 | — | — | — | 6,3 |
| Ems | Ank. | 9 | 11,5 | 12,15 | 2,35 | 3,50 | — | — | — | 6,50 | — | 8,10 | — | — | — | 6,45 |
| Wetzlar | „ | 11,5 | — | 3 | — | 6,20 | — | — | — | — | — | 10,35 | — | — | — | 10,42 |
| Wiesbaden | „ | 11 | — | 2,30 | — | 6,40 | — | — | — | — | — | 10,20 | — | — | — | 9,46 |
| Coblenz | Abf. | 6 | 7,55 | 10,5 | 11 | 12,10 | 2,40 | — | — | — | 5,30 | — | 7,5 | — | 7,15 | — | 2,35 |
| Capellen (Stolzenfels) | „ | 6,15 | — | 10,15 | — | 12,20 | 2,50 | — | — | — | 5,39 | — | — | — | 7,30 | — | — |
| Boppard | „ | 6,55 | 8,21 | 10,37 | 11,23 | 12,41 | 3,11 | — | — | — | 5,59 | — | 7,28 | — | 8,5 | — | 3,5 |
| St. Goar | „ | 7,35 | 8,41 | 10,59 | — | 1,2 | 3,32 | — | — | — | 6,19 | — | — | — | 8,40 | — | 3,25 |
| Oberwesel | „ | 7,57 | — | 11,13 | — | 1,15 | 3,45 | — | — | — | 6,31 | — | — | — | 9 | — | — |
| Bacharach | „ | 8,15 | — | 11,24 | — | 1,25 | 3,55 | — | — | — | 6,41 | — | — | — | 9,18 | — | — |
| Bingerbrück, Rhein. Z. | Ank. | 8,50 | 9,10 | 11,45 | 12,5 | 1,45 | 4,15 | — | — | — | 7 | — | 8,10 | — | 9,50 | — | 4 |
| Bingen, Hess. Zeit | Abf. | 9,30 | 12,30 | 12,21 | 2,5 | 4,35 | — | — | — | — | 7,20 | — | 8,26 | — | 10,20 | — | 4,20 |
| Mainz | Ank. | 10,10 | 1,30 | 12,51 | 2,55 | 5,35 | — | — | — | — | 8,20 | — | 8,56 | — | 11 | — | 5,20 |
| Frankfurt a. M. | „ | 11,25 | — | 2,5 | 4,10 | 6,50 | — | — | — | — | — | — | 10,10 | — | — | — | 6,35 |
| Wiesbaden | „ | 11,37 | — | 3,15 | 4,25 | 6,25 | — | — | — | — | 9,42 | — | 9,42 | — | — | — | 8 |
| Darmstadt | „ | 11,2 | 2,35 | 1,42 | 5,10 | 7,35 | — | — | — | — | 9,30 | — | 9,47 | — | — | — | 6,10 |
| Strassburg | „ | 3,15 | — | 5,40 | 11,5 | — | — | — | — | — | — | — | 2,15 | — | — | — | 12,50 |
| Basel (via Darmstadt) | „ | 7,10 | — | 9,15 | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 | — | — | — | 5,35 |
| Basel (via Strassburg) | „ | 7,5 | — | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,45 | — | — | — | 5,46 |
| München | „ | 9,30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,5 | — | — | — | 8,30 |
| Wien | „ | — | — | 10 | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,30 | — | — | — | — |

## Rechtsrheinische Strecke.

### Fahrten von Oberlahnstein nach Bonn und Troisdorf.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Frankfurt | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7,35 | — | 10,30 | — | 2 | 4,10 |
| Wiesbaden | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,20 | — | 11,25 | — | 3 | 5 |
| Oberlahnstein | „ | — | — | — | — | — | — | — | 7,50 | — | 10,35 | — | 2,9 | 5 | 6,30 | 8,45 |
| Ehrenbreitstein | Ank. | — | — | — | — | — | — | — | 8,8 | — | 10,45 | — | 2,24 | 5,18 | 6,48 | 9 |
| Coblenz | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | 7,25 | — | 9,23 | — | 12,15 | 5 | 6,38 | 8 |
| Ehrenbreitstein | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | 8,10 | — | 10,46 | — | 2,26 | 5,20 | 6,50 | 9,2 |
| Neuwied (rechtes Ufer) | „ | — | — | — | — | — | — | — | 8,42 | — | 11,7 | — | 2,55 | 5,52 | 7,23 | 9,33 |
| Linz | „ | — | — | — | — | — | 6,40 | 9,21 | — | 11,32 | — | 3,34 | 6,31 | 8,4 | 10,10 | |
| Honnef | „ | — | — | — | — | — | 7 | 9,40 | — | 11,44 | — | 3,57 | 6,50 | 8,22 | an | |
| Königswinter | „ | — | — | — | — | — | 7,10 | 9,50 | — | — | — | 4,14 | 7 | 8,31 | — | |
| Obercassel | Ank. | — | — | — | — | — | 7,20 | 10 | — | 11,55 | — | 4,12 | 7,10 | 8,40 | — | |
| Obercassel | Abf. | — | — | — | — | — | 7,25 | 10,3 | — | 11,58 | — | 4,17 | 7,15 | 8,52 | — | |
| Bonn | Ank. | — | — | — | — | — | 7,50 | 10,25 | — | 12,20 | — | 4,40 | 7,40 | 9,15 | — | |
| Bonn | Abf. | — | — | — | — | — | 7,55 | 10,40 | — | 12,25 | — | 4,45 | 8,30 | 9,20 | — | |
| Köln | Ank. | — | — | — | — | — | 8,50 | 11,25 | — | 1,5 | — | 5,25 | 9,30 | 10 | — | |
| Obercassel | Abf. | — | — | — | — | — | 7,30 | 10,5 | — | 12 | — | 4,18 | 7,20 | 8,42 | — | |
| Beuel | „ | — | — | — | — | — | 7,38 | 10,13 | — | — | — | 4,24 | 7,26 | 8,48 | — | |
| Siegburg | Ank. | — | — | — | — | — | 8 | 10,50 | — | — | — | 4,45 | 7,45 | 9,10 | — | |
| Troisdorf | „ | — | — | — | — | — | 7,55 | 10,30 | — | 12,20 | — | 4,38 | 7,40 | 9,5 | — | |
| Deutz | „ | — | — | — | — | — | — | 11,10 | — | 12,55 | — | 5,15 | 8,15 | 9,10 | — | |

### Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutz | Abf. | — | 6,45 | — | — | 12,15 | — | 2,55 | 6,25 | — | — | — | — | — | — | — |
| Troisdorf | „ | — | 7,20 | — | 10,38 | 12,55 | — | 3,25 | 7 | 8,25 | — | — | — | — | — | — |
| Siegburg | „ | — | 7,15 | — | 10,30 | 12,50 | — | — | 6,55 | 8,20 | — | — | — | — | — | — |
| Beuel | „ | — | 7,38 | — | 10,56 | 1,10 | — | — | 7,15 | 8,47 | — | — | — | — | — | — |
| Obercassel | Ank. | — | 7,45 | — | 11,3 | 1,15 | — | 3,40 | 7,20 | 8,58 | — | — | — | — | — | — |
| Köln | Abf. | — | 6 | — | 9,20 | 11,45 | — | 2,40 | 6,2 | 7,20 | — | — | — | — | — | — |
| Bonn | Ank. | — | 6,39 | — | 10,15 | 12,45 | — | 3,18 | 6,40 | 8,15 | — | — | — | — | — | — |
| Bonn | Abf. | — | 6,50 | — | 10,25 | 12,53 | — | 3,20 | 6,45 | 8,23 | — | — | — | — | — | — |
| Obercassel | Ank. | — | 7,15 | — | 11 | 1,15 | — | 3,42 | 7,10 | 8,48 | — | — | — | — | — | — |

## In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Köln | Abf. | 6,3 | 7,9 | — | 9,10 | 11,40 | 1,30 | 3 | 6 | — | 7,30 | — | — | — | 10,30 | — |
| Düren | „ | 6,50 | 8,14 | — | 10,5 | 12,32 | 2,38 | 4,2 | 7 | — | 8,35 | — | — | — | 11,22 | — |
| Euskirchen | „ | — | 9,5 | — | 11,10 | — | — | 4,55 | 8,5 | — | 9,30 | — | — | — | — | — |
| Call | „ | — | 9,55 | — | 11,47 | — | — | 5,50 | 9 | — | 10,20 | — | — | — | — | — |
| Jünkerath-Stadtkyll | „ | 5,40 | 10,57 | — | 12,32 | — | — | 6,52 | 10 | — | — | — | — | — | — | — |
| Gerolstein | „ | 6,9 | 11,22 | — | 12,53 | — | — | 7,17 | 10,25 | — | — | — | — | — | — | — |
| Kyllburg | „ | 6,46 | 11,55 | — | — | — | — | 7,52 | an | — | — | — | — | — | — | — |
| Erdorf-Bitburg | „ | 6,57 | 12,7 | — | 1,32 | — | — | 8,5 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Trier | Ank. | 8 | 1 | — | 2,25 | — | — | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Aachen | Ank. | 7,30 | 9,5 | — | 10,50 | 1,15 | 3,30 | 4,50 | 7,50 | — | 9,25 | — | — | — | 12,5 | — |
| Aachen | Abf. | 7,35 | 9,13 | — | 10,55 | 1,20 | 3,40 | 4,55 | 8 | — | — | — | — | — | 12,10 | — |
| Herbesthal, Rhein. Zeit | Ank. | 8,5 | 9,43 | — | 11,22 | 1,47 | 4,13 | 5,25 | 8,33 | — | — | — | — | — | 12,43 | — |
| Eupen | Ank. | 8,25 | 10,15 | — | 12,25 | 2,7 | 4,35 | — | 8,55 | — | — | — | — | — | — | — |
| Eupen | Abf. | 7,45 | 8,35 | — | 11,5 | 1,15 | 3,40 | — | 6,25 | — | — | — | — | — | — | — |
| Herbesthal, Belg. Zeit | Abf. | 7,58 | 9,38 | — | 11,15 | 1,42 | 4,8 | 5,18 | 8,28 | — | — | — | — | — | 12,38 | — |
| Lüttich | Ank. | 9,27 | 11,19 | — | 12,38 | 3,5 | 5,48 | 6,41 | 10,11 | — | — | — | — | — | 2,10 | — |
| Brüssel | „ | 11,51 | 2,7 | — | 2,51 | 5,17 | 8,56 | 8,56 | — | — | — | — | — | — | 5 | — |
| Antwerpen | „ | 12,17 | 3,28 | — | 3,28 | 5,58 | 9,56 | 9,56 | — | — | — | — | — | — | 5,20 | — |
| Ostende | „ | 3,10 | 5,31 | — | 5,31 | 7,49 | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,47 | — |
| Paris (via Erquel.) | „ | 11 | — | — | 9 | 4,45 | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,15 | — |
| Calais | „ | 10,10 | 10,10 | — | — | 1,5 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12,20 | — |
| London (via Ostende) | „ | — | — | — | — | 3,55 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,30 | — |
| London (via Calais) | „ | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,30 | — |

## In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| London (via Calais) | Abf. | 7,40 | — | — | — | — | — | — | — | 8,45 | — | 8,45 | — | — | — | 7,40 |
| London (via Ostende) | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,45 | — | 8,45 | — | — | — | 7,40 |
| Calais | „ | 12,25 | — | — | — | — | — | — | — | 1,55 | — | 1,55 | — | — | — | 12,25 |
| Paris (via Erquel.) | „ | 3,45 | — | 8 | — | 8 | — | — | — | 10,30 | — | — | 11,20 | 7,20 | — | — |
| Ostende | „ | 6,5 | — | — | — | — | — | — | — | 4,39 | — | 6,45 | 7 | 7 | 9,20 | 3,28 |
| Antwerpen | „ | 10 | — | — | — | — | — | — | — | 5,55 | — | 9,15 | 9,50 | 9,50 | 1,18 | 4,50 |
| Brüssel | „ | 10,30 | — | — | — | — | — | — | — | 7,20 | — | 9,43 | 11, | 11, | 1,52 | 5,55 |
| Lüttich | „ | 1,5 | — | — | — | 6,50 | — | — | — | 10,11 | — | 11,46 | 2,8 | 3,15 | 4,50 | 8 |
| Herbesthal, Belg. Z. | Ank. | 2,23 | — | 5,53 | — | 8,32 | — | — | — | 11,44 | — | 1,10 | 3,42 | 4,33 | 6,30 | 9,23 |
| Eupen | „ | — | — | — | — | 10,5 | — | — | — | 12,25 | — | 2,7 | 4,35 | — | 8,55 | — |
| Eupen | Abf. | — | — | — | — | 8,35 | — | — | — | 11,5 | — | 1,15 | 3,40 | 3,40 | 6,25 | 9,10 |
| Herbesthal, Rhein. Z. | „ | 2,45 | — | 6,10 | — | 8,52 | — | — | — | 12,4 | — | 1,37 | 4,2 | 4,50 | 6,50 | 9,38 |
| Aachen | Ank. | 3,15 | — | 6,40 | — | 9,25 | — | — | — | 12,35 | — | 2,5 | 4,30 | 5,20 | 7,25 | 10,5 |
| Aachen | Abf. | 3,20 | — | 6,45 | 7 | 9,35 | — | — | — | 12,40 | — | 2,15 | 4,40 | 5,30 | 7,35 | 10,10 |
| Trier | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,15 | — | — | — | 2 | 3,30 | 6,45 |
| Erdorf-Bitburg | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,26 | — | — | — | 2,56 | 4,38 | 8,4 |
| Kyllburg | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,38 | — | — | — | — | 4,44 | 8,15 |
| Gerolstein | „ | — | — | — | — | 7 | — | — | — | 10,18 | — | — | — | 3,40 | 5,23 | 8,55 |
| Jünkerath-Stadtkyll | „ | — | — | — | — | 7,36 | — | — | — | 10,56 | — | — | — | 4,3 | 5,56 | 9,30 |
| Call | „ | — | — | 6,15 | — | 8,30 | — | — | — | 11,50 | — | — | — | 4,45 | 6,50 | an |
| Euskirchen | „ | — | — | 6,55 | — | 9,15 | — | — | — | 12,30 | — | — | — | 5,20 | 7,30 | — |
| Düren | „ | 4 | — | 7,20 | 7,48 | 10,23 | — | — | — | 1,28 | — | 3,3 | 5,27 | 6,10 | 8,27 | 10,45 |
| Köln | Ank. | 4,50 | — | 8 | 8,54 | 11,27 | — | — | — | 2,33 | — | 4 | 6,30 | 6,50 | 9,35 | 10,25 |
| Rotterdam | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | 7,55 | — | — | — | — | 11,15 | 2,5 | — |
| Amsterdam | „ | — | — | — | — | — | — | — | 8,10 | — | — | — | — | 11,45 | 2,20 | — |
| Utrecht | „ | — | — | — | — | — | — | — | 9,15 | — | — | — | — | 12,55 | 3,25 | — |
| Elten | „ | — | — | — | — | — | 7,59 | — | 11,29 | — | — | — | — | 3,39 | 5,44 | — |
| Nymegen | Abf. | — | — | — | — | — | 8,35 | — | 11,5 | — | — | — | — | 3 | 5,30 | — |
| Cleve | „ | — | — | — | 6 | — | 9,30 | — | 12 | — | — | — | — | 4,10 | 6,20 | — |
| Geldern | „ | — | — | — | 6,52 | — | 10,24 | — | 12,43 | — | — | — | — | 5,2 | 7,14 | — |
| Venlo | „ | — | — | — | 6,30 | — | 9,53 | — | — | — | — | 2,10 | — | 4,25 | 6,40 | — |
| Kempen | „ | — | — | — | 7,19 | — | 10,54 | — | 1,5 | — | — | 3,10 | — | 5,29 | 7,40 | — |
| Crefeld | „ | — | — | 7 | 7,38 | 9,50 | 11,20 | — | 1,25 | — | — | 3,30 | — | 5,50 | 8 | — |
| Wattenscheid | „ | — | — | 5,25 | 7 | 8,15 | — | — | 11,48 | — | — | 1,55 | — | — | 6,25 | 8,45 |
| Gelsenkirchen | „ | — | — | — | — | 8,13 | — | — | 11,46 | — | — | 1,53 | — | — | 6,23 | 8,48 |
| Kray (Haltestelle) | „ | — | — | 5,33 | 7,12 | 8,23 | — | — | 11,56 | — | — | 2,3 | 2,45 | — | 6,33 | 8,53 |
| Essen | „ | — | — | 5,43 | 7,30 | 8,33 | — | — | 12,6 | — | — | 2,13 | 3,15 | 4,30 | 6,43 | 9,3 |
| Mülheim a. d. Ruhr | „ | — | — | 6,11 | an | 9,1 | — | — | 12,34 | — | — | 2,41 | 3,47 | 4,58 | 7,11 | 9,31 |
| Duisburg | „ | — | — | 6,18 | — | 8,54 | — | — | 12,39 | — | — | an | an | 5,4 | 7,14 | an |
| Uerdingen | „ | — | — | 6,54 | — | 9,44 | — | — | 1,17 | — | — | — | — | 5,42 | 7,54 | — |
| Osterath | „ | — | — | 7,13 | 7,49 | 10,3 | 11,33 | — | 1,35 | — | — | 3,41 | — | 6 | 8,13 | — |
| Düsseldorf (Obercassel) | „ | — | — | 7,16 | 7,52 | 9,55 | 11,35 | — | 1,25 | — | — | 3,15 | — | 5,55 | 8,22 | — |
| Düren | Abf. | — | — | 6,5 | — | 8,30 | 10,30 | — | — | — | — | 1,30 | — | — | 6,15 | — |
| Bedburg | „ | — | — | 6,34 | — | 9,4 | 11,4 | — | — | — | — | 2 | — | — | 6,49 | — |
| Neuss | Ank. | — | — | 7,15 | — | 9,50 | 11,50 | — | — | — | — | 2,40 | — | — | 7,35 | — |
| Neuss | Abf. | — | — | 7,35 | 8,8 | 10,20 | 11,55 | — | 1,50 | — | — | 4 | — | 6,20 | 8,35 | — |
| Köln | Ank. | — | — | 8,30 | 8,45 | 11,15 | 12,50 | — | 2,30 | — | — | 4,55 | — | 7,10 | 9,32 | — |

Extrazug an Sonn- und Festtagen.

Extra-Zug an Sonn- und Festtagen. Bis Brühl ermässigte Preise.

### Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Obercassel | Abf. | — | 7,50 | — | 11,18 | 1,20 | — | 3,45 | 7,25 | 8,55 | — | — | — | — | — | — |
| Königswinter | „ | — | 8 | — | 11,18 | 1,30 | — | 3,52 | 7,35 | 9,5 | — | — | — | — | — | — |
| Honnef | „ | — | 8,8 | — | 11,28 | 1,39 | — | 3,58 | 7,45 | 9,15 | — | — | — | — | — | — |
| Linz | „ | 6,20 | 8,27 | — | 11,48 | 1,58 | — | 4,11 | 8,6 | 9,35 | — | — | — | — | — | — |
| Neuwied (rechtes Ufer) | „ | 7 | 9,6 | — | 12,26 | 2,48 | Abf. | 4,38 | 8,46 | an | — | — | — | — | — | — |
| Ehrenbreitstein | Ank. | 7,27 | 9,36 | — | 12,56 | 3 | 6,48 | 4,59 | 9,16 | — | — | — | — | — | — | — |
| Coblenz | „ | 7,44 | 9,47 | — | 1,7 | — | 6,55 | 5,22 | 9,27 | — | — | — | — | — | — | — |
| Ehrenbreitstein | Abf. | 7,29 | 9,38 | — | 12,58 | 3,2 | — | 5 | 9,18 | — | — | — | — | — | — | — |
| Oberlahnstein | Ank. | 7,45 | 9,55 | — | 1,15 | 3,15 | — | 5,10 | 9,35 | — | — | — | — | — | — | — |
| Wiesbaden | „ | 11, | 2,30 | — | 6,40 | 6,40 | — | 7,15 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Frankfurt a. M. | „ | 12,5 | 3,45 | — | 8 | 8 | — | 8,30 | — | — | — | — | — | — | — | — |

Die zu dem Extrazuge um 3 1/4 Uhr Nachmittags für die Strecke Köln-Brühl ausgegebenen Retourbillete zu ermässigten Preisen müssen am selben Tage zur Rückfahrt benutzt werden.

Die speciellen Fahr-Bedingungen sind aus den grossen Fahrplan-Placaten ersichtlich.

Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 1. Juni cr. tritt auf unseren südlich von Magdeburg gelegenen Bahnstrecken Magdeburg-Thale und Cöthen-Vienenburg mit sämmtlichen Zweigbahnen folgender Fahrplan in Kraft:

### Von Magdeburg nach Thale.

| Stationen. Classe | Cour.-Zug 1. 2. | Pers.-Zug. 1.2.3.4. | Pers.-Zug. 1.2.3.4. | Pers.-Zug. 1.2.3.4. | Schnell.-Z. 1. 2. 3. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. | Pers.-Zug. 1.2.3.4. | Pers.-Zug. 1.2.3.4. | Pers.-Zug. 1.2.3.4. | Cour.-Zug. 1. 2. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Magdeburg Abf. | 12,21 V. | 2,55 V. | 6,0 V. | 9,53 V. | 11,17 V. | 11,45 V. | 4,15 N. | 6,20 N. | 8,0 N. | 10,10 N. |
| Oschersleben Ank. | 12,58 „ | 3,53 „ | 7,5 „ | 10,54 „ | 11,58 „ | 12,35 N. | 5,21 „ | 7,20 „ | 8,50 „ | 10,48 „ |
| Halberstadt „ | — | — | 7,50 „ | 11,50 „ | — | 1,10 „ | 6,0 „ | — | 9,21 „ | 11,40 „ |
| Ankunft in Wernigerode | — | — | 8,50 V. | — | — | 2,26 N. | 7,0 N. | — | — | — |
| „ „ Vienenburg | — | — | 9,0 „ | — | — | — | 7,10 „ | — | — | — |
| „ „ Harzburg | — | — | 9,25 „ | — | — | — | 9,48 „ | — | — | — |
| „ „ Cönnern | — | — | — | 2,22 N. | — | — | 7,55 „ | — | — | — |
| „ „ Ballenstedt | — | — | — | 1,40 „ | — | — | 7,40 „ | — | — | — |
| Abfahrt von Harzburg | — | — | — | — | — | 10,20 V. | 4,50 N. | — | 7,10 N. | — |
| „ „ Vienenburg | — | — | — | — | — | 10,55 „ | 5,20 „ | — | 7,50 „ | — |
| „ „ Wenigerode | — | — | 6,0 V. | — | — | 12,25 N. | 5,30 „ | — | 8,0 „ | — |
| Halberstadt Abf. | — | — | 8,0 V. | — | — | 1,15 N. | 6,13 „ | — | 9,25 „ | — |
| Wegeleben Ank. | — | — | 8,10 „ | — | — | 1,25 „ | 6,23 „ | — | 9,35 „ | — |
| Abfahrt von Ballenstedt | — | — | — | — | — | 9,40 V. | 3,20 N. | — | 7,55 N. | — |
| „ „ Cönnern | — | — | — | — | — | 9,41 „ | 2,37 „ | — | 7,2 „ | — |
| „ „ Stassfurth | — | — | 6,20 V. | — | — | 10,15 „ | 2,45 „ | — | — | — |
| „ „ Cöthen | — | — | 5,45 „ | — | — | 10,50 „ | 2,30 „ | — | 7,20 „ | — |
| „ „ Aschersleben | — | — | 7,4 „ | — | — | 11,6 „ | 3,43 „ | — | 8,20 „ | — |
| Wegeleben Abf. | — | — | 8,12 „ | — | — | 1,27 N. | 6,24 N. | — | 9,37 | — |
| Thale Ank. | — | — | 9,0 „ | — | — | 2,10 „ | 7,5 „ | — | 10,15 | — |

### Von Thale nach Magdeburg.

| Stationen. Classe | Cour.-Z. 1. 2. | Pers.-Z. 1. 2. 3. 4. | Gemischt.-Z. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Z. 1. 2. 3. | Pers.-Z. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Z. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Z. 1. 2. 3. | Gemischt.-Z. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Z. 1. 2. 3. | Pers.-Z. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Z. 1. 2. 3. 4. | Gemischt.-Z. 1. 2. 3. 4. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Thale Abfahrt | — | — | — | 5,45 V. | 8,10 V. | — | 12,45 N. | 2,10 N. | — | — | 7,50 N. | 9,20 N. |
| Wegeleben Ankunft | — | — | — | 6,16 „ | 8,48 „ | — | 1,17 „ | 3,20 „ | — | — | 8,29 „ | 10,40 „ |
| Ankunft in Ballenstedt | — | — | — | 8,5 V. | — | — | — | 7,40 N. | — | — | — | — |
| „ „ Cönnern | — | — | — | 8,7 „ | — | — | — | 7,55 „ | — | — | — | — |
| „ „ Stassfurth | — | — | — | 7,45 „ | — | — | — | 5, „ | — | — | — | — |
| „ „ Cöthen | — | — | — | 8, „ | — | — | — | 5.30 „ | — | — | 11,5 N. | — |
| Wegeleben Abfahrt | — | — | — | 6,20 „ | 8,50 „ | — | 1,20 | 3,40 | — | — | 8,32 | 10,50 |
| Halberstadt Ankunft | — | — | — | 6,30 „ | 9, „ | — | 1,30 | 3,55 | — | — | 8,42 „ | 11,10 „ |
| Ankunft in Wernigerode | — | — | — | 8,50 V. | — | — | 2,26 N. | 7, N. | — | — | — | — |
| „ „ Vienenburg | — | — | — | 9, „ | — | — | — | 7,10 „ | — | — | — | — |
| „ „ Harzburg | — | — | — | 9,25 „ | — | — | — | 9,48 „ | — | — | — | — |
| Abfahrt von Harzburg | — | — | — | — | — | — | 10,20 V. | — | — | — | 7,10 N. | — |
| „ „ Vienenburg | — | — | — | — | — | — | 10,55 „ | — | — | — | 7,50 „ | — |
| „ „ Wernigerode | — | — | — | 6, V. | — | — | 12,25 N. | — | — | — | 8, „ | — |
| Halberstadt Abfahrt | — | — | — | 6,38 Cour.-Z. | 9,4 | — | 1,35 „ | — | 4,10 N. Schnell-Zug | — | 8,53 | — |
| Oschersleben Abfahrt | 4,32 V. | 4,42 V. | 6, V. | 7,51 „ | 9,45 | 1,13 N. | 2,3 „ | — | 5,46 „ | 7,5 N. | 9,25 | — |
| Magdeburg Ankunft | 5,14 „ | 6,3 „ | 7,35 „ | 8,30 „ | 10,45 V. | 2,25 „ | 2,53 N. | — | 6,33 N. | 8,15 „ | 10,20 | — |

## Von Cöthen nach Vienenburg etc.

| Stationen. Classe | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cöthen . . . . . Abfahrt | 5,45 V. | — | 9,50 V. | — | 2,30 N. | 7,20 N. | — |
| Güsten . . . . . Ankunft | 6,35 „ | — | 10,39 „ | — | 3,15 „ | 8,1 „ | — |
| Ankunft in Stassfurth | 7,45 „ | — | 11,15 „ | — | 5, „ | — | — |
| Abfahrt von Stassfurth | 6,20 „ | — | 10,15 „ | — | 2,45 „ | — | 9,45 N. |
| Güsten. . . . . Abfahrt | 6,39 „ | — | 10,44 „ | — | 3,20 „ | 8,3 | 10,11 „ |
| Aschersleben. . . . . Ankunft | 7, „ | — | 11, „ | — | 3,38 „ | 8,17 | 10,40 „ |
| Ankunft in Cönnern | 8,7 „ | — | 2,22 N. | — | 7,55 „ | — | — |
| Abfahrt von Cönnern | — | 9,41 V. | — | — | 2,37 „ | 7,2 „ | — |
| Aschersleben. . . . . Abfahrt | 7,4 „ | 10,25 „ | 11,6 „ | — | 3,43 „ | 8,20 „ | — |
| Frose . . . . . Ankunft | 7,15 „ | 10,35 „ | 11,16 | — | 3,54 „ | 8,32 „ | — |
| Ankunft in Ballenstedt | 8,5 „ | 11,50 V. | | — | 7,40 „ | — | — |
| Abfahrt von Ballenstedt | — | 9,40 „ | | — | 3,20 „ | 7,55 „ | — |
| Frose . . . . . Abfahrt | 7,16 „ | 10,38 „ | 11,18 | — | 3,56 „ | 8,33 „ | — |
| Wegeleben . . . . . Ankunft | 7,47 „ | 10,58 „ | 11,45 „ | — | 4,19 „ | 9, „ | — |
| Ankunft in Thale | 9, „ | 2,10 N. | | — | 7,5 „ | 10,15 „ | — |
| Wegeleben . . . . . Abfahrt | 7,48 „ | 11, „ | 11,50 „ | — | 4,20 „ | 9,5 | — |
| Halberstadt . . . . . Ankunft | 8, „ | 11,10 „ | 12, „ | — | 4,30 „ | 9,15 | — |
| Ankunft in Oschersleben | 9,35 | 2, N. | | — | 5,15 | — | — |
| „ „ Magdeburg | 10,45 | 2,55 „ | | — | 6,33 | — | — |
| Halberstadt . . . . . Abfahrt | 8,5 | 11,15 | — | 1,40 N. | 6,10 „ | — | — |
| Heudeber. . . . . Ankunft | 8,25 | 11,35 | — | 2,4 „ | 6,34 „ | — | — |
| Ankunft in Wernigerode | 8,50 | 12,5 N. | — | 2,26 „ | 7, „ | — | — |
| Abfahrt von Wernigerode | 6, „ | 11,15 V. | — | — | 5,30 | — | — |
| Heudeber. . . . . Abfahrt | 8,26 | 11,36 | — | — | 6,35 | — | — |
| Vienenburg . . . . . Ankunft | 9, V. | 12,11 N. | — | — | 7,10 N. | — | — |
| Ankunft in Harzburg | 9,25 V. | 12,41 N. | — | — | 9,48 N. | — | — |
| „ „ Goslar | 9,35 „ | 1,56 „ | — | — | 10,4 „ | — | — |
| „ „ Braunschweig | 10,41 „ | 1,33 „ | — | — | 8,34 „ | — | — |

## Von Vienenburg nach Cöthen etc.

| Stationen. Classe | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. | Pers.-Zug. 1. 2. 3. 4. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abfahrt von Braunschweig | — | — | 9,10 V. | — | — | 3,55 N. | — |
| „ „ Goslar | — | — | 10,7 „ | — | — | 3,23 „ | 6,56 N. |
| „ „ Harzburg | — | — | 10,20 „ | — | — | 4,50 „ | 7,10 „ |
| Vienenburg . . . . . Abfahrt | — | — | 10,55 V. | — | — | 5,20 N. | 7,50 N. |
| Heudeber. . . . . Ankunft | — | — | 11,36 „ | — | — | 5,52 „ | 8,22 „ |
| Ankunft in Wernigerode | — | — | 12,5 N. | — | — | 7, „ | 9, „ |
| Abfahrt von Wernigerode. | 6, V. | — | 11,15 V. | 12,25 N. | — | 5,30 „ | 8, „ |
| Heudeber. . . . . Abfahrt | 6,16 V. | — | 11,40 | 12,42 | — | 5,53 „ | 8,23 „ |
| Halberstadt . . . . . Ankunft | 6,36 „ | — | 11,56 „ | 1,5 N. | — | 6,10 „ | 8,40 „ |
| Ankunft in Oschersleben | 7,6 V. | — | 2, N. | | — | — | 9,21 „ |
| „ „ Magdeburg | 8,30 „ | — | 2,55 „ | | — | — | 10,21 „ |
| „ „ Thale | — | — | 2,10 „ | | — | 7,5 „ | 10,15 „ |
| Halberstadt . . . . . Abfahrt | — | 6,5 V. | 12, „ | — | 3,20 N. | 6,23 „ | 8,50 „ |
| Wegeleben . . . . . Ankunft | — | 6,15 „ | 12,10 „ | — | 3,30 „ | 6,33 „ | 9, „ |
| Abfahrt von Thale | — | 5,45 V. | — | — | 2,10 „ | — | 7,50 „ |
| Wegeleben . . . . . Abfahrt | — | 6,18 „ | 12,11 N. | — | 3,31 „ | 6,35 | 9,3 „ |
| Frose . . . . . Ankunft | — | 6,45 „ | 12,34 „ | — | 3,56 „ | 6,58 | 9,33 „ |
| Ankunft in Ballenstedt | — | 8,5 V. | 1,40 N. | — | — | 7,40 | — |
| Abfahrt von Ballenstedt | — | — | 12,5 „ | — | 3,20 | — | 7,75 |
| Frose . . . . . Abfahrt | — | 6,46 „ | 12,39 | — | 4, „ | 7, „ | 9,35 „ |
| Aschersleben. . . . . Ankunft | — | 6,55 „ | 12,49 | — | 4,12 „ | 7,10 N. | 9,48 „ |
| Ankunft in Cönnern | — | 8,7 V. | 2,22 N. | — | — | 7,55 N. | — |
| Abfahrt von Cönnern | — | — | 9,41 V. | — | 2,37 „ | — | 8,40 |
| Aschersleben . . . . . Abfahrt | — | 7, „ | 12,53 | — | 4,17 „ | — | 9,52 |
| Güsten . . . . . Ankunft | — | 7,14 | 1,7 „ | — | 4,33 | — | 10,11 |
| Ankunft in Stassfurth. | — | 7,45 „ | 1,45 | — | 5, | — | — |
| Abfahrt von Stassfurth | — | 6,20 „ | 12,45 | — | 2,45 | — | 9.45 |
| Güsten. . . . . Abfahrt | — | 7,17 | 1,11 N. | — | 4,38 | — | 10,15 |
| Cöthen. . . . . Ankunft | — | 8, V. | 1,56 N. | — | 5,20 N. | — | 11,5 N. |

Die Fahrpläne sind auf unseren Stationen ausgehängt und daselbst auch käuflich zu haben.

**Magdeburg**, den 22. Mai 1872.

**Directorium.**

## Fahrplan für die Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen

**vom 1. Juni 1872.**

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Von Altona nach Kiel . . . | Vorm. | 6. 45 | 8. 30 | | Nachm. | 1. 25 | 5. 55 | 9. 45. | | | | | |
| „ „ in „ . . . | „ | 9. 26 | 11. 40 | | „ | 4. 30 | 9. — | 12. 5 | | | | | |
| „ „ nach Rendsburg . | „ | 6. 45 | | | „ | 1. 25 | 5. 55 | | | | | | |
| „ „ in „ . | „ | 9. 27 | | | „ | 4. 34 | 9. 5 | | | | | | |
| „ „ nach Neustadt . | „ | | 8. 30 | | „ | | 5. 55 | | | | | | |
| „ „ in „ . | „ | | | | „ | 1. 5 | 10. 20 | | | | | | |
| „ „ nach Itzehoe . . | „ | | 8. 30 | | „ | 1. 25 | 5. 55 | | | | | | |
| „ „ in „ . . . | „ | | 10. 42 | | „ | 3. 40 | 8. 4 | | | | | | |
| | | | | | | vom Decbr. bis März | vom April bis Novbr. | | | | | | |
| „ „ nach Blankenese . | „ | 6. 50 | 11. 40 | | „ | 3. 25 | 4. 50 | 7. 40 | 8. 42 | | | | |
| „ „ in „ | „ | 7. 15 | Nachm. 12. — | | | 3. 50 | 5. 10 | 8. 5 | 9. 2 | | | | |
| „ „ nach Hamburg . | „ | 6. 45 | 8. 28 | 10. 30 | 11. 50 | Nachm. | 12. 35 | 2. 10 | 3. 30 | 4. 35 | 5. 45 | 6. 20 | |
| | | | | | | | 7. 40 | 8. 40 | 9. 35 | 11. 10 | | | |
| „ „ in „ . . | „ | 7. 15 | 8. 53 | 10. 55 | Nachm. | 12. 20 | 1. 5 | 2. 40 | 3. 55 | 5. — | 6. 10 | 6. 50 | |
| | | | | | | 8. 10 | 9. 5 | 10. — | 11. 35. | | | | |
| „ „ nach Flensburg . | „ | 6. 45 | Nachm. | 1. 25 | 5. 55 | | | | | | | | |
| „ „ in „ . | „ | 11. 10 | „ | 6. 40 | 11. — | | | | | | | | |
| „ „ nach Wamdrup . | „ | 6. 45 | „ | 1. 25 | 5. 55 | | | | | | | | |
| „ „ in „ . | | | Nachm. | 12. 55 | 8. 50 | 12. 55 | | | | | | | |
| „ Hamburg nach Altona . | Vorm. | 6. — | 7. 50 | 9. 25 | 11. 5 | Nachm. | 12. 45 | 2. 25 | 2. 55 | 4. 20 | 5. 10 | 6. 15 | |
| | | | | | | | 7. 5 | 8. 15 | 8. 55 | 10. 40 | | | |
| „ „ in „ . . | „ | 6. 25 | 8. 15 | 9. 55 | 11. 35 | Nachm. | 1. 15 | 2. 55 | 3. 20 | 4. 45 | 5. 40 | 6. 40 | |
| | | | | | | | 7. 35 | 8. 40 | 9. 20 | 11. 5 | | | |
| „ Kiel nach Altona . . . | „ | 6. — | 7. 15 | 11. 44 | Nachm. | 4. 35 | 6. 45 | | | | | | |
| „ „ in „ . . . | „ | 8. 20 | 10. 25 | Nachm. | 3. 25 | 7. 35 | 9. 30 | | | | | | |
| „ Rendsburg nach Altona . | „ | 7. 18 | 11. 48 | „ | 6. 51 | | | | | | | | |
| „ „ in „ . | „ | 10. 25 | | „ | 3. 25 | 9. 30 | | | | | | | |
| „ Itzehoe nach Altona . . | „ | 8. — | | „ | 12. 55 | 5. 18 | | | | | | | |
| „ „ in „ . . | „ | 10. 25 | | „ | 3. 25 | 7. 35 | | | | | | | |
| „ Neustadt nach Altona . | „ | 5. 45 | | „ | | 3. 10 | | | | | | | |
| „ „ in „ . | „ | 10. 25 | | „ | | 7. 35 | | | | | | | |
| „ Blankenese nach Altona | „ | 8. 10 | | „ | 12. 5 | 5. 17 | 8. 10 | 9. 5 | | | | | |
| „ „ in „ | „ | 8. 25 | | „ | 12. 30 | 5. 42 | 8. 35 | 9. 30 | | | | | |
| „ Kiel nach Ascheberg . . | „ | 5. 53 | 10. 40 | „ | 3. 18 | 7. 55 | | | | | | | |
| „ „ in „ . . . | „ | 6. 48 | 11. 35 | „ | 4. 13 | 8. 50 | | | | | | | |
| „ Ascheberg nach Kiel . . | „ | 7. 3 | 11. 50 | „ | 4. 28 | 9. 5 | | | | | | | |
| „ „ in „ . . | „ | 7. 58 | | „ | 12. 45 | 5. 23 | 10. — | | | | | | |

Altona, im Mai 1872.

**Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.**

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. Juni cr. ab bis auf Weiteres die Personenbeförderung auf unserer Bahn nach nachstehendem veränderten Fahrplan stattfinden wird:

### A. Richtung Berlin-Görlitz.

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 1. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 3. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 5. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 7. |
|---|---|---|---|---|
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |
| Berlin . . . . Abfahrt | 7,30 | 2,15 | 6,30 | |
| Grünau . . . „ | 7,52 | — | 6,52 | |
| K. Wusterhausen „ | 8,13 | 2,51 | 7,13 | |
| Halbe . . . . „ | 8,43 | — | 7,43 | |
| Brand . . . . „ | 8,59 | — | 7,59 | |
| Lübben . . . „ | 9,22 | 3,48 | 8,23 | |
| Lübbenau . . . „ | 9,45 | 4,8 | 8,48 | |
| Vetschau . . . „ | 10,4 | 4,24 | 9,7 | |
| Cottbus . . . „ | 10,34 | 4,49 | 9,38 | |
| Spremberg . . „ | 11,14 | 5,23 | 10,19 | Vorm. |
| Weisswasser (Muskau) „ | 11,42 | 5,47 | 10,47 | 6,1 |
| Rietschen . . „ | 12,5 | — | 11,10 | 6,55 |
| Uhsmannsdorf . „ | 12,22 | 6,22 | 11,27 | 7,36 |
| Görlitz . . . Ankunft | 12,55 | 6,53 | 12,0 | 8,45 |
| | Nachm. | Abends. | Nachts. | Vorm. |

### B. Richtung Görlitz-Berlin.

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 2. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 4. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 6. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 8. |
|---|---|---|---|---|
| | Morgens. | Nachm. | Nachm. | Abends. |
| Görlitz . . . Abfahrt | 6,0 | 1,0 | 5,50 | 7,25 |
| Uhsmannsdorf . „ | 6,32 | 1,29 | 6,21 | 8,43 |
| Rietschen . . „ | 6,48 | — | 6,37 | 9,25 |
| Weisswasser (Muskau) „ | 7,10 | 2,1 | 6,58 | 10,8 |
| Spremberg . . „ | 7,40 | 2,22 | 7,28 | Abds. Ank. |
| Cottbus . . . „ | 8,20 | 2,58 | 8,4 | |
| Vetschau . . . „ | 8,45 | 3,20 | 8,29 | |
| Lübbenau . . „ | 9,7 | 3,34 | 8,54 | |
| Lübben . . . „ | 9,25 | 3,49 | 9,11 | |
| Brand . . . . „ | 9,48 | — | 9,32 | |
| Halbe . . . . „ | 10,2 | — | 9,45 | |
| K. Wusterhausen „ | 10,35 | 4,43 | 10,16 | |
| Grünau . . . „ | 10,56 | — | 10,36 | |
| Berlin . . . Ank. | 11,15 | 5,17 | 10,55 | |
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |

Im Interesse des Publicums wird zur Kenntniss gebracht, dass ausser den gewöhnlichen Fahrbillets von und nach allen Stationen unserer Bahn für die drei ersten Wagenclassen Tagesbillets mit fünftägiger Gültigkeit, zur Hin- und Rückfahrt berechtigend, zum $1^1/_2$fachen Preise des Einzelbillets verkauft werden.

Eine directe Expedition von Personen und Gepäck findet statt von den Hauptstationen unserer Bahn nach solchen der Leipzig-Dresdener, der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener, der Schlesischen Gebirgs- und Sächsisch-Oestlichen Staatseisenbahn, sowie der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn und umgekehrt.

**Bei den zwischen Berlin und Wien verkehrenden Courierzügen No. 3 und 4 findet auf der ganzen Route ein Wagenwechsel für die 1. und 2. Classe nicht statt.**

Die Fahrpreise für diese Courierzüge sind im diesseitigen Bahnbereich die der gewöhnlichen Personenzüge.

Die Ankunft des Zuges No. 3 in Wien findet statt um $9_{10}$ Vormittags, die Abfahrt des Zuges No. 4 aus Wien $10_{15}$ Abends.

Die Züge passiren u. A. Görlitz, Löbau, Zittau, Reichenberg, Turnau, Jungbunzlau, Iglau, Znaim und Stockerau. Für Zug 4 ist in Turnau (Kaffeestation) ein Aufenthalt von 13 und in Görlitz zum Diner ein Aufenthalt von 50 Minuten, für Zug 3 aber zum Souper in Zittau ein längerer Aufenthalt disponirt.

Berlin, am 17. Mai 1872. **Die Direction.**

## Ungarische Ostbahn.

**Eröffnung der Station Brátka für den Eilgut- und Frachten-Verkehr.**

Am **21. Mai l. J.** wird die auf der Linie Grosswardein-Kolozsvar gelegene Station **Brátka**, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksdienst fungirte, auch für den Eilgut- und Frachten-Verkehr eröffnet.

Pest, im Mai 1872.

**Die General-Direction.**

## Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 1 000 000 Kilogramm oder 27 027 laufende Meter gewalzter Eisenbahn-Schienen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht offen, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungsrath Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Schienen“

bis zu dem am **1. Juni d. J. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 16. Mai 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

## Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der zur Anlage des zweiten Bahngeleises in der Strecke Ems-Laurenburg erforderlichen eisernen Fachwerk-Ueberbrückungen, bestehend in

517319 Kilogramm Schmiedeisen und
18991 „ Gusseisen,

soll, in zwei Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum Submissionstermin,

**Dienstag den 11. Juni l. Js. Vormittags 11 Uhr**

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerte auf die Lieferung eiserner Ueberbrückungen“

versehen an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Zeichnungen, Uebernahmsbedingungen und Gewichtsberechnungen liegen auf dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht offen, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 16. Mai 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die in 5 Loose getheilten bergmännischen, Maurer- und Zimmerarbeiten und die Lieferung von Stein-Materialien zum Bau des Tunnels bei Wartha der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn sollen im Wege der Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, auch können die Bedingungen daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung der Arbeiten zum Bau des Tunnels bei Wartha und Lieferung der dazu erforderlichen Materialien“

bis zu dem auf

**Mittwoch den 12. Juni c. Vormittags 11 Uhr**

anberaumten Submissionstermin in dem obenbezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 18. Mai 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Main-Weser-Bahn.

Von der unterzeichneten Direction soll die Lieferung von

860 000 Kilogr. **breitbasiger Eisenbahnschienen** nebst
40 000 Kilogr. **Laschen**

in öffentlicher Submission vergeben werden.

Desfallsige Offerten sind mit der Ueberschrift „Submission auf Lieferung von Schienen und Laschen“ versehen bis zu dem auf **Mittwoch, den 5. Juni c., Vormittags 11 Uhr,** bestimmten Submissionstermin versiegelt und portofrei anher einzusenden. Es werden alsdann die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet, später eingegangene Offerten aber nicht berücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnung liegen bei unserer Central-Materialien-Controle zur Einsicht auf und können von derselben gegen portofreie Einsendung von 10 Sgr. bezogen werden.

Cassel, am 21. Mai 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers in Loos VI (Strecke von Gemarkung Buergel bis Oberrad incl. Bahnhof Offenbach) soll in dem auf

**Sonnabend, den 15. Juni c., Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungs-Bureau zu Frankfurt a. M. anberaumten Submissions-Termin vergeben werden. Bezügliche Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Ausführung der Erdarbeiten in Loos VI“

versiegelt und portofrei vor dem Termine an den Unterzeichneten einzusenden.

Die Submissions-Bedingungen sind im vorgedachten Abtheilungs-Bureau und im Sections-Bureau zu Offenbach einzusehen, resp. von mir gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Frankfurt a. M., den 21. Mai 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

## Köln-Mindener Eisenbahn.

**Neubau der Wagenreparatur-Werkstätte bei Dortmund.**

Die Arbeiten und Holzlieferungen zur Herstellung des Fussbodens des grossen Schuppens, veranschlagt zu rot. 51 000 Thlr., sollen im Wege der Submission vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen sind im hiesigen Bureau, Acazien-Allee No. 48, einzusehen und Offerten bis zum

12. Juni cr.
dem Unterzeichneten einzureichen.
Essen, den 22. Mai 1872.

Der Betriebs-Inspector.
Fusshöller.

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**
ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
in Teplitz.

# The Bolton Iron & Steel Co. Bolton le Moors,
## Lancashire England.

Fabrikanten von mildcarbonisirten Guss-Stahl-Platten für Kessel- und Schiffsbekleidungen, Guss-Stahl-Schienen, Stangen und Bleche, Winkel- und Nieten-Stahl, Guss-Stahl-Gerad- und Kurbelachsen, Bandagen, Wellen, Pleiel-, Kuppel- und Kolbenstangen, Kurbeln und Kurbelzapfen,

**Guss-Stücke aus Stahl,**

**schwere Schmiedestücke jeder Art aus Guss-Stahl und Schmiedeeisen.**

General-Agent ***Philipp Henschel.***
**Berlin, Werderstrasse 11.**

# Hydraulische Aufzüge

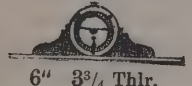
1 Meter Hub und 60 Centimeter Hub, 4000 Kilogramm Tragfähigkeit.

**Hydraulische Winden**
15,000 Kilogramm Tragfähigkeit zur Ueberwindung grosser Lasten auf Eisenbahnen, Maschinenwerkstätten etc ferner:

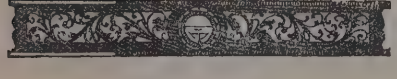
**Precissionsmeterstäbe**
in Gussstahl und Eisen empfiehlt

**A. Schimmel,**
Maschinen-Bau- und Mechanische Werkstatt.

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45.
— Bereits über Hunderte vollständig geheilt.



6″ 3¾ Thlr.



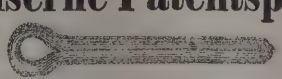
12″ 6 Thlr.

**Verstellbare Wasserwaagen**
**mit Bleiloth & Gradmesser,**
genau adjustirt
von Eisen in Verbindung mit Kupfer, 6—24″
**W. Hanisch & Cie.,**
**BERLIN,**
Philippstrasse 22.

Ein im Wagen Lackirergeschäft erfahrener Mann, welcher in verschiedenen grossen Fabrik-Werkstätten für E. B. B. gearbeitet, auch als Werkmeister in denselben fungirt, worüber ihm Zeugnisse zur Seite stehn; sucht als Solcher Stellung.
Gefällige Offerten bitte mit der Adresse G. Hoffmann, Fried. Wilh. Strasse 2a. Breslau gefälligst nieder zu legen.

# Centesimalwaagen
jeder gewünschten Tragfähigkeit mit den neusten Entlastungs-Vorrichtungen, sowie
**Decimal-Brückenwaagen**
mit vollständiger Entlastung des Hebelsystems liefert als Specialität die Maschinenfabrik von Bockhacker & Dinse, Berlin, Chausseestrasse 32.

# Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei
**Schulz & Heyl** vormals **J.F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

Ein junger militärfreier Mann, welcher bisher in **Separations-** und **Grundsteuer-Verwaltungssachen** gearbeitet, sucht Stellung an einer Bahn oder einem Eisenbahnbau-Büreau.
Gefl. Off. unter **H. S. 6.** befördert Herr A. Refelshöfer, in Leipzig.

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:
# Aus allen Welttheilen.
**Illustrirte Monatshefte**
**für Länder- und Völkerkunde**
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.
**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des Mai-Heftes 1872:**

Die Porta Westphalica, von Th. Röbbecke. Das „Böse Land" im Gebiete Dakotah. Die grossen Strassen des Weltverkehrs, v. G. Spiess. Bilder aus England und Wales. 2. Die Kohlen- und Eisenwerke von Wales. Reisebriefe aus Brasilien etc., von C. M. (Schluss). Zur Beurtheilung der Sprachverhältnisse in Elsass-Lothringen, von einem Reichsbeamten. Der Montcenis-Tunnel, seine Erbauung und seine Umgebungen. Die Pelzrobben-Inseln von Alaska, von N. Klein. Neu-Seeland, von —th. Ueber Religion und Mission in China, von C. Müller. Nossi-Bé, Französische Kolonie bei Madagaskar. 28 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

**Mit 15 Holzschnitten.**

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten und Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.

# Für Bau-Unternehmer
empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare
**Eisenbahnschienen**
leichten Calibers zu billigem Preise.
**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 63. Leipzig, am 29. Mai 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Aus Württemberg: Gesetzentwurf, betreffend die in den laufenden Etatsperioden auszuführenden Eisenbahnbauten. — Ausland: Belgien, Belgische Westbahn. Italien: Die auf Kosten des Staates stattfindenden Eisenbahnbauten. Waarenbewegung in Frankreich. — Technisches: Apparat zur Abkühlung der Luft in Personenwagen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Anzeigen: Aachen-Berliner Courierzug, Fahrpläne der Homburger, Niederschlesischen Zweigbahn, Hannoverschen Staats-Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Rheinischen Eisenbahn und Berlin-Görlitzer Eisenbahn vom 1. Juni 1872.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

⊙ **Aus Württemberg.** Der zweite den Kammern vorgelegte Gesetzentwurf betrifft die in den laufenden Etatsperioden auszuführenden Eisenbahnbauten. Dieser bezeichnet in Art. 1 als so weit thunlich dem Ausbau entgegenzuführende, schon in voriger Etatsperiode in Angriff genommene Bahnen: 1) von Nagold nach Horb, 2) von Calw nach Pforzheim, 3) von Leutkirch nach Isny, 4) von Hechingen nach Balingen. Neu in Angriff zu nehmen sind in dieser Finanzperiode nach Art. 2 die Bahnen: 1) von Althausen nach Pfullendorf zum Anschluss an die Grossh. Badische Stockach-, Schwackenreute-Pfullendorfer Eisenbahn; 2) von Crailsheim an die Württembergisch-Bayerische Landesgrenze, Württembergischer Theil der Bahnlinie Crailsheim-Anspach-Nürnberg; 3) von Balingen über Ebingen nach Sigmaringen, Fortsetzung der Hohenzollernschen Bahn; 4) von Heidenheim nach Ulm; 5) von Waiblingen über Winnenden nach Backnang. Sodann werden ausser den schon 1869 verwilligten 500 000 fl. weitere 136 000 fl. für den Bau und die Einrichtung von Dienstwohnungen und anderen Gebäulichkeiten für Zwecke der Verkehrsanstalten verwendet. Für Verbesserungen und Erweiterungen von älteren Bahnlinien kommen in Anwendung 1 549 500 fl. Zur Vermehrung des Betriebsmaterials sind zu verausgaben 1 000 000 fl. Zur Deckung des Aufwandes hiefür sind 36 Millionen bestimmt; doch kommen hiervon die früher verwilligten 16 Millionen in Abzug, so dass noch 20 Millionen verbleiben, von denen aber im April 8 Millionen bereits provisorisch verwilligt worden sind. Dazu ist zugleich der während der jetzigen Finanzperiode erwachsende Aufwand für Verzinsung und Tilgung der bezüglichen Anlehen bis zur Inbetriebsetzung der betreffenden Bahnstrecken zu bestreiten. Die Strecken Weil der Stadt-Calw-Nagold, Scheer-Sigmaringen und Leutkirch-Kisslegg sind zu vollenden. Die erstere ist $5_{,6}$ Ml. lang und ihre Betriebseröffnung auf Juli 1872 festgesetzt; sie bildet einen Theil der Schwarzwaldbahn von Zuffenhausen über Weil der Stadt und Calw nach Nagold und Horb. Die zweite, nur $0_{,9}$ Mln. lang, ist die letzte Abtheilung der Donaubahn Ulm-Sigmaringen und ihre Betriebseröffnung auf Juli 1873 festgesetzt. Die dritte, $1_{,6}$ Ml. lang, ist ein Theil der Württembergischen Allgäubahn und die Betriebseröffnung soll im September 1872 stattfinden.

Auf der Schwarzwaldbahnstrecke von Weil der Stadt über Calw nach Nagold wurde am 16. Mai die erste Probefahrt, auf welcher sich die Herren Geh. Rath v. Dillenius, Präsident v. Klein, Oberbaurath v. Abel befanden, ausgeführt.

### Ausland.

—*r*— **Belgien.** (Belgische Westbahn.) Durch Königl. Decret vom 12. April wurden die durch öffentliche Acte vom 27. April 1871 festgesetzten Modificationen der Statuten der Gesellschaft der Belgischen Westbahn genehmigt. Nach diesen Modificationen soll namentlich eingeräumt sein, dass die Gesellschaft sich mit anderen Gesellschaften fusionire, und dass über die nach den älteren Statuten festgesetzte Zahl von 80 000 Obligationen weitere nicht emittirt werden dürfen.

—*r*— **Italien.** Nach einer statistischen Zusammenstellung über die auf Kosten des Staates stattfindenden Eisenbahnbauten für das Jahr 1871 hatte der Staat $966_{,000}$ Kil. Linien im Betriebe; $750_{,893}$ Kil. waren im Bau begriffen; $79_{,359}$ Kil. waren noch der Veraccordirung und Genehmigung unterstellt; $172_{,900}$ Kil. waren noch Gegenstand von Studien; die Gesammtlänge dieser Linien betrug $1969_{,155}$ Kil. Die im Betriebe stehenden Linien sind die von Bussoleno bis in die Mitte der Gallerie von Fréjus (47,000 Kilom.), Florenz-Lucca-Pisa (99,000 K.), Pisa-Massa (42,000 K.), die östlichen und westlichen Ligurischen Linien, von denen allen der Betrieb der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen überlassen ist. Diese Gesellschaft wird auch den Betrieb der Eisenbahn Savona-Bra und der Zweigbahn Cairo-Acqui haben, sobald diese Strecken vollendet sein werden.

Der Betrieb der Bahn Asciano-Grossetto (35,000 Kil.) wird der Gesellschaft der Römischen Bahnen; jener der Calabrisch-Sicilianischen Bahnen wurde vom 1. Januar 1872 ab der Gesellschaft der Südbahnen übertragen. Die im Bau begriffenen Linien sind die Calabrisch-Sicilianischen ($398_{,917}$ K.), Asciano-Grossetto (50,000 K.) und die Ligurischen ($159_{,685}$ K.), welche unmittelbar vom Staate hergestellt werden; ferner die Eisenbahn Savona-Bra ($94_{,310}$ K.) und die Abzweigung Cairo-Acqui ($47_{,971}$ K.), welche durch Vermittlung der Impresa Guastalla gebaut werden. (M. d. str. f.)

—*r*— **Waarenbewegung in Frankreich.** Die Ausweise über Frankreichs Export und Import im Monate Januar 1872 ergeben folgende Resultate: Eingeführt wurden in dem genannten Monate Waaren im Werthe von 338 Mill., d. i. 89 Mill. mehr, als die höchste Januar-Ziffer während der Kaiserreichsjahre 1852 bis 1870 jemals erwies, die nur einmal auf 249 Mill. sich emporschwang. Expedirt wurden im Jahre 1872 Waaren im Werthe von 238 Mill., während im Januar 1862 die Ziffer des Ausfuhrwerthes nur 134, im Januar 1868 nur 170, im Januar 1869 nur 189 ergab, und sich im Januar 1870 auf blos 204 Mill. belief. Die im Jahre 1872 aus dieser Handelsbewegung in die Staatscassen geflossenen Zölle ergeben 12 Mill., d. i. $2^1/_5$ Mill. mehr als im Jahre 1869.

### Technisches.

—*t*— **Apparat zur Abkühlung der Luft in Personenwagen.** Die Zeitschrift „Engineering" vom 12. April d. J. enthällt Abbildungen und eine specielle Beschreibung eines Apparates zur Abkühlung der Luft in Personenwagen, welcher von Sanders, einem Maschinenmeister der Great Indian Peninsula Bahn construirt ist und besondere Beachtung zu verdienen scheint, namentlich für Bahnen in tropischen Ländern. Im Wesentlichen besteht diese Vorrichtung darin, dass unter dem siebartig durchlöcherten Fussboden des Wagens auf mehreren Rosten, welche aus leichten eisernen Querstäben mit $2^1/_2$ Zoll weiten Zwischenräumen bestehen, Matten von Kuskus in 3 oder mehr Lagen über einander angebracht sind, und dass auf die obere dieser Matten Wasser aus horizontalen Röhren, welche unter dem Wagenboden angebracht und mit vielen feinen Oeffnungen versehen sind, in Form eines Regens herabträufelt. Durch drehbare Klappen unter beiden Enden des Wagenbodens wird nun bewirkt, dass bei der Bewegung des Wagens die unter demselben befindliche Luft durch horizontale Oeffnungen zwischen den verschiedenen Matten hindurch und unter, resp. über den verschiedenen Matten entlang streicht und erst dann, nachdem sie sich durch die Berührung mit den feuchten Matten und die Verdunstung eines Theils des darin enthaltenen Wassers abgekühlt hat, durch den Fussboden des Wagens hindurch in den innern Raum eintritt. An beiden Enden des Wagens sind an der Aussenseite Wasserbehälter angebracht, welche den nöthigen Wasservorrath für eine achtstündige Fahrt enthalten und womit die oben genannten Röhren, aus denen das Wasser auf die Matten tröpfelt, in Verbindung stehen. Auf der Mitte der Wagendecke befindet sich der ganzen Länge nach ein Dunstfang, der an den Seiten geschlossen, aber an beiden Enden offen ist und über verschiedenen Oeffnungen in der Decke der Coupées bewegliche Klappen enthält, welche sich bei der Bewegung des Wagens durch den Luftzug selbstthätig so stellen, dass die Luft aus dem Innern der Coupées durch den Luftstrom, welche der Länge nach durch den Dunstfang hindurchzieht, angesogen wird. Ueber den Seitenfenstern des Wagens befinden sich kleine schräge Schutzdächer, damit die Sonnenstrahlen nicht direct in den Wagen eindringen. Die Fenster öffnen sich wie einflügliche Stubenfenster nach aussen, und zwar abwechselnd nach rechts und links, auch können sie nur etwa um einen rechten Winkel von 30 Grad gedreht, also nicht voll nach aussen geöffnet werden, indem sie gegen den unteren Theil des Schutzdaches schlagen. Es werden nun in der Fahrt immer nur diejenigen Fenster geöffnet, welche nicht in der Richtung der Fahrt aufschlagen, so dass die heisse Luft von aussen nicht in den Wagen eintritt, sondern durch den Luftstrom, welcher unter dem Schutzdach am Wagen entlang geht, die Luft aus dem Innern der Coupées herausgesogen wird. Zum Füllen der an den Wagen befindlichen Wasserbehälter dient auf den Hauptstationen eine an Säulen oder Gebäuden angebrachte Rohrleitung, welche mit einer entsprechenden Zahl von Hähnen und Schläuchen versehen ist, dass ein ganzer Personenzug gleichzeitig bei sämmtlichen Personenwagen mit Wasser versorgt werden kann.

Probefahrten, welche im März und April 1871 mit solchen Wagen zwischen Bombay und Cawnpore angestellt wurden, ergaben, dass die Temperatur in den, mit Abkühlungs-Vorrichtung versehenen Wagen auf 21 bis 30 Grad C. gehalten wurde, während sie in den übrigen Wagen zwischen 32 und 40 Grad C. schwankte, wobei pro Stunde nur etwa 6 Gallonen Wasser verdampft wurden. Durch Verstärkung des Wasser-Ausflusses hätte man leicht die Abkühlung nach Belieben weiter treiben können. Für Indien, wo häufig plötzliche Todesfälle und Krankheiten durch die Hitze in den Eisenbahnwagen hervorgerufen werden, scheint diese Construction von grosser Bedeutung zu werden.

## Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. Juni | zu Altona | Altona-Kieler E. | Oberbaumaterialien | 503 |
| 1. „ | zu Wien | Kais. Elisabethb. | Mineralische Kohle | — |
| 1. „ | zu Königsberg | Königl. Ostbahn | Zimmerarbeiten zum Neubau eines Beamtenwohngebäudes | — |
| 1. „ | zu Messkirch | Württemb. Stsb. | Bahnwartbrunnen zu Schwackenreuthe-Pfullendorf, Messkirch-Mengen, Krauchenwies-Sigmaringen | — |
| 1. „ | zu Münster | Venlo-Hambg. B. | Hochbauten Lengerich-Kattenvenne | — |
| 1. „ | zu Münster | Westfälische E. | Schienen | 595 |
| 1. „ | zu Mainz | Hess. Ludwigsb. | Dachborden | — |
| 1. „ | Heidelberg | Heidelberg-Speyerer E. | Schwellen | — |
| 1. „ | Saarbrücken | Saarbrücker E. | Güterschuppen zu St. Johann | — |
| 3. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 3. „ | zu Mengen | Württemb. Staatsb. | Hochbauten Mengen | — |
| 3. „ | zu Arnsberg | Berg.-Märk. B. | 9 Bahnwärterhäuser Langschede-Wickede | — |
| 4. „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | 3 mal. Oelanstrich der circa 2860 □Mtr. haltenden Schindlungsfläche an den Bahnwärter- und Weichenstellerbuden der Strecke Bebra-Elm | — |
| 5. Juni | zu Köln | Rheinische E. | Restaurationsverp. Hörrem | — |
| 5. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schienen u. Laschen | 619 |
| 5. „ | zu Dorsten a.d. Lippe | Venlo-Hambg. B. | Barrièren u. Wärterbuden für Wesel-Haltern | — |
| 5. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 5. „ | Altena | Bergisch-Märkische E. | Glasirte Thonröhren | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restauration zu Solingen | |
| 7. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Bahnschwellen | 563 |
| 8. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Eisenarbeiten | 602 |
| 10. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen | 595 |
| 10. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 571 |
| 10. „ | Köln | Rheinische E. | Bruchsteine | — |
| 10. „ | Köln | Rheinische E. | Maurerarbeiten | — |
| 10. „ | Köln | Rheinische E. | Erd- und Planirungsarbeiten | — |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Brücken und Durchlässe: Hochfeld, Speldorf | — |
| 11. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Eiserne Ueberbrückungen | 619 |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Bahnhofsrestaur.-Verp. zu Aachen-Templerbend | — |
| 12. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 602 |
| 12. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Wagenreparatur-Werkstätte | 619 |
| 13. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 640 |
| 15. „ | zu Frankfurt a. M. | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Erdarbeiten | 619 |
| 15 „ | zu Erfurt | Thüringeische E. | Uniform-Tuche | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 30000 Mtr. Heckenpflanzen | — |

# OFFICIELLE ANZEIGEN.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. Januar 1869 — Gesetz-Sammlung de 1869 pag. 203 sequ. — emittirten fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft Litt. D kündigen wir Kraft der in § 6 des gedachten Privilegii enthaltenen Ermächtigung mit Genehmigung der Königlichen Staats-Regierung hierdurch den zeitigen Inhabern zur Rückzahlung am 1. Juli dieses Jahres.

Wir fordern demgemäss dieselben auf, die vorbezeichneten Obligationen mit den laufenden Zins-Coupons vom 1. Juli dieses Jahres ab (Serie I No. 8 und folgende) und Talons bei unserer Hauptkasse in Berlin an den Wochentagen in den Vormittagsstunden von 8—12 Uhr zur baaren Einlösung zu präsentiren.

Den Obligationen ist ein nach der Nummernfolge geordnetes Verzeichniss, zu welchem vorher bei unserer Hauptkasse Formulare ausgegeben werden, beizufügen.

Mit dem 1. Juli d. J. hört die Verzinsung der Obligationen auf; für fehlende Coupons, welche erst nach diesem Tage fällig werden würden, wird der Betrag derselben von dem Capitale der Obligationen in Abzug gebracht.

Berlin, den 28. März 1872.

**Das Directorium.**

Krönig. Quassowski. Simson.

## Bekanntmachung.

Der **Aachen-Berliner** Courierzug wird vom **1. Juni cr.** ab, abweichend von den in unserer Bekanntmachung vom 11. d. M. angegebenen Zeiten, von Soest bis Holzminden wie folgt befördert werden:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Abf. von | **Soest** | 2 | Uhr 35 | Min. | früh |
| „ „ | **Lippstadt** | 2 | „ 59 | „ | do. |
| „ „ | **Paderborn** | 3 | „ 33 | „ | do. |
| „ „ | **Altenbeken** | 3 | „ 57 | „ | do. |
| Ank in | **Holzminden** | 4 | „ 50 | „ | do. |

Der jetzige in der Richtung nach Soest, fahrende Personenzug I, ab Holzminden 11 Uhr 45 Min. Abends, ab Warburg 11 Uhr 35 Min. Abends, wird Behufs Einführung des neuen Fahrplans schon am 31. Mai cr. von Holzminden und Warburg **nicht mehr** abgelassen werden.

Münster, den 25. Mai 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

## Homburger Eisenbahn.

Vom **1. Juni l. J.** ab wird der **Schnellzug No. 4** um 5 Minuten später abgefertigt.

**Abfahrt in Frankfurt:** 10 Uhr 10 Min. Vormittags.

Homburg, 25. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

## Niederschlessische Zweigbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. Juni cr. ab bis auf Weiteres die Personen-Beförderung auf unserer Bahn nach nachstehendem veränderten Fahrplane stattfinden wird.

**A. Richtung Glogau-Hansdorf.**

| Stationen. | Personenzug No. 2. 1.—4. Classe. | Gemischt. Z. No. 4. 1.—4. Classe. | Gemischt. Z. No. 8 1.—4. Classe. |
|---|---|---|---|
| | Vormittags Uhr Min. | Nachmittags Uhr Min. | Abends Uhr Min. |
| Glogau . . . Abfahrt | 9,38 | 2,36 | 10,10 |
| Klopschen . . . . . | 10,6 | 3,13 | 10,46 |
| Quaritz . . . . . | 10,16 | 3,29 | 11, |
| Waltersdorf . . . . . | 10,35 | 3,54 | 11,25 |
| Sprottau . . . . . | 10,56 | 4,21 | 11,53 |
| Buchwald . . . . . | 11,9 | 4,38 | 12,10 |
| Sagan . . . . . | 11,26 | 5, | 12,34 |
| Hansdorf . . Ankunft | 11,42 | 5,20 | 12,53 |

**B. Richtung Hansdorf-Glogau.**

| Stationen. | Gemischt. Z. No. 1. 1.—4. Classe. | Personenzug No. 5 1.—4. Classe. | Gemischt. Z. No. 7. 1.—4. Classe. |
|---|---|---|---|
| | Morgens Uhr Min. | Nachmittags Uhr Min. | Abends Uhr Min. |
| Hansdorf . . . Abfahrt | 3,12 | 2,0 | 6,15 |
| Sagan . . . . . | 3,37 | 2,21 | 6,45 |
| Buchwald . . . . . | 3,53 | 2,34 | 7,6 |
| Sprottau . . . . . | 4,12 | 2,49 | 7,31 |
| Waltersdorf . . . . . | 4,35 | 3,6 | 7,57 |
| Quaritz . . . . . | 4,58 | 3,23 | 8,25 |
| Klopschen . . . . . | 5,9 | 3,33 | 8,42 |
| Glogau . . . Ankunft | 5,35 | 3,54 | 9,10 |

**C. Richtung Sagan-Sorau.**

| Stationen. | Gemischter Zug No. 10. 1.—4. Classe. | Gemischter Zug No. 12. 1.—4. Classe. |
|---|---|---|
| | Vormittags Uhr Min. | Nachmittags. Uhr Min. |
| Sagan Abf. | 11,33 | 5,7 |
| Sorau Ank. | 11,54 | 5,28 |

**D. Richtung Sorau-Sagan.**

| Stationen. | Gemischter Zug No. 9. 1.—4. Classe. | Gemischter Zug No. 11. 1.—4. Classe. |
|---|---|---|
| | Nachmittags Uhr. Min. | Abends Uhr Min. |
| Sorau Abf. | 12,44 | 6,17 |
| Sagan Ank. | 1,7 | 6,40 |

Glogau, den 25. Mai 1872.

**Die Direction.**

# Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1872 ab tritt folgender Fahrplan in Kraft:

### 1. Strecke **Hannover-Bremen-Geestemünde.**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 3 13 Vm. | 8 25 Vm. | 1 10 Nm. | 4 0 Nm. | 6 0 Nm. |
| Bremen | Ank. | 6 30 „ | 11 37 „ | 4 15 „ | 6 35 „ | 9 25 „ |
| „ | Abf. | 7 10 „ | 12 0 M. | 4 30 „ | 7 0 „ | — |
| Geestemünde | Ank. | 9 0 „ | 1 50 Nm. | 7 4 „ | 8 52 „ | — |
| „ | Abf. | — | 4 37 Vm. | 8 35 Vm. | 2 25 „ | 7 49 Nm. |
| Bremen | Ank. | — | 6 57 „ | 10 22 „ | 4 17 „ | 9 40 „ |
| „ | Abf. | 5 15 „ | 7 20 „ | 10 40 „ | 4 35 „ | 10 0 „ |
| Hannover | Ank. | 8 37 „ | 10 40 „ | 1 37 Nm. | 8 5 „ | 12 48 Vm. |

### 2. Strecke **Burg-Lesum-Grohn-Vegesack.**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Burg-Lesum | Abf. | 7 37 Vm. | 10 6 Vm. | 12 27 Nm. | 5 6 Nm. | 7 30 Nm. | 9 23 Nm. |
| Grohn-Vegesack | Ank. | 7 51 „ | 10 19 „ | 12 40 „ | 5 21 „ | 7 45 „ | 9 37 „ |
| „ „ | Abf. | 6 4 „ | 9 40 „ | 12 0 M. | 3 30 „ | 7 0 „ | 8 53 „ |
| Burg-Lesum | Ank. | 6 21 „ | 9 55 „ | 12 15 Nm. | 3 46 „ | 7 15 „ | 9 8 „ |

### 3. Strecke **Hannover-Cassel.**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 1 20 Vm. | 5 15 Vm. | 9 35 Vm. | 12 45 Nm. | — | 4 20 Nm. | 10 55 Nm. |
| Kreiensen | „ | 2 59 „ | 7 30 „ | 11 50 „ | 2 25 „ | 3 30 Nm. | 6 34 „ | 1 30 Vm. |
| Northeim | Ank. | 3 21 „ | 8 1 „ | 12 20 Nm. | 2 48 „ | 3 55 „ | 7 4 „ | 2 1 „ |
| „ | Abf. | 3 23 „ | 8 7 „ | 12 25 „ | 2 51 „ | — | 7 11 „ | 2 6 „ |
| Göttingen | Ank. | 3 45 „ | 8 40 „ | 12 58 „ | 3 13 „ | — | 7 46 „ | 2 40 „ |
| „ | Abf. | 3 49 „ | 8 51 „ | 1 8 „ | 3 18 „ | — | 7 56 „ | — |
| Cassel | Ank. | 5 11 „ | 10 22 „ | 2 40 „ | 4 40 „ | — | 9 38 „ | — |
| „ | Abf. | 3 18 „ | 6 1 „ | 9 13 Vm. | 11 34 Vm. | 5 44 Nm. | 10 54 Nm. | — |
| Göttingen | „ | 4 50 „ | 7 39 „ | 10 58 „ | 1 9 Nm. | 7 38 „ | 12 25 Vm. | — |
| Northeim | „ | 5 16 „ | 8 14 „ | 11 34 „ | 1 35 „ | 8 15 „ | 12 51 „ | — |
| Kreiensen | „ | 5 50 „ | 8 50 „ | 12 7 Nm. | 2 23 „ | 8 53 „ | 1 23 „ | — |
| Hannover | Ank. | 7 29 „ | 10 40 „ | 2 5 „ | 3 45 „ | 10 50 „ | 2 46 „ | — |

### 4. Strecke **Göttingen-Arenshausen.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Göttingen | Abf. | 4 55 Vm. | 9 16 Vm. | 3 46 Nm. | 8 0 Nm. |
| Arenshausen | Ank. | 6 3 „ | 9 53 „ | 4 21 „ | 8 45 „ |
| „ | Abf. | 6 40 „ | 12 28 Nm. | 5 55 „ | 9 15 „ |
| Göttingen | Ank. | 7 29 „ | 1 3 „ | 6 30 „ | 10 30 „ |

### 5. Strecke **Northeim-Nordhausen.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Northeim | Abf. | 8 17 Vm. | 12 30 Nm. | 4 7 Nm. | 8 20 Nm. |
| Herzberg | „ | 9 2 „ | 1 22 „ | 4 45 „ | 9 13 „ |
| Nordhausen | Ank. | 10 17 „ | 2 45 „ | 5 56 „ | 10 40 „ |
| „ | Abf. | 5 30 Vm. | 9 30 Vm. | 11 50 Vm. | 4 45 Nm. |
| Herzberg | „ | 6 53 „ | 10 46 „ | 12 52 Nm. | 6 13 „ |
| Northeim | Ank. | 7 36 „ | 11 24 „ | 1 26 „ | 6 56 „ |

### 6. Strecke **Herzberg-Seesen.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Herzberg | Abf. | 4 54 Vm. | 9 17 Vm. | 12 53 Nm. | 6 9 Nm. |
| Seesen | Ank. | 6 27 „ | 10 42 „ | 1 43 „ | 6 58 „ |
| „ | Abf. | 7 10 „ | 11 19 „ | 3 5 „ | 7 35 „ |
| Herzberg | Ank. | 8 39 „ | 12 13 Nm. | 4 28 „ | 9 3 „ |

### 7. Strecke **Hannover-Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen.**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | — | 7 45 Vm. | 10 55 Vm. | 2 2 Nm. | 5 5 Nm. | 9 10 Nm. | 11 55 Nm. |
| Lehrte | „ | — | 8 25 „ | 12 0 M. | 2 48 „ | 5 41 „ | 9 46 „ | 1 Vm. |
| Hildesheim | Ank. | — | 9 10 „ | 12 41 Nm. | 3 30 „ | 7 2 „ | 10 26 „ | 1 58 „ |
| „ | Abf. | 5 39 Vm. | 9 24 „ | 12 53 „ | 4 37 „ | 9 20 „ | — | — |
| Nordstemmen | Ank. | 6 0 „ | 9 40 „ | 1 8 „ | 5 „ | 9 45 „ | — | — |

### 8. Strecke **Hannover-Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte.**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 5 15 Vm. | 9 35 Vm. | 12 45 Nm. | — | 4 20 Nm. | — | — |
| Nordstemmen | „ | 6 48 „ | 10 30 „ | 1 18 „ | 3 16 Nm. | 5 20 „ | 10 9 Nm. | — |
| Hildesheim | Ank. | 7 5 „ | 10 47 „ | 1 35 „ | 3 33 „ | 5 46 „ | 10 35 „ | — |
| Hildesheim | Abf. | 7 8 „ | 10 50 „ | 1 38 „ | 3 37 „ | 7 30 „ | 10 50 „ | — |
| Lehrte | Ank. | 7 48 „ | 11 30 „ | 2 18 „ | 4 18 „ | 8 50 „ | 11 54 „ | — |

### 9. Strecke **Hannover-Harburg.**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | 3 3 Vm. | — | 7 45 Vm. | 10 55 Vm. | 4 10 Nm. | 9 10 Nm. | 11 55 Nm. |
| Lehrte | „ | 3 33 „ | — | 8 16 „ | 11 38 „ | 4 37 „ | 9 49 „ | 12 30 „ |
| Celle | Ank. | 4 4 „ | — | 8 57 „ | 12 19 Nm. | 5 11 „ | 10 34 „ | 1 30 Vm. |
| „ | Abf. | 4 10 „ | — | 9 2 „ | 12 24 „ | 5 16 „ | 10 39 „ | — |
| Uelzen | Ank. | 5 15 „ | — | 10 13 „ | 1 36 „ | 6 22 „ | 11 57 „ | — |
| „ | Abf. | 5 23 „ | — | 10 18 „ | 1 41 „ | 6 27 „ | — | — |
| Lüneburg | Ank. | 6 7 „ | — | 11 7 „ | 2 31 „ | 7 8 „ | — | — |
| „ | Abf. | 6 13 „ | 8 0 Vm. | 11 13 „ | 2 37 „ | 7 13 „ | — | — |
| Harburg | Ank. | 7 2 Vm. | 9 35 „ | 12 2 Nm. | 3 32 Nm. | 7 58 Nm. | — | |
| „ | Abf. | | 7 30 „ | 10 10 Vm. | 4 20 Nm. | 9 5 „ | 9 19 Nm. | |
| Lüneburg | Ank. | | 8 29 „ | 11 2 „ | 5 25 „ | 9 51 „ | 11 5 „ | |
| „ | Abf. | | 8 34 „ | 11 7 „ | 5 35 „ | 9 56 „ | — | |
| Uelzen | „ | 5 40 Vm. | 9 29 „ | 11 58 „ | 6 41 „ | 10 40 „ | — | |
| Lehrte | „ | 7 53 „ | 11 28 „ | 1 54 Nm. | 9 6 „ | 12 18 Vm. | — | |
| Hannover | Ank. | 8 15 „ | 11 50 „ | 2 17 „ | 9 30 „ | 12 37 „ | — | |

### 10. Strecke **Lüneburg-Hohnstorf (Lauenburg).**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lüneburg | Abf. | 6 17 Vm. | 8 50 Vm. | 11 17 Vm. | 2 38 Nm. | 7 15 Nm. |
| Hohnstorf | Ank. | 6 53 „ | 9 32 „ | 11 46 „ | 3 6 „ | 7 48 „ |
| Lauenburg | „ | 7 15 „ | | 12 6 Nm. | 3 23 „ | 8 8 „ |
| „ | Abf. | 7 30 „ | 9 45 „ | 1 0 „ | 2 40 „ | 8 56 „ |
| Hohnstorf | „ | 7 50 „ | 10 20 „ | 1 25 „ | 4 20 „ | 9 16 „ |
| Lüneburg | Ank. | 8 25 „ | 10 49 „ | 2 10 „ | 4 53 „ | 9 47 „ |

### 11. Strecke **Rheine-Minden-Hannover-Braunschweig.**

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Nm. | | | Vm. | | | Nm. | | | Nm. | | | |
| Rheine | Abf. | 9 30 | — | — | 9 2 | — | — | 1 40 | — | — | 2 36 | — | — | — |
| | | | | Vm. | | | | | | | | | | |
| Osnabrück | „ | 10 40 | — | 4 30 | 10 9 | — | — | 2 56 | — | — | 6 33 | — | — | — |
| | | Vm. | | | | | | | | | | | | |
| Minden | Ank. | 12 9 | — | 6 24 | 11 51 | — | — | 4 51 | — | — | 11 0 | — | — | — |
| | | | | | Nm. | Nm. | Nm. | | Nm. | | | | | |
| „ | Abf. | 12 39 | — | 7 0 | 12 32 | 2 46 | 2 56 | 5 10 | 9 0 | — | — | — | — | — |
| Hannover | Ank. | 1 53 | — | 8 56 | 1 52 | 3 54 | 4 50 | 7 5 | 11 5 | — | — | — | — | — |
| | | Vm. | | | | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | 2 1 | 6 0 | 9 12 | 2 2 | 4 0 | 5 5 | 9 10 | 11 55 | — | — | — | — | — |
| | | | | | | via Stendal | | | Vm. | | | | | |
| Lehrte | „ | 2 24 | 6 29 | 9 47 | 2 31 | — | 5 45 | 9 50 | 12 35 | — | — | — | — | — |
| Braunschweig | Ank. | 3 10 | 7 37 | 10 55 | 3 23 | — | 7 3 | 11 3 | 1 53 | — | — | — | — | — |
| | | | | | Vm. | Vm. | Vm. | | | | Nm. | Nm. | | Nm. |
| „ | Abf. | 12 1 | — | — | 5 55 | 7 18 | 10 0 | — | — | — | 1 50 | 3 5 | — | 9 18 |
| | | | | Vm. | | | | Vm. | Nm. | | | | Nm. | |
| Lehrte | „ | 12 51 | — | 6 13 | 7 0 | 8 23 | 11 28 | 11 42 | 12 13 | — | 2 43 | 4 29 | 9 44 | 10 23 |
| | | | | | | | | | via Stendal | | | | | |
| | | | | | | | | | Nm. | | | | | |
| Hannover | Ank. | 1 8 | — | 6 37 | 7 23 | 8 45 | 11 50 | 12 5 | 12 30 | 2 50 | 3 2 | 4 55 | 10 8 | 10 45 |
| „ | Abf. | 1 19 | — | — | 7 39 | — | — | 12 20 | 12 55 | 3 15 | — | 6 45 | — | 11 0 |
| | | | | | | | | | | | | | | Vm. |
| Minden | Ank. | 2 39 | — | — | 9 22 | — | — | 2 44 | 2 10 | 4 17 | — | 8 38 | — | 12 50 |
| | | | | Vm. | | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | 2 44 | — | 4 30 | 10 0 | — | — | — | 4 42 | — | — | 8 52 | — | — |
| Osnabrück | Ank. | 3 57 | — | 8 50 | 11 58 | — | — | — | 6 20 | — | — | 11 50 | — | — |
| | | | Vm. | | Nm. | | | | | | | | | |
| „ | Abf. | 4 2 | 6 0 | — | 12 10 | — | — | — | 6 28 | — | — | — | — | — |
| Rheine | Ank. | 4 52 | 8 10 | — | 1 20 | — | — | — | 7 30 | — | — | — | — | — |

Näheres besagt der auf den Stationen ausgehängte Placatfahrplan, welcher auch zum Preise von $2^1/_2$ Sgr. pro Exemplar von sämmtlichen Billet-Expeditionen bezogen werden kann.

Hannover, den 14. Mai 1872.

Königliche Eisenbahn-Direction.

# Fahrordnung

der

## Personen- und gemischten Züge

auf der k. k. priv.

## Böhmischen Nordbahn,

giltig vom 1. Juni 1872 bis auf Weiteres

rücksichtlich Bodenbach-B. Leipa vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bensen-B. Leipa.

### Von Bakov nach Rumburg und Warnsdorf.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 7 U. | 7 M. | 3 U. | 3 M. | 5 U. | 5 M. | Gem. Zug 11 U. | 11 M. | 13 U. | 13 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bakov. . . . . Abfahrt | $1_5$ | 11 | 34 | 9 | 7 | 7 | 20 | | | | |
| Weisswasser . . . . . | $2_5$ | 11 | 50 | 9 | 26 | 7 | 38 | | | | |
| Bösig . . . . . | $3_0$ | 12 | 7 | 9 | 44 | 7 | 56 | | | | |
| Woken . . . . . | $4_0$ | 12 | 18 | 9 | 55 | 8 | 8 | | | | |
| Hirschberg . . . . . | $4_5$ | 12 | 28 | 10 | 6 | 8 | 19 | | | | |
| Habichtstein . . . . . | $5_0$ | 12 | 38 | 10 | 17 | 8 | 30 | | | | |
| Reichstadt-Niemes | | 12 | 45 | 10 | 25 | 8 | 38 | | | | |
| B. Leipa Ankunft | | 12 | 55 | 10 | 37 | 8 | 49 | | | | |
| B. Leipa Abgang | $6_0$ | 1 | — | 10 | 42 | | | 9 | 15 | 4 | 40 |
| Langenau . . . . . | $7_0$ | 1 | 23 | 11 | 1 | | | 9 | 43 | 5 | 4 |
| Haida . . . . . | $7_5$ | 1 | 34 | 11 | 12 | | | 10 | 12 | 5 | 35 |
| Röhrsdorf . . . . . | $8_0$ | 1 | 48 | 11 | 26 | | | 10 | 41 | 5 | 56 |
| Tannenberg . . . . . | $9_5$ | 2 | 10 | 11 | 48 | | | 11 | 22 | 6 | 28 |
| Schönfeld . . . . . | $10_0$ | 2 | 23 | 12 | 1 | | | 11 | 41 | 6 | 47 |
| Kreibitz-Neudörfl . . . . . | $10_5$ | 2 | 36 | 12 | 13 | | | 12 | 7 | 7 | 13 |
| Schönlinde . . . . . | $11_0$ | 2 | 46 | 12 | 23 | | | 12 | 23 | 7 | 34 |
| Rumburg . . . . Ankunft | $12_0$ | 3 | — | 12 | 36 | | | 12 | 39 | 7 | 49 |
| | | 7/a | | 3/a | | | | 11/a | | | |
| Kr. Neudörfl . . . Abgang | | 2 | 34 | 12 | 15 | | | 12 | 8 | | |
| Grund-Georgenthal . . . . | $0_5$ | 2 | 47 | 12 | 27 | | | 12 | 24 | | |
| Niedergrund . . . . . | $1_0$ | 2 | 55 | 12 | 35 | | | 12 | 37 | | |
| Warnsdorf . . . Ankunft | $1_5$ | 3 | 1 | 12 | 41 | | | 12 | 44 | | |

Im Anschlusse an die Züge No. 92 u. 11 — Im Anschlusse an die Züge No. 5 u. 101 — Im Anschlusse an den Zug No. 44

### Von Rumburg und Warnsdorf nach Bakov.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 2 U. | 2 M. | 4 U. | 4 M. | 6 U. | 6 M. | Gemischter Zug 12 U. | 12 M. | 14 U. | 14 M. | 16 U. | 16 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rumburg . . . Abfahrt | | 2 | 21 | 11 | 36 | | | 5 | 50 | 7 | 17 | 1 | 18 |
| Schönlinde . . . . . | $1_0$ | 2 | 35 | 11 | 50 | | | 6 | 11 | 7 | 43 | 1 | 39 |
| Kreibitz-Neudörfl . . . | $1_5$ | 2 | 50 | 12 | 15 | | | 6 | 32 | 8 | 10 | 1 | 50 |
| Schönfeld . . . . . | $2_0$ | 2 | 58 | 12 | 23 | | | 6 | 45 | 8 | 19 | an | |
| Tannenberg . . . . . | $2_5$ | 3 | 11 | 12 | 36 | | | 7 | 19 | 8 | 44 | | |
| Röhrsdorf . . . . . | $4_0$ | 3 | 32 | 12 | 57 | | | 7 | 45 | 9 | 23 | | |
| Haida . . . . . | $4_5$ | 3 | 47 | 1 | 13 | | | 8 | 11 | 9 | 58 | | |
| Langenau . . . . . | $5_0$ | 3 | 57 | 1 | 23 | | | 8 | 23 | 10 | 13 | | |
| Leipa Ankunft | | 4 | 15 | 1 | 41 | | | 8 | 44 | 10 | 33 | | |
| Leipa Abfahrt | $6_0$ | 4 | 20 | 1 | 49 | 10 | 40 | | | | | | |
| Reichstadt-Niemes . . . | $7_0$ | 4 | 31 | 2 | 2 | 10 | 51 | | | | | | |
| Habichstein . . . . . | $7_5$ | 4 | 38 | 2 | 11 | 10 | 58 | | | | | | |
| Hirschberg . . . . . | $8_0$ | 4 | 48 | 2 | 24 | 11 | 8 | | | | | | |
| Woken . . . . . | $9_0$ | 4 | 58 | 2 | 34 | 11 | 18 | | | | | | |
| Bösig . . . . . | $9_5$ | 5 | 9 | 2 | 45 | 11 | 29 | | | | | | |
| Weisswasser . . . . . | $10_5$ | 5 | 26 | 3 | 2 | 11 | 46 | | | | | | |
| Bakov . . . . Ankunft | $12_0$ | 5 | 41 | 3 | 17 | 12 | 1 | | | | | | |
| | | 2/a | | | | | | | | 14/a | | | |
| Warnsdorf . Abfahrt | | 2 | 17 | | | | | | | 7 | 32 | | |
| Niedergrund . . . . | $0_5$ | 2 | 24 | | | | | | | 7 | 39 | | |
| Grund-Georgenthal . . | $1_0$ | 2 | 32 | | | | | | | 7 | 51 | | |
| Kr. Neudörfl Ankunft | $1_5$ | 2 | 43 | | | | | | | 8 | 2 | | |

Im Anschluss an die Züge No. 14 u. 91 — Im Anschlusse an den Zug No. 92 — Im Anschlusse an den Zug No. 6 — Im Anschlusse an den Zug No. 44 — Im Anschlusse an den Zug No. 42

### Von Bodenbach nach Rumburg und Warnsdorf.

| Stationen | Meilen | Pers.-Zug 41 U. | 41 M. | Gemischter Zug 51 U. | 51 M. | 53 U. | 53 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bodenbach . . . . Abfahrt | | 4 | 43 | 6 | 10 | 1 | 6 |
| Tetschen . . . . . | $0_5$ | 4 | 55 | 6 | 22 | 1 | 18 |
| Bensen . . . . . | $1_5$ | 5 | 13 | 6 | 42 | 1 | 39 |
| Ebersdorf-Markersdorf . . . | $2_0$ | 5 | 28 | 6 | 57 | 1 | 54 |
| Rabstein . . . . . | $2_5$ | 5 | 38 | 7 | 7 | 2 | 4 |
| B. Kamnitz-Steinschönau . . | $3_0$ | 5 | 52 | 7 | 25 | 2 | 20 |
| Falkenau . . . . . | $4_0$ | 6 | 16 | 7 | 54 | 2 | 42 |
| Tannenberg . . . . . | $5_5$ | 6 | 42 | 8 | 21 | 3 | 16 |
| Schönfeld . . . . . | $6_0$ | 6 | 55 | 8 | 38 | 3 | 35 |
| Kr. Neudörfel . . . . . | $6_5$ | 7 | 5 | 8 | 56 | 3 | 51 |
| Grund-Georgenthal . . . . | $7_0$ | 7 | 17 | 9 | 12 | 4 | 5 |
| Niedergrund . . . . . | $7_5$ | 7 | 25 | 9 | 24 | 4 | 17 |
| Warnsdorf . . . . Ankunft | $8_0$ | 7 | 31 | 9 | 31 | 4 | 23 |
| | | | | 51/a | | 53/a | |
| Kr. Neudörfl . . . Abfahrt | | | | 9 | 1 | 3 | 55 |
| Schönlinde . . . . . | $0_5$ | | | 9 | 22 | 4 | 13 |
| Rumburg . . . . . | $1_5$ | | | 9 | 38 | 4 | 27 |

Im Anschlusse an den Zug No. 43

### Von Rumburg und Warnsdorf nach Bodenbach.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 42 U. | 42 M. | 44 U. | 44 M. | Gemischter Zug 52 U. | 52 M. | 54 U. | 54 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Warnsdorf . Abfahrt | | 6 | 24 | 11 | 35 | 4 | 47 | 3 | 2 |
| Niedergrund . . . . | $0_5$ | 6 | 31 | 11 | 42 | 4 | 54 | 3 | 13 |
| Grund-Georgenthal . . | $1_0$ | 6 | 39 | 11 | 50 | 5 | 2 | 3 | 25 |
| Kr. Neudörfl . . . . | $1_5$ | 6 | 54 | 12 | 5 | 5 | 23 | 3 | 36 |
| Schönfeld . . . . . | $2_0$ | 7 | 2 | 12 | 13 | 5 | 36 | an | |
| Tannenberg . . . . . | $2_5$ | 7 | 17 | 12 | 26 | 5 | 51 | | |
| Falkenau . . . . . | $4_0$ | 7 | 45 | 12 | 48 | 6 | 17 | | |
| B. Kamnit-Steinschönau | $5_0$ | 8 | 3 | 1 | 6 | 6 | 40 | | |
| Rabstein . . . . . | $5_5$ | 8 | 13 | 1 | 15 | 6 | 51 | | |
| Ebersdorf - Markersdorf | $6_0$ | 8 | 22 | 1 | 24 | 7 | 1 | | |
| Bensen . . . . . | $6_5$ | 8 | 35 | 1 | 37 | 7 | 18 | | |
| Tetchen . . . . . | $7_5$ | 8 | 54 | 1 | 58 | 7 | 40 | | |
| Bodenbach . Ankunft | $8_0$ | 9 | — | 2 | 4 | 7 | 47 | | |
| | | | | | | 52/a | | | |
| Rumburg . Abfahrt | | | | | | 4 | 46 | | |
| Schönlinde . . . . . | $1_0$ | | | | | 5 | 5 | | |
| Kr. Neudörfl Ankunft | $1_5$ | | | | | 5 | 15 | | |

Im Anschlusse an den Zug No. 42 — Im Anschlusse an den Zug No. 4

### Von Bodenbach nach Leipa.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 91 U. | 91 M. | Gem. Zug 101 U. | 101 M. |
|---|---|---|---|---|---|
| Bodenbach . . . Abfahrt | | 9 | 30 | 6 | 10 |
| Tetschen . . . . . | $0_5$ | 9 | 40 | 6 | 22 |
| Bensen . . . . . | $1_5$ | 9 | 55 | 6 | 45 |
| Franzenthal . . . . . | $1_9$ | 10 | 2 | 6 | 58 |
| Politz-Sandau . . . . | $2_8$ | 10 | 15 | 7 | 20 |
| Straussnitz-Neustadl . . | $3_3$ | 10 | 22 | 7 | 30 |
| B. Leipa . . . Ankuft | $4_2$ | 10 | 35 | 7 | 44 |

Zug 91 ist im Anschlusse an die Züge No. 6 und 3 — Zug 101 ist im Anschlusse an den Zug No. 11

### Von B. Leipa nach Bodenbach.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 92 U. | 92 M. | Gem. Zug 102 U. | 102 M. |
|---|---|---|---|---|---|
| B. Leipa . . Abfahrt | | 8 | 59 | 6 | 5 |
| Straussnitz-Neustadl . . | $1_0$ | 9 | 12 | 6 | 22 |
| Politz-Sandau . . . . | $1_4$ | 9 | 19 | 6 | 37 |
| Franzenthal . . . . . | $2_3$ | 9 | 32 | 6 | 57 |
| Bensen . . . . . | $2_7$ | 9 | 39 | 7 | 18 |
| Tetschen . . . . . | $3_2$ | 9 | 56 | 7 | 40 |
| Bodenbach . Ankunft | $4_2$ | 10 | 2 | 7 | 47 |

Zug 92 im Anschlusse an die Züge No. 5 und 18

**Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclus. 5 Uhr 59 Min. früh sind eingerahmt.**

### Bemerkung.

Bei den Zügen No. 41 und 42 findet ein Wechsel der Wagen zwischen Warnsdorf und Eger nicht statt.

Bei den Zügen No. 91, 6 und 5, 92 findet ein Wechsel der Wagen I. und II. Classe zwischen Dresden und Wien via Böhm: Leipa nicht statt.

Prag, im Mai 1872.

**Die Direction.**

# Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn

## und Anschlüsse nach Belgien, Frankreich, England, den Niederlanden und Süddeutschland etc.

**vom 1. Juni 1872.**

**Eröffnung der Strecke von Haltestelle Kray (zwischen Essen und Wattenscheid) nach Gelsenkirchen.**

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wien | Abf. | — | — | — | — | 9 | — | — | — | — | 4,45 | — | — | — | 5,45 | — |
| München | „ | 6 | — | — | — | 6,30 | — | — | — | — | 10,50 | — | — | — | 6 | — |
| Basel (via Strassburg) | „ | 10,45 | — | — | — | 9,35 | — | — | — | — | 5 | — | — | — | 9,15 | — |
| Basel (via Darmstadt) | „ | 2,35 | — | — | — | 9 | — | — | — | — | 5,40 | — | — | — | 8,45 | 10,45 |
| Strassburg | „ | 4,15 | — | — | — | 1,20 | — | — | — | — | 9,50 | — | — | — | 1,47 | — |
| Darmstadt | „ | 9,50 | — | — | — | 5,30 | 7,50 | — | 9,15 | — | 1,50 | — | — | 2,22 | 4,45 | 6,15 |
| Wiesbaden | „ | 10,15 | — | — | — | — | 6,15 | — | 9,40 | — | 12,10 | — | — | 2,20 | 4,30 | 6,30 |
| Frankfurt a. M. | „ | 10,25 | — | — | — | 5,25 | 7,45 | — | 10,20 | — | 1,50 | — | — | 2,45 | 4,45 | — |
| Mainz | „ | 11,30 | — | — | — | 6,30 | 8,50 | — | 11,30 | — | 2,55 | — | — | 4 | 5,50 | 7,10 |
| Bingen, Hess. Zeit | Ank. | 12,30 | — | — | — | 7,10 | 9,20 | — | 12,30 | — | 3,30 | — | — | 5 | 6,25 | 8,10 |
| Bingerbrück, Rhein. Zeit | Abf. | 12,45 | — | — | — | 7,20 | 9,25 | — | 12,40 | — | 3,35 | — | — | 5,5 | 6,30 | 8,15 |
| Bacharach | „ | — | — | — | — | 7,40 | 9,45 | — | 1 | — | — | — | — | 5,25 | 6,49 | 8,35 |
| Oberwesel | „ | — | — | — | — | 7,50 | 9,55 | — | 1,10 | — | — | — | — | 5,34 | — | 8,44 |
| St. Goar | „ | 1,32 | — | — | — | 8,3 | 10,7 | — | 1,23 | — | 4,5 | — | — | 5,46 | 7,5 | 8,56 |
| Boppard | „ | 1,58 | — | — | — | 8,24 | 10,29 | — | 1,45 | — | 4,25 | — | — | 6,7 | 7,25 | 9,17 |
| Capellen (Stolzenfels) | „ | — | — | — | — | 8,46 | — | — | 2,6 | — | — | — | — | 6,27 | — | 9,37 |
| Coblenz | Ank. | 2,35 | — | — | — | 8,55 | 10,55 | — | 2,15 | — | 4,50 | — | — | 6,35 | 7,50 | 9,45 |
| Wiesbaden | Abf. | 7,12 | — | Fällt an Sonn- und Festtagen aus. | — | 6 | 8,20 | — | 11,25 | — | — | — | — | 3 | 5 | — |
| Wetzlar | „ | 5,10 | — | | — | — | 7,32 | 9,10 | — | — | 12,30 | — | — | — | 5 | — |
| Ems | „ | 9,20 | 6,30 | | — | 8,10 | 10 | 11,15 | — | — | 3,10 | — | — | 5 | 7,15 | — |
| Oberlahnstein | „ | 10,7 | 7 | | — | 8,35 | 10,45 | 11,36 | 2,3 | — | 3,40 | — | — | 6,5 | 7,35 | — |
| Coblenz | Ank. | 10,25 | 7,30 | | — | 8,52 | 11 | 11,54 | 2,20 | — | 4 | — | — | 6,23 | 7,50 | — |
| Coblenz | Abf. | 2,45 | 4,45 | Fährt in Köln an der an dem Trankgassenthor gelegenen Rheinstation an | 6,10 | 9 | 11,5 | 12 | 2,25 | — | 4,55 | — | Extrazug an Sonn- und Festtagen. | 6,45 | 8 | Extrazug an Sonn- und Festtagen. |
| Neuwied (linkes Ufer) | „ | 3,15 | 5,3 | | 6,29 | 9,19 | 11,23 | 12,19 | 2,45 | — | 5,14 | — | | 7,4 | 8,18 | |
| Andernach | „ | 3,25 | 5,10 | | 6,37 | 9,26 | 11,30 | 12,27 | 2,53 | — | 5,21 | — | | 7,11 | 8,25 | |
| Brohl (Bad Tönnisstein) | „ | 3,40 | — | | 6,51 | 9,38 | — | 12,41 | 3,7 | — | — | — | | 7,28 | — | |
| Sinzig | „ | — | — | | 7,7 | 9,53 | — | 12,57 | 3,23 | — | — | — | | 7,39 | — | |
| Remagen / Bad Neuenahr | Abf. | 4,5 | 5,33 | | 7,14 | 10 | 11,53 | 1,4 | 3,31 | — | 5,45 | — | 7,30 | 7,47 | 8,48 | — |
| Rolandseck | „ | 4,18 | 5,43 | | 7,27 | 10,12 | 12,3 | 1,17 | 3,44 | 4,15 | 5,57 | 7,25 | 7,40 | 8 | *8,58 | 9,10 |
| Mehlem (Königswinter) | „ | 4,28 | — | | 7,36 | 10,21 | — | 1,26 | 3,53 | 4,23 | 6,6 | 7,33 | 7,47 | 8,9 | — | 9,17 |
| Godesberg | „ | 4,35 | 5,53 | | 7,42 | 10,27 | 12,13 | 1,32 | 3,59 | 4,28 | 6,12 | 7,38 | 7,52 | 8,15 | *9,8 | 9,22 |
| Bonn | „ | 4,55 | 6,5 | | 7,55 | 10,40 | 12,25 | 1,45 | 4,15 | 4,45 | 6,25 | 7,48 | — | 8,30 | 9,20 | 9,32 |
| Brühl | „ | — | 6,30 | | 8,25 | 11,5 | — | 2,15 | 4,48 | — | 6,52 | an | — | 9,3 | — | 9,55 |
| Köln | Ank. | 5,40 | 6,50 | | 8,50 | 11,25 | 1,5 | 2,40 | 5,15 | 5,25 | 7,15 | — | 8,40 | 9,30 | 10 | 10,15 |
| Köln | Abf. | — | 7,5 | — | 9,18 | 11,30 | 1,45 | 2,45 | 5,30 | — | 8 | — | — | — | 10,25 | * Der Zug um 10 Uhr Abends in Köln hält an Sonn- und Festtagen in Godesberg und Rolandseck nicht an. |
| Neuss | Ank. | — | 8 | — | 10,5 | 12,10 | 2,25 | 3,40 | 6,20 | — | 8,55 | — | — | — | 11,5 | |
| Neuss | Abf. | 6,28 | 8,35 | — | 11 | — | 2,40 | — | 7,5 | — | — | — | — | — | — | |
| Bedburg | „ | 7,11 | 9,22 | — | 11,47 | — | 3,27 | — | 7,52 | — | — | — | — | — | — | |
| Düren | Ank. | 7,45 | 9,55 | — | 12,20 | — | 4 | — | 8,25 | — | — | — | — | — | — | |
| Düsseldorf (Obercassel) | „ | — | 8,20 | — | 10,40 | 12,25 | 3 | 4 | 6,45 | — | 9,29 | — | — | — | 11,22 | |
| Osterath | „ | — | 8,17 | — | 10,21 | 12,37 | 2,39 | 3,57 | 6,37 | — | 9,17 | — | — | — | — | |
| Uerdingen | Abf. | — | 8,39 | — | 10,44 | — | 3,4 | — | 7,1 | — | 9,41 | — | — | — | — | |
| Duisburg | Ank. | — | 9,26 | — | 11,21 | — | 3,41 | — | 7,36 | — | 10,16 | — | — | — | — | |
| Mülheim an der Ruhr | Abf. | 7,14 | 9,25 | 4,24 | 11,32 | — | 3,52 | — | 7,47 | — | 10,29 | — | — | — | — | |
| Essen | „ | 7,42 | 9,51 | 5 | 11,57 | 1 | 4,18 | — | 8,13 | — | 10,55 | — | — | — | — | |
| Kray (Haltestelle) | „ | 7,52 | 10,1 | 5,15 | an | 1,12 | 4,28 | — | 8,23 | — | 11,5 | — | — | — | — | |
| Gelsenkirchen | Ank. | 8 | 10,10 | — | — | 1,23 | 4,38 | — | 8,33 | — | — | — | — | — | — | |
| Wattenscheid | „ | 8 | 10,18 | 5,25 | — | 1,20 | 4,35 | — | 8,30 | — | 11,12 | — | — | — | — | |
| Crefeld | Abf. | — | 8,32 | — | 10,35 | 12,45 | 2,55 | 4,15 | 6,55 | — | 9,40 | — | — | — | 11,30 | |
| Kempen | Ank. | — | 8,45 | — | 10,50 | 1 | 3,9 | 4,30 | 7,10 | — | 10,10 | — | — | — | an | — |
| Venlo | „ | — | 9,27 | — | — | 1,50 | 4,5 | 6,20 | 8,40 | — | — | — | — | — | — | — |
| Geldern | Abf. | Abf. | 9,18 | — | 11,15 | — | 3,30 | 5 | 7,39 | — | — | — | — | — | — | — |
| Cleve | Ank. | 6,30 | 10,10 | — | 12 | — | 4,19 | 5,50 | 8,30 | — | — | — | — | — | — | — |
| Nymegen | „ | 7,45 | 10,55 | — | 12,55 | — | 5,5 | — | 9,15 | — | — | — | — | — | — | — |
| Elten | Ank. | — | 10,48 | — | 12,47 | — | 4,52 | 6,33 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Utrecht | „ | — | 12,35 | — | 3,30 | — | 6,40 | 8,55 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterdam | „ | — | 1,40 | — | 4,50 | — | 7,25 | 10 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Rotterdam | „ | — | 1,55 | — | 5 | — | 7,55 | 10,20 | — | — | — | — | — | — | — | — |

## In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Köln | Abf. | 6,3 | 7,3 | — | 9,10 | 11,40 | 1,30 | 3 | 6 | — | 7,30 | — | — | — | 10,30 | — |
| Düren | „ | 6,50 | 8,14 | — | 10,5 | 12,32 | 2,38 | 4,2 | 7 | — | 8,35 | — | — | — | 11,22 | — |
| Euskirchen | „ | — | 9,5 | — | 11,10 | — | — | 4,55 | 8,5 | — | 9,30 | — | — | — | — | — |
| Call | „ | — | 9,55 | — | 11,47 | — | — | 5,50 | 9 | — | 10,20 | — | — | — | — | — |
| Jünkerath-Stadtkyll | „ | 5,40 | 10,57 | — | 12,32 | — | — | 6,52 | 10 | — | — | — | — | — | — | — |
| Gerolstein | „ | 6,9 | 11,22 | — | 12,53 | — | — | 7,17 | 10,25 | — | — | — | — | — | — | — |
| Kyllburg | „ | 6,46 | 11,55 | — | — | — | — | 7,52 | an | — | — | — | — | — | — | — |
| Erdorf-Bitburg | „ | 6,57 | 12,7 | — | 1,32 | — | — | 8,5 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Trier | Ank. | 8 | 1 | — | 2,25 | — | — | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Aachen | Ank. | 7,30 | 9,5 | — | 10,50 | 1,15 | 3,30 | 4,50 | 7,50 | — | 9,25 | — | — | — | 12,5 | — |
| Aachen | Abf. | 7,35 | 9,13 | — | 10,55 | 1,20 | 3,40 | 4,55 | 8 | — | — | — | — | — | 12,10 | — |
| Herbesthal, Rhein. Zeit | Ank. | 8,5 | 9,43 | — | 11,22 | 1,47 | 4,13 | 5,25 | 8,33 | — | — | — | — | — | 12,43 | — |
| Eupen | Ank. | 8,25 | 10,5 | — | 12,25 | 2,7 | 4,35 | — | 8,55 | — | — | — | — | — | — | — |
| Eupen | Abf. | 7,45 | 8,35 | — | 11,5 | 1,15 | 3,40 | — | 6,25 | — | — | — | — | — | — | — |
| Herbesthal, Belg. Zeit | Abf. | 7,58 | 9,38 | — | 11,15 | 1,42 | 4,8 | 5,18 | 8,28 | — | — | — | — | — | 12,38 | — |
| Lüttich | Ank. | 9,27 | 11,19 | — | 12,38 | 3,5 | 5,48 | 6,41 | 10,11 | — | — | — | — | — | 2,10 | — |
| Brüssel | „ | 11,51 | 2,7 | — | 2,51 | 5,17 | 8,56 | 8,56 | — | — | — | — | — | — | 5 | — |
| Antwerpen | „ | 12,17 | 3,28 | — | 3,28 | 5,53 | 9,56 | 9,56 | — | — | — | — | — | — | 5,20 | — |
| Ostende | „ | 3,10 | 5,31 | — | 5,31 | 7,49 | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,47 | — |
| Paris (via Erquel.) | „ | 11 | — | — | 9 | 4,45 | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,15 | — |
| Calais | „ | 10,10 | 10,10 | — | — | 1,5 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12,20 | — |
| London (via Ostende) | „ | — | — | — | — | 3,55 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,30 | — |
| London (via Calais) | „ | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,30 | — |

## In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| London (via Calais) | Abf. | 7,40 | — | — | — | — | — | — | — | 8,45 | — | 8,45 | — | — | — | 7,40 |
| London (via Ostende) | „ | 7,40 | — | — | — | — | — | — | — | 8,45 | — | 8,45 | — | — | — | 7,40 |
| Calais | „ | 12,25 | — | — | — | — | — | — | — | 1,55 | — | 1,55 | — | — | — | 12,25 |
| Paris (via Erquel.) | „ | 3,45 | — | 8 | — | 8 | — | — | — | 10,30 | — | — | 11,20 | 7,20 | — | — |
| Ostende | „ | 6,5 | — | — | — | — | — | — | — | 4,39 | — | 6,45 | 7 | 7 | 9,20 | 3,28 |
| Antwerpen | „ | 10 | — | — | — | — | — | — | — | 5,55 | — | 9,15 | 9,50 | 9,50 | 1,18 | 4,50 |
| Brüssel | „ | 10,30 | — | — | — | — | — | — | — | 7,20 | — | 9,43 | 11, | 11, | 1,52 | 5,55 |
| Lüttich | „ | 1,5 | — | 4,35 | — | 6,50 | — | — | — | 10,11 | — | 11,46 | 2,8 | 3,15 | 4,50 | 8 |
| Herbesthal, Belg. Z. | Ank. | 2,23 | — | 5,53 | — | 8,32 | — | — | — | 11,44 | — | 1,10 | 3,42 | 4,33 | 6,30 | 9,23 |
| Eupen | „ | — | — | — | — | 10,5 | — | — | — | 12,25 | — | 2,7 | 4,35 | — | 8,55 | — |
| Eupen | Abf. | — | — | — | — | 8,35 | — | — | — | 11,5 | — | 1,15 | 3,40 | 3,40 | 6,25 | 9,10 |
| Herbesthal, Rhein. Z. | „ | 2,45 | — | 6,10 | — | 8,52 | — | — | — | 12,4 | — | 1,37 | 4,2 | 4,50 | 6,50 | 9,38 |
| Aachen | Ank. | 3,15 | — | 6,40 | — | 9,25 | — | — | — | 12,35 | — | 2,5 | 4,30 | 5,20 | 7,25 | 10,5 |
| Aachen | Abf. | 3,20 | — | 6,45 | 7 | 9,35 | — | — | — | 12,40 | — | 2,15 | 4,40 | 5,30 | 7,35 | 10,10 |
| Trier | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,15 | — | — | — | 2 | 3,30 | 6,45 |
| Erdorf-Bitburg | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,26 | — | — | — | 2,56 | 4,33 | 8,4 |
| Kyllburg | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,38 | — | — | — | — | 4,44 | 8,15 |
| Gerolstein | „ | — | — | — | — | 7 | — | — | — | 10,18 | — | — | — | 3,40 | 5,23 | 8,55 |
| Jünkerath-Stadtkyll | „ | — | — | — | — | 7,36 | — | — | — | 10,56 | — | — | — | 4,3 | 5,56 | 9,30 |
| Call | „ | — | — | 6,15 | — | 8,30 | — | — | — | 11,50 | — | — | — | 4,45 | 6,50 | an |
| Euskirchen | „ | — | — | 6,55 | — | 9,15 | — | — | — | 12,30 | — | — | — | 5,20 | 7,30 | — |
| Düren | „ | 4 | — | 7,20 | 7,48 | 10,23 | — | — | — | 1,28 | — | 3,2 | 5,27 | 6,10 | 8,27 | 10,45 |
| Köln | Ank. | 4,50 | — | 8 | 8,54 | 11,27 | — | — | — | 2,33 | — | 4 | 6,30 | 6,50 | 9,35 | 10,25 |
| Rotterdam | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | 7,55 | — | — | — | — | 11,15 | 2,5 | — |
| Amsterdam | „ | — | — | — | — | — | — | — | 8,10 | — | — | — | — | 11,45 | 2,20 | — |
| Utrecht | „ | — | — | — | — | — | — | — | 9,15 | — | — | — | — | 12,55 | 3,25 | — |
| Elten | „ | — | — | — | — | — | 7,59 | — | 11,29 | — | — | — | — | 3,39 | 5,44 | — |
| Nymegen | Abf. | — | — | — | — | — | 8,35 | | 11,5 | — | | — | — | 3 | 5,30 | — |
| Cleve | „ | — | — | — | 6 | — | 9,30 | | 12 | — | | — | — | 4,10 | 6,20 | — |
| Geldern | „ | — | — | — | 6,52 | — | 10,24 | | 12,43 | — | | — | — | 5,2 | 7,14 | — |
| Venlo | „ | — | — | — | 6,20 | — | 9,53 | | — | — | | 2,10 | — | 4,25 | 6,40 | — |
| Kempen | „ | — | — | — | 7,19 | — | 10,54 | | 1,5 | — | | 3,10 | — | 5,29 | 7,40 | — |
| Crefeld | „ | — | — | 7 | 7,38 | 9,50 | 11,20 | | 1,25 | — | | 3,30 | — | 5,50 | 8 | — |
| Wattenscheid | „ | — | — | 5,25 | 7 | 8,15 | — | | 11,48 | — | | 1,55 | — | — | 6,25 | 8,45 |
| Gelsenkirchen | „ | — | — | — | — | 8,18 | — | | 11,46 | — | | 1,53 | — | — | 6,23 | 8,43 |
| Kray (Haltestelle) | „ | — | — | 5,33 | 7,12 | 8,23 | — | | 11,56 | — | | 2,3 | 2,45 | — | 6,33 | 8,53 |
| Essen | „ | — | — | 5,43 | 7,30 | 8,33 | — | | 12,6 | — | | 2,13 | 3,15 | 4,30 | 6,43 | 9,3 |
| Mülheim a. d. Ruhr | „ | — | — | 6,11 | an | 9,1 | — | | 12,34 | — | | 2,41 | 3,47 | 4,58 | 7,11 | 9,31 |
| Duisburg | „ | — | — | 6,18 | — | 8,54 | — | | 12,39 | — | | an | an | 5,4 | 7,14 | an |
| Uerdingen | „ | — | — | 6,54 | — | 9,44 | — | | 1,17 | — | | — | — | 5,42 | 7,54 | — |
| Osterath | „ | — | — | 7,13 | 7,49 | 10,3 | 11,33 | | 1,35 | — | | 3,41 | — | 6 | 8,13 | — |
| Düsseldorf (Obercassel) | „ | — | — | 7,10 | 7,52 | 9,55 | 11,35 | | 1,25 | — | | 3,15 | — | 5,55 | 8,22 | — |
| Düren | Abf. | — | — | 6,5 | — | 8,30 | 10,30 | | — | — | | 1,30 | — | — | 6,15 | — |
| Bedburg | „ | — | — | 6,34 | — | 9,4 | 11,4 | | — | — | | 2 | — | — | 6,49 | — |
| Neuss | Ank. | — | — | 7,15 | — | 9,50 | 11,50 | | — | — | | 2,40 | — | — | 7,35 | — |
| Neuss | Abf. | — | — | 7,35 | 8,8 | 10,20 | 11,55 | | 1,50 | — | | 4 | — | 6,20 | 8,35 | — |
| Köln | Ank. | — | — | 8,30 | 8,45 | 11,15 | 12,50 | | 2,30 | — | | 4,55 | — | 7,10 | 9,32 | — |

Extrazug an Sonn- und Festtagen.

Extra-Zug an Sonn- und Festtagen. Bis Brühl ermässigte Preise.

### In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Köln | Abf. | 6 | 7,10 | 9 | 9,20 | 11,45 | 1,15 | 2,15 | 2,40 | 2,48 | 3,15 | 5 | 6,2 | 7,20 | 9,50 | 11,55 |
| Brühl | „ | — | 7,36 | — | 9,46 | 12,14 | 1,50 | — | — | 3,10 | 3,41 | — | 6,21 | 7,46 | 10,11 | 12,16 |
| Bonn | „ | 6,40 | 8,10 | 9,40 | 10,20 | 12,50 | 2,30 | 2,55 | 3,18 | 3,45 | 4,15 | 5,42 | 6,42 | 8,20 | 10,37 | 12,45 |
| Godesberg | „ | 6,49 | 8,21 | — | 10,30 | 1 | 2,40 | 3,4 | an | 3,55 | 4,25 | 5,51 | 6,51 | 8,30 | 10,46 | 12,56 |
| Mehlem (Königswinter) | „ | — | 8,27 | — | 10,35 | 1,6 | 2,46 | 3,9 | — | 4 | 4,31 | — | 6,56 | 8,35 | — | 1,2 |
| Rolandseck | „ | — | 8,35 | 9,58 | 10,43 | 1,14 | 2,55 | 3,16 | — | 4,8 | 4,40 | 6,2 | 7,3 | 8,43 | 10,57 | 1,11 |
| Remagen / Sinzig } Bad Neuenahr | „ | 7,5 / — | 8,47 / 8,54 | 10,7 / — | 10,55 / 11,2 | 1,26 / 1,32 | — / an | 3,25 / an | — / — | 4,20 / 4,27 | an / — | 6,12 / — | an / — | 8,55 / 9,2 | 11,7 / — | 1,24 / — |
| Brohl (Bad Tönnisstein) | „ | — | 9,12 | — | 11,20 | 1,50 | Fällt an Sonn- und Festtagen aus. | — | — | 4,44 | — | — | — | 9,20 | — | 1,49 |
| Andernach | „ | 7,29 | 9,28 | — | 11,34 | 2,8 | | — | — | 4,57 | — | 6,38 | — | 9,34 | 11,33 | 2,2 |
| Neuwied | „ | 7,35 | 9,34 | 10,35 | 11,41 | 2,11 | | — | — | 5,5 | — | 6,45 | — | 9,41 | 11,40 | 2,10 |
| Coblenz | Ank. | 7,50 | 9,55 | 10,50 | 12 | 2,30 | | — | — | 5,25 | — | 7 | — | 10 | 11,55 | 2,30 |
| Coblenz, Rhein. Z. | Abf. | 8 | 10 | 11,10 | 1,30 | 2,50 | — | — | — | 5,30 | — | 7,5 | — | — | — | 5,5 |
| Oberlahnstein | Ank. | 8,18 | 10,18 | 11,25 | 1,50 | 3,8 | — | — | — | 5,48 | — | 7,20 | — | — | — | 6,3 |
| Ems | Ank. | 9 | 11,5 | 12,15 | 2,35 | 3,50 | — | — | — | 6,50 | — | 8,10 | — | — | — | 6,45 |
| Wetzlar | „ | 11,5 | — | 3 | — | 6,20 | — | — | — | — | — | 10,35 | — | — | — | 10,42 |
| Wiesbaden | „ | 11 | — | 2,30 | — | 6,40 | — | — | — | — | — | 10,20 | — | — | — | 9,46 |
| Coblenz | Abf. | 6 | 7,55 | 10,5 | 11 | 12,10 | 2,40 | — | — | — | 5,30 | — | 7,5 | — | 7,15 | — | 2,35 |
| Capellen (Stolzenfels) | „ | 6,15 | — | 10,15 | — | 12,20 | 2,50 | — | — | — | 5,39 | — | — | — | 7,30 | — | — |
| Boppard | „ | 6,55 | 8,21 | 10,37 | 11,23 | 12,41 | 3,11 | — | — | — | 5,59 | — | 7,28 | — | 8,5 | — | 3,5 |
| St. Goar | „ | 7,35 | 8,41 | 10,59 | — | 1,2 | 3,32 | — | — | — | 6,19 | — | — | — | 8,40 | — | 3,25 |
| Oberwesel | „ | 7,57 | — | 11,13 | — | 1,15 | 3,45 | — | — | — | 6,31 | — | — | — | 9 | — | — |
| Bacharach | „ | 8,15 | — | 11,24 | — | 1,25 | 3,55 | — | — | — | 6,41 | — | — | — | 9,18 | — | — |
| Bingerbrück, Rhein. Z. | Ank. | 8,50 | 9,10 | 11,45 | 12,5 | 1,45 | 4,15 | — | — | — | 7 | — | 8,10 | — | 9,50 | — | 4 |
| Bingen, Hess. Zeit | Abf. | | 9,30 | 12,30 | 12,21 | 2,5 | 4,35 | — | — | — | 7,20 | — | 8,26 | — | — | — | 4,20 |
| Mainz | Ank. | | 10,10 | 1,30 | 12,51 | 2,55 | 5,35 | — | — | — | 8,20 | — | 8,56 | — | — | — | 5,20 |
| Frankfurt a. M. | „ | | 11,25 | — | 2,5 | 4,10 | 6,50 | — | — | — | — | — | 10,10 | — | — | — | 6,35 |
| Wiesbaden | „ | | 11,37 | — | 3,15 | 4,25 | 6,25 | — | — | — | 9,42 | — | 9,42 | — | — | — | 8 |
| Darmstadt | „ | | 11,2 | 2,35 | 1,42 | 5,10 | 7,35 | — | — | — | 9,30 | — | 9,47 | — | — | — | 6,10 |
| Strassburg | „ | | 3,15 | — | 5,40 | 11,5 | — | — | — | — | — | — | 2,15 | — | — | — | 12,50 |
| Basel (via Darmstadt) | „ | | 7,10 | — | 9,15 | — | — | — | — | — | — | — | 6 | — | — | — | 5,35 |
| Basel (via Strassburg) | „ | | 7,5 | — | 11 | — | — | — | — | — | — | — | 5,45 | — | — | — | 5,46 |
| München | „ | | 9,30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,5 | — | — | — | 8,30 |
| Wien | „ | | — | — | 10 | — | — | — | — | — | — | — | 9,30 | — | — | — | — |

## Rechtsrheinische Strecke.

### Fahrten von Oberlahnstein nach Bonn und Troisdorf.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Frankfurt | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7,35 | — | 10,30 | — | 2 | 4,10 |
| Wiesbaden | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,20 | — | 11,25 | — | 3 | 5 |
| Oberlahnstein | „ | — | — | — | — | — | — | — | 7,50 | — | 10,35 | — | 2,9 | 5 | 6,30 | 8,45 |
| Ehrenbreitstein | Ank. | — | — | — | — | — | — | — | 8,8 | — | 10,45 | — | 2,24 | 5,18 | 6,48 | 9 |
| Coblenz | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | 7,25 | — | 9,23 | — | 12,15 | 5 | 6,38 | 8 |
| Ehrenbreitstein | Abf. | — | — | — | — | — | — | — | 8,10 | — | 10,46 | — | 2,26 | 5,20 | 6,50 | 9,2 |
| Neuwied (rechtes Ufer) | „ | — | — | — | — | — | — | — | 8,42 | — | 11,7 | — | 2,55 | 5,52 | 7,23 | 9,33 |
| Linz | „ | — | — | — | — | — | 6,40 | 9,21 | — | — | 11,32 | — | 3,34 | 6,31 | 8,4 | 10,10 |
| Honnef | „ | — | — | — | — | — | 7 | 9,40 | — | — | 11,44 | — | 3,57 | 6,50 | 8,22 | an |
| Königswinter | „ | — | — | — | — | — | 7,10 | 9,50 | — | — | — | — | 4,4 | 7 | 8,31 | — |
| Obercassel | Ank. | — | — | — | — | — | 7,20 | 10 | — | — | 11,55 | — | 4,12 | 7,10 | 8,40 | — |
| Obercassel | Abf. | — | — | — | — | — | — | 7,25 | 10,3 | — | 11,58 | — | 4,17 | 7,15 | 8,52 | — |
| Bonn | Ank. | — | — | — | — | — | — | 7,50 | 10,25 | — | 12,20 | — | 4,40 | 7,40 | 9,15 | — |
| Bonn | Abf. | — | — | — | — | — | — | 7,55 | 10,40 | — | 12,25 | — | 4,45 | 8,30 | 9,20 | — |
| Köln | Ank. | — | — | — | — | — | — | 8,50 | 11,25 | — | 1,5 | — | 5,25 | 9,30 | 10 | — |
| Obercassel | Abf. | — | — | — | — | — | — | 7,30 | 10,5 | — | 12 | — | 4,18 | 7,20 | 8,42 | — |
| Beuel | „ | — | — | — | — | — | — | 7,38 | 10,13 | — | — | — | 4,24 | 7,26 | 8,48 | — |
| Siegburg | Ank. | — | — | — | — | — | — | 8 | 10,30 | — | — | — | 4,45 | 7,45 | 9,10 | — |
| Troisdorf | „ | — | — | — | — | — | — | 7,55 | 10,30 | — | 12,20 | — | 4,38 | 7,40 | 9,5 | — |
| Deutz | „ | — | — | — | — | — | — | — | 11,10 | — | 12,55 | — | 5,15 | 8,15 | 9,40 | — |

### Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutz | Abf. | — | 6,45 | — | — | 12,15 | — | 2,55 | 6,25 | — | — | — | — | — | — | — |
| Troisdorf | „ | — | 7,20 | — | 10,38 | 12,55 | — | 3,25 | 7 | 8,25 | — | — | — | — | — | — |
| Siegburg | „ | — | 7,15 | — | 10,30 | 12,50 | — | — | 6,55 | 8,20 | — | — | — | — | — | — |
| Beuel | „ | — | 7,38 | — | 10,56 | 1,10 | — | — | 7,15 | 8,47 | — | — | — | — | — | — |
| Obercassel | Ank. | — | 7,45 | — | 11,3 | 1,15 | — | 3,40 | 7,20 | 8,53 | — | — | — | — | — | — |
| Köln | Abf. | — | 6 | — | 9,20 | 11,45 | — | 2,40 | 6,2 | 7,20 | — | — | — | — | — | — |
| Bonn | Ank. | — | 6,39 | — | 10,15 | 12,45 | — | 3,18 | 6,40 | 8,15 | — | — | — | — | — | — |
| Bonn | Abf. | — | 6,50 | — | 10,35 | 12,53 | — | 3,20 | 6,45 | 8,23 | — | — | — | — | — | — |
| Obercassel | Ank. | — | 7,15 | — | 11 | 1,15 | — | 3,42 | 7,10 | 8,48 | — | — | — | — | — | — |

**Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.**

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Obercassel | Abf. | — | 7,50 | — | 11,18 | 1,20 | — | 3,45 | 7,25 | 8,55 | — | — | — | — | — | — |
| Königswinter | „ | — | 8 | — | 11,18 | 1,30 | — | 3,52 | 7,35 | 9,5 | — | — | — | — | — | — |
| Honnef | „ | — | 8,8 | — | 11,28 | 1,39 | — | 3,58 | 7,45 | 9,15 | — | — | — | — | — | — |
| Linz | „ | 6,20 | 8,27 | — | 11,48 | 1,58 | — | 4,11 | 8,6 | 9,35 | — | — | — | — | — | — |
| Neuwied (rechtes Ufer) | „ | 7 | 9,6 | — | 12,26 | 2,34 | Abf. | 4,38 | 8,46 | an | — | — | — | — | — | — |
| Ehrenbreitstein | Ank. | 7,27 | 9,36 | — | 12,56 | 3 | 6,48 | 4,59 | 9,16 | — | — | — | — | — | — | — |
| Coblenz | „ | 7,44 | 9,47 | — | 1,7 | — | 6,55 | 5,22 | 9,27 | — | — | — | — | — | — | — |
| Ehrenbreitstein | Abf. | 7,29 | 9,38 | — | 12,58 | 3,2 | — | 5 | 9,18 | — | — | — | — | — | — | — |
| Oberlahnstein | Ank. | 7,45 | 9,55 | — | 1,15 | 3,15 | — | 5,10 | 9,35 | — | — | — | — | — | — | — |
| Wiesbaden | „ | 11 | 2,30 | — | 6,40 | 6,40 | — | 7,45 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Frankfurt a. M. | „ | 12,5 | 3,45 | — | 8 | 8 | — | 8,30 | — | — | — | — | — | — | — | — |

Die zu dem Extrazuge um 3 1/4 Uhr Nachmittags für die Strecke Köln-Brühl ausgegebenen Retourbillete zu ermässigten Preisen müssen am selben Tage zur Rückfahrt benutzt werden.

Die speciellen Fahr-Bedingungen sind aus den grossen Fahrplan-Placaten ersichtlich.

Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. Juni cr. ab bis auf Weiteres die Personenbeförderung auf unserer Bahn nach nachstehendem veränderten Fahrplan stattfinden wird:

### A. Richtung Berlin-Görlitz.

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 1. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 3. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 5. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 7. |
|---|---|---|---|---|
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |
| Berlin Abfahrt | 7,30 | 2,15 | 6,30 | |
| Grünau „ | 7,52 | — | 6,52 | |
| K. Wusterhausen „ | 8,13 | 2,51 | 7,13 | |
| Halbe „ | 8,43 | — | 7,43 | |
| Brand „ | 8,59 | — | 7,59 | |
| Lübben „ | 9,22 | 3,48 | 8,23 | |
| Lübbenau „ | 9,45 | 4,8 | 8,48 | |
| Vetschau „ | 10,4 | 4,24 | 9,7 | |
| Cottbus „ | 10,34 | 4,49 | 9,38 | |
| Spremberg „ | 11,14 | 5,23 | 10,19 | Vorm. |
| Weisswasser (Muskau) „ | 11,42 | 5,47 | 10,47 | 6,1 |
| Rietschen „ | 12,5 | — | 11,10 | 6,55 |
| Uhsmannsdorf „ | 12,22 | 6,22 | 11,27 | 7,36 |
| Görlitz Ankunft | 12,55 | 6,53 | 12,0 | 8,45 |
| | Nachm. | Abends. | Nachts. | Vorm. |

### B. Richtung Görlitz-Berlin.

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 2. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 4. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 6. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 8. |
|---|---|---|---|---|
| | Morgens. | Nachm. | Nachm. | Abends. |
| Görlitz Abfahrt | 6,0 | 1,0 | 5,50 | 7,25 |
| Uhsmannsdorf „ | 6,32 | 1,29 | 6,21 | 8,43 |
| Rietschen „ | 6,48 | — | 6,37 | 9,25 |
| Weisswasser (Muskau) „ | 7,10 | 2,1 | 6,58 | 10,8 |
| Spremberg „ | 7,40 | 2,22 | 7,28 | Abds. Ank. |
| Cottbus „ | 8,20 | 2,58 | 8,4 | |
| Vetschau „ | 8,45 | 3,20 | 8,29 | |
| Lübbenau „ | 9,7 | 3,34 | 8,54 | |
| Lübben „ | 9,25 | 3,49 | 9,11 | |
| Brand „ | 9,48 | — | 9,32 | |
| Halbe „ | 10,2 | — | 9,45 | |
| K. Wusterhausen „ | 10,35 | 4,43 | 10,16 | |
| Grünau „ | 10,56 | — | 10,36 | |
| Berlin Ank. | 11,15 | 5,17 | 10,55 | |
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |

Im Interesse des Publicums wird zur Kenntniss gebracht, dass ausser den gewöhnlichen Fahrbillets von und nach allen Stationen unserer Bahn für die drei ersten Wagenclassen Tagesbillets mit fünftägiger Gültigkeit, zur Hin- und Rückfahrt berechtigend, zum $1^1/_2$fachen Preise des Einzelbillets verkauft werden.

Eine directe Expedition von Personen und Gepäck findet statt von den Hauptstationen unserer Bahn nach solchen der Leipzig-Dresdener, der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener, der Schlesischen Gebirgs- und Sächsisch-Oestlichen Staatseisenbahn, sowie der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn und umgekehrt.

**Bei den zwischen Berlin und Wien verkehrenden Courierzügen No. 3 und 4 findet auf der ganzen Route ein Wagenwechsel für die 1. und 2. Classe nicht statt.**

Die Fahrpreise für diese Courierzüge sind im diesseitigen Bahnbereich die der gewöhnlichen Personenzüge.

Die Ankunft des Zuges No. 3 in Wien findet statt um 9,10 Vormittags, die Abfahrt des Zuges No. 4 aus Wien 10,15 Abends.

Die Züge passiren u. A. Görlitz, Löbau, Zittau, Reichenberg, Turnau, Jungbunzlau, Iglau, Znaim und Stockerau. Für Zug 4 ist in Turnau (Kaffeestation) ein Aufenthalt von 13 und in Görlitz zum Diner ein Aufenthalt von 50 Minuten, für Zug 3 aber zum Souper in Zittau ein längerer Aufenthalt disponirt.

Berlin, am 17. Mai 1872. Die Direction.

## Main-Weser-Bahn.

Von der unterzeichneten Direction soll die Lieferung von
860 000 Kilogr. **breitbasiger Eisenbahnschienen** nebst
40 000 Kilogr. **Laschen**
in öffentlicher Submission vergeben werden.

Desfallsige Offerten sind mit der Ueberschrift „Submission auf Lieferung von Schienen und Laschen" versehen bis zu dem auf **Mittwoch, den 5. Juni c., Vormittags 11 Uhr,** bestimmten Submissionstermin versiegelt und portofrei anher einzusenden. Es werden alsdann die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet, später eingegangene Offerten aber nicht berücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnung liegen bei unserer Central-Materialien-Controle zur Einsicht auf und können von derselben gegen portofreie Einsendung von 10 Sgr. bezogen werden.

Cassel, am 21. Mai 1872.

**Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.**

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 64. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
**Adolph Refelshöfer**
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 31. Mai 1872. (Schluss der Nummer: 30. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen:** Magdeburg-Halbestädter Eisenbahn, Heudeber-Wernigerode eröffnet. Oberhessische Eisenbahn: Die Haltestelle „an der Mücke" wird am 1. Juni d. J. dem Verkehr eröffnet werden. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Berliner Briefe: Eisenbahn-Einnahmen im April; Uebersicht von Preussischen Bahnprojecten; Berlin-Stettiner Eisenbahn; Niederschlesische Zweigbahn, Fusion und Geschäftsbericht; Dortmund-Glanerbrück; Schienenverbindung zwischen Preussen und den Niederlanden; Osnabrück-Bremen; Altenburg-Zeitz; Ebenhausen-Meiningen; Eichicht-Sonneberg; Beuthen-Königshütte; Posen-Slupce; Köln-Mindener Eisenbahn; Bergisch-Märkische Bahn; General-Versammlung der Rhein-Nahebahn; Frankfurt-Hanauer Bahn, General-Versammlung und Geschäftsbericht; Rumänische Eisenbahn-Actien-Gesellschaft, Ausreichung der Actien und Einlösung des Juli-Coupons; Börsenwoche für Eisenbahnwerthe; Rheinische E.; Posen-Bromberg. — Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz: Günstiger Effectencours; Ungarische Prioritäten; Bahneinnahmen und Weltausstellung; einheitliche Einnahms-Zusammenstellung; Erhöhte Staatsgarantie; Ausfall an Betriebsauslagen; Arlberg- und Predilbahn; Preussische Anschlüsse; General-Versammlung; Brünn-Rossitz und Ungarische Ostbahn; Directoren-Conferenz; Wiener Berg- und Gürtelbahn; die Nordwest-, Nord-, Süd-, Rudolfbahn. — Personalnachrichten. — Technisches: Eisenbahn-Locomotiven. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Anzeigen: Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, ordentliche General-Versammlung. K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn: Anmeldungen zum Bezuge neuer Actien. Fahrplan der Werra Eisenbahn, Berlin-Görlitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn und Königl. Sächsischen Staatsbahnen. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ist deren, von der Linie Halberstadt-Vienenburg ausgehende, $1{,}_{23}$ Reichsmeilen = $9{,}_{22}$ Kilometer lange Zweigbahn **Heudeber-Wernigerode** — ohne Zwischenstion — **am 11. Mai d. J.** für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet worden. — Berlin, den 27. Mai 1872.

---

Nach der Mittheiung der Direction der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft wird die an ihrer Linie Giessen-Fulda gelegene Haltestelle **„an der Mücke" am 1. Juni d. J.** auch für Gepäck-, Vieh- und Güter-Beförderung eröffnet werden.

Berlin, den 27. Mai 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 28. Mai. (Eisenbahn-Einnahmen im April; Uebersicht von Preussischen Bahnprojecten; Berlin-Stettiner Eisenbahn; Niederschlesische Zweigbahn, Fusion und Geschäftsbericht; Dortmund-Glanerbrück; Schienenverbindung zwischen Preussen und den Niederlanden; Osnabrück-Bremen; Altenburg-Zeitz; Ebenhausen-Meiningen; Eichicht-Sonneberg; Beuthen-Königshütte; Posen-Slupce; Köln-Mindener Eisenbahn; Bergisch-Märkische Bahn; General-Versammlung der Rhein-Nahebahn; Frankfurt-Hanauer Bahn, General-Versammlung und Geschäftsbericht; Rumänische Eisenbahn-Actien-Gesellschaft, Ausreichung der Actien u. Einlösung des Juli-Coupons; Börsenwoche für Eisenbahnwerthe; Rheinische Eisenbahn; Posen-Bromberg.)

Unsere Preussischen Eisenbahnen haben, wie aus dem dieser Tage vom Staats-Anzeiger veröffentlichten Uebersichtstableau hervorgeht, im Monat April 1872 bei $1705{,}_{92}$ Meilen Bahnbetriebslänge 10 677 789 Thlr. eingenommen d. h. 6268 Thlr. pro Meile; im April 1871 stellte sich die Einnahme (nach buchhalterischer Richtigstellung) bei $1566{,}_{48}$ Meilen Bahnbetriebslänge auf 10 500 018 Thlr. oder 6703 Thlr. pro Meile. Die Einnahmen pro 1. Januar bis Ende April 1872 betrugen 40 322 005 Thlr. oder 23 766 Thlr. pro Meile und 5942 Thlr. pro Monat und Meile gegen 37 453 428 Thlr. d. h. 24 006 Thlr. pro Meile und 6002 Thlr. pro Monat und Meile im entsprechenden Zeitraum des Jahres 1871.

Einer andern interessanten Veröffentlichung des Staats-Anzeigers sei hier Erwähnung gethan, welche eine Uebersicht der gegenwärtig in Preussen im Bau begriffenen resp. concessionirten und der zum Bau vorbereiteten Bahnen giebt.* Danach sind im Bau resp. concessionirt: Staatsbahnen $77{,}_{61}$ Meilen, Anlagecapital 44 359 000 Thlr.; unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen 129 Meilen, Anlagecapital 74 830 000 Thlr.; Privatbahnen $424{,}_{4}$ Meilen, Anlagecapital 209 361 300 Thlr.; zusammen $641{,}_{91}$ Meilen, Anlagecapital 329 550 000 Thlr. (gegen $548{,}_{3}$ Meilen, mit einem Anlagecapital von 316 173 000 Thlr. im October 1869; eine Zunahme von ca. 94 Meilen und resp. ca. 13 Millionen Thlr.) Von den als jetzt im Bau begriffen angeführten sind inzwischen ca. 35 Meilen eröffnet.

Als zum Bau vorbereitet führt der „Staats-Anzeiger" nur $57{,}_{2}$ Meilen mit 29 056 000 Thlr. Anlagecapital auf, darunter 22 Meilen der Bergisch-Märkischen, Altwasser-Friedland ($3{,}_{8}$ Meilen) der Breslau-Schweidnitzer, ferner Eilenburg-Leipzig ($3{,}_{4}$ M.), Geesteburg-Geestemünde (12 M.), Hagenow-Oldesloe (10 M.) und Oppeln-Neisse ($6{,}_{2}$ M.).

---

* Wir theilen die fragliche Uebersicht in einer der nächsten Nummern selbstständig mit. Die Red.

— Bei dieser Aufstellung ist zu erwähnen, dass eine grosse Anzahl Linien, welche bereits vermessen sind und deren Concessionsertheilung beantragt worden, in derselben nicht aufgeführt sind. So z. B. Berlin-Lübeck, Berlin-Frankfurt, Berlin-Stargard, die vom Staat vermessene Moselthalbahn (Trier-Diedenhofen), die Projecte der Berlin-Stettiner Bahnverwaltung, Posen-Kreuzburg, Lissa-Bentschen, Stade-Cuxhafen-Geestemünde etc. etc. Es dürften, wenn man diese Projecte hinzurechnet, gegen 900 Meilen Bahnen in Bau und Vorbereitung sein.

Aus dem kürzlich von der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Hinblick auf die ordentliche Generalversammlung am 30. Mai ausgegebenen Geschäftsbericht für das Jahr 1871 geht hervor, dass die Verwaltungsresultate des vorigen Jahres sehr befriedigend gewesen sind. Sowohl auf der Stammbahn Berlin-Stettin und deren nicht garantirten Zweigbahnen Stettin-Stargard, Neustadt Ew.-Wriezen und Pasewalk-Mecklenburgische Landesgrenze, als auch bei den garantirten Hinterpommerschen und Vorpommerschen Zweigbahnen: Stargard-Cöslin-Colberg und Angermünde-Stralsund, Züssow-Wolgast, Stettin-Pasewalk haben Verkehr und Einnahmen erheblich zugenommen. Nur die seit dem 1. September 1870 im Betriebe befindliche, vom Staate mit $3^1/_2$ pCt. garantirte Zweigbahn Cöslin-Stolp-Danzig hat dürftige Resultate gewährt. Die Gesammt-Einnahme des vorigen Jahres bei dem Betriebe der Bahnstrecken Berlin-Stettin-Stargard, Neustadt-Wriezen und Pasewalk-Mecklenburgische Landesgrenze ergiebt, nach Berichtigung sämmtlicher Ausgaben, einschliesslich der statutenmässigen Reservebaufonds und der bereits mit 4 pCt. bezahlten Zinsen der Stammactien, einen Ueberschuss von 1129448 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf., welcher die Mittel gewährt, um, nach Dotirung des Reservefonds für unerwartete Einnahmeausfälle, Verbesserungen und aussergewöhnliche Ausgaben — § 24 der Statuten — mit 182502 Thlr. 21 Sgr. und nach Entrichtung der Abgabe an den Staat mit 171752 Thlr. 4 Sgr 10 Pf., ausser den bereits mit 4 pCt. gezahlten Zinsen noch eine Dividende von $7^5/_{12}$ pCt. auf die Stammactien für das vorige Jahr zu zahlen. Der alsdann noch verbleibende Betrag von 7276 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. soll — wenn die Generalversammlung damit einverstanden ist — den Einnahmen des Jahres 1872 vorgetragen werden. Bei der Hinterpommerschen Zweigbahn Stargard-Cöslin-Colberg sowohl, als auch bei den Vorpommerschen Zweigbahnen Angermünde-Stralsund, Züssow-Wolgast und Stettin-Pasewalk hat die gesammte Einnahme zwar auch im vorigen Jahre nicht hingereicht, nach Berichtigung sämmtlicher Ausgaben, einschliesslich der Beiträge zum Reservebaufonds, die Zinsen des in 4- resp. $4^1/_2$procentigen, vom Staate mit $3^1/_2$ pCt. resp. $4^1/_2$ pCt. garantirten Prioritäts-Obligationen aufgebrachten Anlagecapitals vollständig zu decken. Das Deficit hat sich jedoch bei den Zinsen der Hinterpommerschen Zweigbahn Stargard-Cöslin-Colberg um 50933 Thlr. 20 Sgr. 10 Pf. und bei den Zinsen der Vorpommerschen Zweigbahnen um 83296 Thlr. 9 Sgr. 9 Pf. gegen das Jahr 1870 vermindert. Die ebengedachten Zweigbahnen haben sich im vorigen Jahre bereits mit $2_{,24}$ resp. mit $2_{,66}$ pCt. verzinset. Bei der Zweigbahn Cöslin-Danzig hat im vorigen Jahre die Einnahme nicht hingereicht, ausser den effectiven Betriebs-Ausgaben auch noch die Beiträge zum Reservebaufonds vollständig zu decken. Die Zinsen haben in ihrem vollen Betrage aus Fonds der Stammbahn resp. durch Staatszuschuss gedeckt werden müssen. Der Reservebaufonds der Bahnstrecken Berlin-Stettin-Stargard, Neustadt-Wriezen, Pasewalk-Preussisch-Mecklenburgische Landesgrenze, schloss Ende vorigen Jahres mit einem baaren Bestande von 1514735 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. und mit einem Werthe von 66651 Thlr. 12 Sgr. 7 Pf. in Materialbeständen ab. Der Reservefonds für unerwartete Einnahmeausfälle, Verbesserungen und ausserordentliche Ausgaben — § 24 der Statuten — erreicht durch die ihm statutenmässig aus den Einnahmen des vorigen Jahres zu überweisende Summe die Höhe von 190280 Thlr. 3 Sgr. Der Reservebaufonds der Zweigbahn Stargard-Cöslin-Colberg schloss Ende vorigen Jahres mit einem baaren Bestande von 996151 Thlr. 1 Sgr. 9 Pf. und mit einem Werthe von 34738 Thlr. 7 Sgr. 4 Pf. in Materialienbeständen ab. Der Bestand des Reservefonds dieser Zweigbahnen ist gegen den Bestand ultimo 1870 von 131763 Thlr. 18 Sgr. 6 Pf. unverändert geblieben. Der Reservefonds für die Bahnstrecken Angermünde-Stralsund, Züssow-Wolgast und Pasewalk-Stettin schloss Ende vorigen Jahres mit einem Baarbestande von 1121238 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf. und mit einem Werthe von 22223 Thlr. 8 Sgr. 7 Pf. in Materialienbeständen ab. Der Reservefonds dieser Zweigbahnen schliesst zur Zeit mit 99128 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf. ab. Der Reservebaufonds der Zweigbahn Cöslin-Danzig schloss Ende vorigen Jahres mit einem Baarbestandevon 121094 Thlr. 12 Sgr. 1 Pf. und einem Werthe von 6860 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf. in Materialienbeständen ab.

Einem hier eingetroffenen Privattelegramme entnehme ich, dass die gestern in Glogau stattgehabte Generalversammlung der Actionäre der Niederschlesischen Zweigbahn den Antrag der hiesigen Discontogesellschaft auf Uebertragung der Zweigbahn an die Oberschlesische Bahn unter den neulich specificirten Bedingungen mit 531 gegen 2 Stimmen angenommen hat. Dem somit letzten und zwar 25. Geschäftsberichte der Bahn, welcher in der Generalversammlung zur Vertheilung gelangte, entnehme ich Folgendes: Die Gesammt-Einnahmen sind gegen das Vorjahr (1870) zurückgeblieben. Im Jahre 1870 betrugen dieselben 367264 Thlr., dagegen im Jahre 1871 355254 Thlr., also ein Einnahmeausfall von 12010 Thlr., welcher hauptsächlich durch den Umstand herbeigeführt worden ist, dass im Jahre 1871 weniger Militärpersonen, und in Folge Herabsetzung des Tarifs zu abermals ermässigten Sätzen befördert worden sind. Trotzdem hätte den Actionären dieselbe Dividende wie pro 1870 gewährt werden können, wenn nicht im Laufe des vergangenen Jahres fast alle Betriebsmaterialien, Tagelöhne u. s. w. eine enorme Steigerung erfahren hätten. Die Betriebs-Ausgaben pro 1871 stiegen in Folge dessen auf die Summe von 164828 Thlr. 18 Sgr. Unter diesen Umständen, und nachdem eine ausserordentliche Rücklage in Höhe von 7000 Thlr. zum Reservefonds, als auch eine Verstärkung des Erneuerungsfonds durch Ueberweisung von 9000 Thlr. stattgefunden hat, konnte nur eine Dividende von 5 Procent auf das Stamm-Actien-Capital pro 1871 zur Vertheilung kommen. Die Betriebsrechnung pro 1871 weist folgende Eingänge nach: a. Personen-Transport 120576 Thlr., b. Gepäckfracht 2815 Thlr., c. Gütertransport 224618 Thlr., d. für telegraphische Privatdepeschen 589 Thlr., e. Extraordinarien 6608 Thlr., f. disponibel gebliebener Ueberschuss aus dem Vorjahre 45 Thlr. In Summa 355254 Thlr., d. i. pro Meile Bahnlänge 37395,$_{22}$ Thlr. gegen 38659,$_{44}$ Thlr. in 1870. Die Ausgaben betragen a. für allgemeine Verwaltung 17427 Thlr., b. für Bahnverwaltung 61362 Thlr., c. für Transportverwaltung 86039 Thlr., in Summa 164828 Thlr., das sind 46,$_{397}$ % der Brutto-Einnahme und pro Locomotiv-Nutzmeile 4,$_{822}$ Thlr., es verbleiben sonach als Reinertrag 190426 Thlr. Davon sind zu zahlen: 1) an Zinsen für die Prioritäts-Obligationen 44488 Thlr.; 2) zur Amortisation des Prioritäten-Obligationen-Capitals 15722 Thlr.; 3) Rücklagen in die Erneuerungsfonds für Schwellen 6200 Thlr., Schienen 15000 Thlr., Locomotiven 8400 Thlr., Wagen 7700; 4) zur stärkeren Dotirung des Schienen-Erneuerungsfonds 9000 Thlr.; 5) Rücklage in den Reservefonds 7000 Thlr.; 6) Rücklage in den Eisenbahnunfälle-Versicherungsfonds 2500 Thlr.; 7) Beitrag zur Beamten-Pensionscasse 1000 Thlr.; 8) an den Staat Steuer 2353 Thlr. 20 Sgr.; 9) Dividende à 5 Procent für das Jahr 1871 70610 Thlr.; 10) Disponibel bleiben 452 Thlr.

Zur Vervollständigung dieses telegraphischen Berichts über den in der Generalversammlung gefassten Beschluss, betreffend den Uebergang der Niederschlessischen Zweigbahn an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft theilen wir nachstehend die Bedingungen mit, unter welchen dieser Uebergang zu erfolgen hat: 1) Verwaltung und Betrieb der Niederschlesischen Zweigbahn geht vom 1. Januar 1873 ab auf die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft über und erfolgt von jenem Zeitpunct ab für deren alleinige Rechnung. 2) Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft hat zum Zweck des innerhalb einer präclusivischen Frist von 3 Monaten zu bewirkenden Umtausches je 400 Thlr. Nominalbetrag $3^1/_2$procentiger Prioritäts-Obligationen der Oberschlessischen Eisenbahn, welche vom 1. Januar 1883 an mit $^1/_2$ Procent vom Gesammtbetrag zu amortisiren gegen je 300 Thlr. Nominalbetrag der Niederschlesischen Zweigbahn-Stamm- resp. Stamm-Prioritäts-Actien nebst einer Convertirungsprämie von 6 Thlr. baar für jede 100 Thlr. Nominalbetrag einer Niederschlesischen Zweigbahn-Stamm- resp. Stamm-Prioritäts-Actie zu offeriren. Die vorerwähnte Umtauschfrist beginnt am Tage nach der letzten, die Aufforderung zum Umtausch enthaltenden öffentlichen Bekanntmachung, welche dreimal in Zwischenräumen von je 14 Tagen in die zur Aufnahme der Gesellschaftsveröffentlichungen bestimmten Blätter einzurücken ist. 3) Die Actionäre der Niederschlesischen Zweigbahn, welche von dem Umtausch (ad 2) keinen Gebrauch machen, erhalten vom Jahre 1873 ab eine jährliche feste Rente von $4^1/_2$ Proc. des Nominalbetrages ihrer Stamm- resp. Stamm-Prioritäts-Actie. 4) Der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ist das Recht einzuräumen, die auf dem Niederschlesischen Zweigbahn-Unternehmen ruhenden Prioritäts-Anlehen unter den Bedingungen der betreffenden Privilegien zu der ihr hierfür geeignet erscheinenden Zeit zu kündigen und al pari für sich einzulösen. 5) Der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ist das Recht einzuräumen, nach erfolgter Lösung des zwischen der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft und deren Prioritätsgläubigern bestehenden Schuldverhältnisses, die nicht umgetauschten Stamm- resp. Stamm-Prioritäts-Actien der Niederschlesischen Zweigbahn nach einer drei Monate vorhergehenden Aufforderung gegen Zahlung des Nominalbetrages der qu. Actien als Liquidationswerth einzulösen, wonächst das Eigenthum an der Niederschlesischen Zweigbahn in ihrem gesammten Umfange ohne Weiteres auf die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft übergeht und wodurch die Auflösung der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft, deren Liquidation die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen hat, ohne Weiteres herbeigeführt wird. 6) Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft tritt hinsichtlich der Beamten der Niederschlesischen Zweigbahn in die mit denselben geschlossenen Verträge ein. Diejenigen Oberbeamten incl. des Betriebs-Directors, welche in ihren jetzigen Stellungen bei Auflösung der seitherigen Verwaltung nicht fortbeschäftigt werden können, erhalten die ihnen nach Vertrag zustehenden Intraden resp. eine dafür zu vereinbarende Abfindungssumme gewährt, ohne dass sie gezwungen sind, anderweite Geschäfte zu übernehmen. Hinsichtlich der durch Wahl berufenen Verwaltungs-Vorstände wird angenommen, dass dieselben auf Lebenszeit gewählt worden sind. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsraths wird auf 5 und der Stellvertreter auf 2 verringert und sind diese von den bei Uebergang der Verwaltung vorhandenen, aus ihrer Mitte zu wählen resp. auszuloosen. 7) Nach Genehmigung dieser Beschlüsse ist die Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft nicht mehr berech-

tigt, ohne Zustimmung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft in anderer Weise zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden oder ihr Grundcapital durch Ausgabe von Actien und Anleihen zu erhöhen.

Der Staats-Anzeiger veröffentlicht jetzt eine Bekanntmachung des Handelsministers vom 18. d. M., betreffend die der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft mittelst Concessions-Urkunde vom 8. Januar d. J. ertheilte landesherrliche Bauconcession für eine Eisenbahn Dortmund-Glanerbrück, nämlich über Lünen, Dülmen, Coesfeld, Ahaus und Gronau zur Preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück zum Anschluss an die von dort nach Enschede erbaute Bahn. — Zwei andere Bahnanschlüsse hat die Niederländische Regierung soeben concessionirt, nämlich eine Linie von Zütphen über Winterswyk in der Richtung auf Borken und eine andere von Zütphen nach Bocholt zu.

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Vliessingen-Middelburg, welche die Bahn Vliessingen-Bergen-op-Zoom vervollständigt und so den wichtigen Hafen Vliessingen's mit dem Deutschen Bahnnetze verbindet, ist für den nächsten Monat in bestimmte Aussicht genommen.

Die Strecke Osnabrück-Bremen der Venlo-Hamburger Bahn, durch welche die Verbindung mit der Nordsee hergestellt wird, ist, verlässlicher Nachricht zufolge, für den nächsten Herbst als gesichert zu betrachten.

Die Altenburg-Zeitzer Linie, deren polizeiliche Abnahme im April zu einigen Beanstandungen Veranlassung gab, soll, wie es jetzt heisst, im Anfang Juli bestimmt eröffnet werden. Bekanntlich übernimmt die Sächsische Staatsbahn den Betrieb der Linie.

Die Ebenhausen-Meininger Bahn ist jetzt im Bau begriffen, nachdem die vorzunehmenden Grunderwerbungen grösstentheils gesichert sind. Ausser einem Tunnel von 400 Meter bei Rittershausen sind Brücken über Saale, Werra und deren Zuflüssen auszuführen. Das Terrain wurde für zwei Geleise acquirirt, jedoch wird der Unterbau nur eingeleisig hergestellt.

Zwischen den Staatsregierungen von Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt ist ein Staatsvertrag abgeschlossen und ratificirt worden, wonach die Gera-Eichichter Eisenbahn über Probstzella, Gräfenthal, Hasenthal und Köppeldorf nach Sonneberg weitergeführt werden soll.

Die Strecke Beuthen-Königshütte, an deren Bau das Eisenbahn-Bataillon einen hervorragenden Antheil hat, ist jetzt soweit vollendet, dass die bautechnische und landespolizeiliche Abnahme in nächster Zeit erfolgen kann.

Es ist nunmehr Seitens des Ministeriums die Concession für die Strecke Posen-Slupce nach erfolgtem Nachweis des Baucapitals zugesagt worden. Das Finanzcomité besteht aus den Herren Banquiers Gebr. Guttentag, Gebr. Friedländer und Moritz Sachs in Breslau. Gleichzeitig hat die Russische Regierung den Bau der Strecke Slupce-Kutno genehmigt, deren Ausführung Herr Banquier Kronenberg in Warschau übernommen hat.

Die Station Wanne der Köln-Mindener Bahn zwischen Herne und Gelsenkirchen wird definitiv am 1. Juni für den Personenverkehr übergeben werden. Aus der Tagesordnung der zum 28. k. M. berufenen Generalversammlung der Actionäre der Köln-Mindener Bahn ist Nr. 4 hervorzuheben, durch welche die Direction die Ermächtigung nachsucht: a) den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Mörs nach Krefeld, sowie einer Verbindungsbahn von der Zeche „Königsgrube“ nach der Zeche „Vereinigter Präsident“ zu übernehmen, die hierzu erforderliche landesherrliche Concession nachzusuchen, und mit der Staatsregierung den zu vereinbarenden Statuten-Nachtrag für die Gesellschaft rechtsgültig und verbindlichst festzustellen, sowie das zum Ausbau und zum Betriebsmaterial nöthige Anlage-Capital für die gedachten Bahnen in beliebiger Weise bestmöglichst zu beschaffen; b) zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Köln-Giessener Strecke, zur Erweiterung der Bahnhofs-Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel dieser Bahn sowie zur Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel im Betrage von 7000000 Thlr. durch weitere Ausgabe von Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen 4. Emission Lit. B; c) zur Erweiterung der Bahnhofs-Anlagen der Köln-Mindener Hauptbahn, sowie zur Neuanlegung von Bahnhöfen auf derselben und Vermehrung der Betriebsmittel 3000000 Thlr. zu verwenden und dieses Anlage-Capital in beliebiger Weise bestmöglichst zu beschaffen; d) zum Ankauf und Betrieb der Anschlussbahn nach der Zeche „Vereinigter Präsident.“

An dem gleichen Tage, dem 28. Juni, wird eine Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Bahn abgehalten werden. Dieselbe wird darüber zu beschliessen haben, ob das Gesellschaftsunternehmen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hamm nach Osnabrück, eventuell weiter zum Anschluss an die Oldenburgische Bahn bezw. an eine von der letztern in der Richtung nach Osnabrück abzweigende Verbindungslinie auszudehnen, und die Königliche Eisenbahn-Direction und die Deputation der Actionäre zu ermächtigen sei, dieserhalb die erforderlichen Vereinbarungen mit den betheiligten Staatsverwaltungen herbeizuführen, den entsprechenden Statut-Nachtrag festzustellen, auch die zur Ausführung des Baues und zur Vervollständigung der Betriebsmittel nöthigen Gelder zu beschaffen.

Am 17. Mai hat die polizeiliche Abnahme der Ruhrthalbahnstrecke Meschede-Bestwig ($1^1/_2$ Meile mit den Stationen Meschede-Eversberg und Bestwig) stattgefunden.

In der am 24. d. M. zu Kreuznach abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Rhein-Nahe-Eisenbahn wurde der Antrag der Königlichen Direction, die noch unbegebenen Prioritäten mit staatlicher Zinsgarantie zu Erneuerungen und Erweiterungen auszugeben, angenommen. In einer Resolution sprach die Versammlung sodann die Erwartung aus, die Staatsregierung werde auf die Beschaffung der zur Tilgung des Staatsvorschusses und zur Dotirung des Erneuerungsfonds nothwendigen Geldmittel Bedacht nehmen. Die Anträge Eschwe und Schauss wurden zurückgezogen, der Antrag von Viehbahn gelangte dagegen zur Annahme. Ebenso wurde der Regierung die beantragte Ermächtigung zur Convertirung ertheilt. Abgelehnt wurde dagegen der Antrag Cerf, dass die Bilanz vom Gesellschaftsausschuss conform mit der Direction herzustellen sei. Die Versammlung richtete darauf an den Ausschuss das Ersuchen, ein Einverständniss in der Herstellung der Bilanz, wie sie der abgelehnte Antrag Cerf verlangte, herbeizuführen. Zum Schluss wurde noch ein Antrag desselben Antragstellers in Bezug auf eine den Wohnsitz der Aufsichtsrathsmitglieder betreffende Statutenänderung angenommen. — Die nächste ordentliche Generalversammlung der Rhein-Nahe-Bahn wird am 27. Juni stattfinden.

Ebenfalls am 24. d. M. hatten zu Frankfurt zwei General-Versammlungen der Frankfurt-Hanauer Bahn statt. Die ordentliche General-Versammlung hat alle Anträge des Verwaltungsrathes (Decharge und Vertheilung des Ueberschusses) genehmigt und den Revisionsausschuss wiedergewählt. Die ausserordentliche Generalversammlung genehmigte das am 11. d. M. mit der Hessischen Ludwigs-Bahn geschlossene Uebereinkommen einstimmig und ermächtigte den Verwaltungsrath, die Bahn am 1. Juli d. J. oder falls dies aus formellen Gründen nicht möglich sein sollte, an einem späteren Tage zu übergeben. Dem zur Vertheilung gelangten Jahresberichte pro 1871 entnehme ich Folgendes: Der Hauptbahnbau-Conto betrug am Schlusse des Jahres 1870 5654680 fl. und erfuhr pro 1871 eine Erhöhung um 263808 fl. Dem Bau-Conto wurden die verloosten Obligationen im Betrage von 21800 fl. abgeschrieben. Der Conto für Materialvorrath, welcher Ende 1870 mit 126140 fl. bewerthet war, lieferte in Folge der Preissteigerung des Materials einen Ueberschuss von 24881 fl. Was die Betriebsergebnisse anlangt, so wurden 738375 Personen (+ 132426 Personen = $21_{,85}$ pCt.) befördert und einschliesslich der Nebenerträgnisse 435639 fl. (+ 120680 fl = $38_{,30}$ pCt.) vereinnahmt. Im Güterverkehr wurden 7578901 Centner mit einem Ertrage von 539479 fl. befördert. Für Truppentransporte wurden 154206 fl. eingenommen, so dass sich unter Hinzurechnung diverser Nebenerträgnisse die Total-Einnahme auf 1181508 fl. (300242 fl.) stellt. Die Betriebsausgaben berechnen sich auf 605419 fl. = $51_{,24}$ pCt. (— $7_{,05}$ pCt.) und unter Hinzurechnung der für Zinsen und Amortisation ausgegebenen 285103 fl., im Total auf 890523 (+ 111174 fl.); es ergiebt sich daher ein Reinüberschuss von 290984 fl. Der Reserve-Conto betrug 60491 fl. Für aussergewöhnliche Neuerungen an Schienen etc. wurden im laufenden Jahre 16373 fl. verausgabt Was die Neubauten betrifft, so erwähnen wir die Anlage eines zweiten Geleises zwischen Hanau und der Landesgrenze bei Kahl, sowie die Erweiterung des Bahnhofes zu Frankfurt. Die Betriebsresultate pro 1871 sind sehr günstige und zeigen sowohl im Personen- auch als Güterverkehr eine wesentliche Steigerung, während die reinen Betriebsausgaben sich bedeutend reducirt haben. Das Vermögen der Pensions-, Wittwen und Waisen-Casse für die Angestellten der Bahn hat sich Ende 1871 auf 73514 fl. (+ 6663) gehoben.

Der Aufsichtsrath der Rumänischen Eisenbahn-Actien-Gesellschaft publicirt jetzt, dass nunmehr, nachdem die Herstellung der neuen Actien hinreichend vorgeschritten ist, mit der Ausgabe dieser Actien die Einlösung der am 1. Juli 1871 fällig gewesenen Coupons der Obligationen erfolgen soll. In der Sitzung, in welcher der Aufsichtsrath sich darüber schlüssig machte, wurde auch die Einberufung einer ordentlichen General-Versammlung auf Ende Juni d. J. beschlossen. Es handelt sich bei derselben vermuthlich um die Emission einer Prioritätsanleihe, für die der Aufsichtsrath bereits ein Allerhöchstes Privilegium nachgesucht hat.

Die jüngst verflossene Woche war seit langer Zeit wieder die erste, in welcher der Eisenbahnactienmarkt auf den Deutschen Börsen wieder einige Belebtheit zeigte. Bei stetig steigenden Coursen fanden in schweren Bahnen namentlich verhältnissmässig beträchtliche Umsätze statt. Von Oesterreichischen Eisenbahneffecten waren namentlich Galizier und Pardubitzer gefragt.

Am 1. Juni wird auf der Rheinischen Eisenbahn die neue Strecke von Haltestelle Kray nach Gelsenkirchen eröffnet und erhält Steele damit eine, wenn auch nicht unmittelbare, doch sehr schätzenswerthe Verbindung mit Gelsenkirchen resp. mit der Köln-Mindener Bahn. (Siehe Fahrplan S. 625.)

Die Eröffnung der Strecke Posen-Inowraclaw-Bromberg hat am 26. d. M. stattgefunden, vorläufig verkehren in jeder Richtung drei Züge.

An demselben Tage wurde die letzte Strecke der Breslau-Warschauer Bahn von Kempen bis Wilhelmsbrück (Podgamcz) eröffnet.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

—*Hs*— Wien, 25. Mai 1872. (Günstiger Effectencours. Ungarische Prioritäten. Bahneinnahmen und Weltausstellung. Einheitliche Einnahms-Zusammenstellung. Frhöhte Staatsgarantie. Ausfall an Betriebsauslagen. Arlberg- und Predilbahn. Preussische Anschlüsse. Generalversammlung. Brünn-Rossitz und Ungarische Ostbahn. Directoren-Conferenz. Wiener Berg- und Gürtelbahn. Die Nordwest-, Nord-, Süd-, Rudolfbahn.)

Wir haben im Ganzen ein angenehmes Bild des Actien- und Prioritätenmarktes in der abgelaufenen Woche zu verzeichnen. Ungeachtet die Export-Aussichten bei der anhaltenden Dürre immer mehr schwinden, erhielten sich die Course doch sehr fest. Zum Theil mag dies auch der nun wieder für die Banken eingetretenen Hausse-Strömung beizumessen sein. Nur zwei Effecten hatten, die Nordbahn mit 2290 um 2½ % und Lemberg-Czernowitzer mit 164 um 2 fl. abgeschlagen; dagegen waren Nordwest pr. 216 und Carl-Ludwig pr. 259 um je 4 fl. sehr gefragt. Theissbahn pr. 277 gewann 2 fl.; Alföld pr. 182, Franz Josef 212, Süd 202, und Ost 141 gewann je 1 fl. u. z. Letztere auf die Nachricht, dass die Anglobank für einen Theil des Deficites aufkommen müsse; Staatsbahn leidet unter dem Drucke der Verkäufe in Frankreich in Folge der Aufnahme des Kriegsanlehns und erhielt sich doch auf den vorwöchentlichen Cours pr. 362; dasselbe war der Fall mit Elis. West 250, Fünfkirchen-Barcs 188, Rudolf 180, Siebenbürger 183, Pardubitzer 184 und Nordostb. 106; lebhafter Nachfrage erfreuten sich Böhmische Westbahn pr. 262.

Für Prioritäten kamen von Berlin bedeutende Aufträge und erhöhten sich: Franz Josef 102, Siebenbürger 93 und Süd 115—96 um je 1 %; gleich blieben Elis. West 93, Ferd. Nord 107, Carl-Ludwig 105 Nordwest 102 und Staatsbahn 133.

Die Verwaltungen der Ungarischen Eisenbahnen haben vor ungefähr einem Jahre eine Eingabe an das Königl. Ungarische Communications-Ministerium gerichtet mit der Bitte, es möchten ihre mit Staatsgarantie versehenen Prioritäts-Obligationen ebenso wie Staatspapiere als zur Anlage von Pupillargeldern und Cautionen geeignet erklärt werden. Durch diesen Vorgang hätte sich den Obligationen ein grösserer Geldmarkt eröffnet, und da sie sichere Deckung bieten, hätte dies für die betreffenden Anlagen keinerlei Nachtheil nach sich gezogen. Das Königl. Ungarische Justizministerium hatte schon früher die Entscheidung getroffen, dass es diese Obligationen zur Placirung von Waisengeldern nicht geeignet finde. Das Communications-Ministerium hat nun mit den verschiedenen Ministerien Verhandlungen gepflogen, damit dieselben die in ihren Wirkungskreis fallenden Cautionen auch in solchen Obligationen zu leisten erlauben. Bisher haben nun das Communications- und Finanzministerium das Princip angenommen und haben die betreffenden Weisungen gegeben, dass für die nicht in Baargeld, sondern in Staatspapieren zu leistenden Cautionen auch Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen angenommen werden können.

Die Festigkeit der Course betreffend, entnehmen wir folgende ganz sachgemässe Notiz der „D. Z.“ Die Oesterreichischen Eisenbahnen haben mit wenigen Ausnahmen in diesem Jahre bedeutende Minder-Einnahmen aufzuweisen, welche beispielsweise bei der Staatsbahn schon mehr als eine Million betragen. Wenn trotzdem der Eisenbahnmarkt im Ganzen eine ziemliche Festigkeit beobachtet, so ist das zumeist auf die Hoffnung zurückzuführen, dass in der zweiten Hälfte des Jahres ein starker Cerealien-Export stattfinden und der Ausfall in den Einnahmen der Eisenbahnen dadurch wieder ersetzt werden wird. Ob sich diese Hoffnung realisiren wird, lässt sich heute, obwohl nach den vorliegenden Berichten kaum eine gute Mittelernte in Aussicht steht, noch nicht sagen; dagegen scheint uns, dass eine andere günstige Chance der Oesterreichischen Bahnen, welche nach unserer Ansicht unausbleiblich ist, noch viel zu wenig gewürdigt wird. Wir meinen nämlich die Zunahme des Personenverkehres in Folge der im nächsten Jahre stattfindenden Weltausstellung. In gewöhnlichen Zeiten ist der Personen-Transport kein sehr rentables Geschäft für die Eisenbahnen, wo es sich aber um die Beförderung grosser Menschenmassen handelt, stellt sich das Verhältniss der Selbstkosten zu den Einnahmen ungleich günstiger, da in diesem Falle eine vollständige Ausnützung des Betriebsmateriales möglich ist. Für unsere Ansicht spricht auch die Erfahrung; es ist eine bekannte Thatsache, dass die Französischen Bahnen im Jahre der letzten Weltausstellung brillante Geschäfte gemacht haben.

Die Einnahme-Tabellen, wie sie bisher von den Blättern monatlich mitgetheilt werden, enthalten zwar Alles, was zu einer relativen Werthschätzung der Eisenbahn-Einnahmen erforderlich ist; es ist die Betriebsstrecke in Meilen ausgedrückt, es ist die Einnahme des Monates und die seit Beginn des Jahres angesetzt, jedoch die einfache Division, um diese Einnahmen auf die einzelne Meile und den einzelnen Tag (und zwar auf beide gleichzeitig) zu reduciren, ist unterlassen und hiemit fehlt den Tabellen die Anordnung nach einem einheitlichen Werthmesser. Der P. L. füllt diese Lücke aus, indem er monatlich probeweise die Betriebseinnahmen der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen vom 1. Jänner bis 1. April 1872 (drei Monate) reducirt auf Tag und Meile wiederholt und dabei die Rangordnung nach der Einnahme pro Tag und Meile in absteigender Reihe beibehält. Es zeigen sich dabei nachstehende Einnahmen:

| | Name der Eisenbahn | Meilen | Im Quartale 1. Jäner bis 1. April 1872 Gulden Einnahme per Tag und Meile |
|---|---|---|---|
| 1 | Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 80 | 731.6 |
| 2 | Oesterreichische Staatsbahn | 207.5 | 439.8 |
| 3 | Graz-Köflacher | 5.5 | 434.7 |
| 4 | Aussig-Teplitz | 8.5 | 427.2 |
| 5 | Kaiserin Elisabethbahn Lambach-Gmunden | 4 | 360.1 |
| 6 | Pest-Salgó-Tarján | 16 | 358.7 |
| 7 | Kaiserin Elisabethbahn Hauptlinie | 52.5 | 355.7 |
| 8 | Galizische Carl Ludwigbahn | 77 | 303.9 |
| 9 | Böhmische Westbahn | 27 | 303.2 |
| 10 | Südbahn | 287 | 276.9 |
| 11 | Mohács-Fünfkirchen | 8 | 243.1 |
| 12 | Turnau-Kralup-Prag | 11.5 | 196.5 |
| 13 | Theisseisenbahn | 77 | 194.1 |
| 14 | Bustêhrader | 37.95 | 189.8 |
| 15 | Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn | 31.5 | 189.4 |
| 16 | Ostrau-Friedland | 4.4 | 172.4 |
| 17 | Ungar. Staatsbahnen (als Ganzes betrachtet) | 62.5 | 157.8 |
| 18 | Mähr.-Schlesische Nordbahn | 18.8 | 117.9(?) |
| 19 | Böhmische Nordbahn | 19 | 139.3 |
| 20 | Miskolcz-Bánréve | 6 | 135.3 |
| 21 | Hohenstadt-Zöptau | 2.9 | 131.8 |
| 22 | Lemberg-Czernowitz-Jassy | 47 | 125.9 |
| 23 | Kaiser Franz-Josephsbahn | 88.5 | 118.9 |
| 24 | Oesterreichische Nordwestbahn | 81 | 115.7 |
| 25 | Fünfkirchen-Barcser | 9 | 109.8 |
| 26 | Hatvan-Miskolcz | 15 | 106.8 |
| 27 | Erste Siebenbürger | 38.5 | 104.6 |
| 28 | Ungarrische Ostbahn | 20 | 101.8 |
| 29 | Wr.-Neustadt-Gramat-Neusiedler | 5 | 91.3 |
| 30 | Salgó-Tarján-Altsohl | 12 | 90.3 |
| 31 | Salzburg-Hallein | 2.4 | 81.6 |
| 32 | Kroprinz Rudolfbahn | 60.5 | 80.2 |
| 33 | Alföld-Fiumaner (Grosswardein-Essegg) | 52.5 | 73.4 |
| 34 | Ungarische Nordostbahn | 28 | 68.6 |
| 35 | Arad-Temesvár | 8 | 58.1 |
| 36 | Dux-Bodenbach | 6.7 | 57.8 |
| 37 | Kaschau-Oderberg | 48.5 | 57.0 |
| 38 | Ungarisch-Galizische | 8.5 | 52.5 |
| 39 | Zákány-Agram | 13.5 | 46.5 |
| 40 | Ungarische Westbahn | 15.4 | 34.5 |

Die bereits angedeutete Meinungsverschiedenheit zwischen dem Oesterr. Handelsministerium und der Landesvertretung bezieht sich auf die von Ersterem der Nordwestbahn zugesicherte Ausdehnung der 5 % Staatsgarantie auf das um 3½ Millionen zu erhöhende Anlagecapital auf Grund der in dem ursprünglichen Gesetze über die Concessionirung dieser Bahn der Regierung eingeräumten Vollmacht, welche jedoch nach Ansicht des Abgeordnetenhauses durch die spätere um die gedachte Summe billiger ertheilte Concession erloschen ist. Da sich auch die 1. Ungar.-Galizischen Eisenbahn in dieser Lage befindet, dass im Gesetze eine höhere Garantie als in der Concessionsurkunde zugesichert ist, so wird diese Frage wohl eine principielle Lösung erhalten müssen.

Vor einer solchen steht auch die Ungarische Regierung, welche der letzgenannten, dann der Raab-Grazer und Arad-Temevárer Bahn die Deckung des Ausfalls an den Betriebsauslagen beharrlich verweigert. Eine dieser Bahnverwaltungen gedenkt sich an den Reichstag, eventuell an die Gerichte zu wenden und es kann kaum bezweifelt werden, dass die Regierung, abgesehen von den finanziellen Nachtheilen allgemeiner Natur, den Kürzeren ziehen wird. — Die Ungarische amtliche Landesstatistik veröffentlicht erst jetzt die Ergebnisse des Bahnverkehrs d. J. 1869, über welche Verspätung mit Recht Klage geführt wird.

Dem Oesterr. Abgeordnetenhause machen die Gesetzvorschläge über die Arlberg- und besonders über die Predilbahn mehr zu schaffen, als man vorausgesehen hat. Die von dem Eisenbahnausschusse über die Regierungsvorlage der Arlberger Bahn vernommenen Sachverständigen waren einstimmig in Belobung der dem Reichsrathe vorgelegten Arbeiten der Staats-Ingenieure und erklärten das Regierungsproject als das allein auszuführende. Die Bahn habe eine ganz ausnehmende commerzielle Wichtigkeit, an Bewältigung der Bauschwierigkeit sei nicht zu zweifeln und bei dem heutigen Stande der Betriebstechnik werde die Bahn Alles leisten, was man nur fordern kann. Ueber den Kosten- und Zeitaufwand waren die Stimmen jedoch getheilt und nur darin einig, dass eine Vorausbestimmung bei Tunnelbauten dieser Art stets sehr unverlässlich sei.

Die Deputation der Triester Handelskammer, welche sich in Angelegenheit der Predilbahn nach Wien begeben, erhielt bei sämmtlichen von ihr besuchten Ministern die ganz bestimmte Versicherung, dass mit der betreffenden Gesetzvorlage gar nichts anderes als die

directe unabhängige Eisenbahn-Verbindung von Tarvis nach Triest bezweckt wurde. Eine von parlamentarischer Seite etwa in Vorschlag kommende präcisere Fassung des Gesetzes wird von der Regierung nicht nur nicht abgelehnt, sondern vielmehr mit Vergnügen angenommen, ja sogar unterstützt werden. — Wenige Eisenbahnfragen haben eine so reichhaltige Broschüren-Literatur zu Tage gefördert, wie die Streitfrage über die Eisenbahnverbindung zwischen Triest und der Rudolf-Bahn. Eine neue Broschüre des Ingenieurs A. v. Südenhorst stellt sich die Aufgabe, den Motivenbericht, mit welchem das Handelsministerium die Vorlage für die Predil-Linie begleitete, einer eingehenden Kritik zu unterziehen. Der Verfasser plaidirt entschieden für das Fallenlassen des Predil-Projectes und Durchführung der Linie Triest-Laak-Launsdorf und sucht nachzuweisen, dass dieselbe in politischer, volkswirthschaftlicher, bautechnischer und finanzieller Beziehung grössere Vortheile und verhältnissmässig viel geringere Schwierigkeiten bietet, als die von der Regierung beantragte Predil-Linie. — Dazu tritt das Votum der Wiener Handelskammer, welche sich conform mit der Triester für eine directe Verbindung der Kronprinz-Rudolfsbahn von Görz nach Triest u. zwar dahin ausspricht, dass man sich nur für eine directe Verbindung der Rudolfsbahn mit Triest als Concurrenz der Südbahn aussprechen könne, ohne jedoch über die Frage, ob Predil-, ob Lakbahn? zu entscheiden; auch wurde in diesem Sinne eine Eingabe an das Ministerium und den Reichsrath beschlossen. — Zum Ueberflusse beginnt nun auch wieder die diplomatische Verhandlung über die Pontafelbahn. Die „Opinione" verficht namentlich in einem sehr eingehenden Artikel den sofortigen Bau dieser Bahn, die nunmehr als eine Nothwendigkeit für die Nation betrachtet werden müsse und schliesst folgendermassen: „Wir haben mit keinem Staate einen so lebhaften, so productiven Handel, wie mit Oesterreich. Es ist zu wünschen, dass das Italienische Parlament den Bau dieser Eisenbahn durch sein Votum beschleunige. Dieselbe wird uns Berlin um 70 Kilometer und Wien um 150 Kilometer näher bringen."

Bezüglich der Oesterreichich-Preussischen Anschlussbahn wurde am 21. d. M. der Vertrag vollzogen, durch welchen die Schienenverbindung zwischen Görlitz und Reichenberg möglich gemacht wird. Der Bau wird schleunigst beginnen können. Auf Oesterreichischer Seite baut die Süd-Norddeutsche, auf Preussischer die Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Beide Strecken sind bereits concessionirt. Gleichzeitig sind durch Vertrag mit Oesterreich die Eisenbahnlinien von Jägerndorf nach Leobschütz und Neisse sichergestellt.

Die Brünn-Rossitzer Eisenbahn erzielte im Jahre 1871 einen Reingewinn von 226 068 fl. Die Generalversammlung beschloss als Superdividende 2 Percent für die Prioritätsactien im Betrage von 41 160 fl., ferner 2 Percent der Stammactien im Betrage von 2688 fl., im Ganzen demnach 43 848 fl. zu vertheilen, sohin der Julicoupon mit 10 fl. Con.-Münze oder 10 fl. 50 kr. Oe.-W. sowohl für die Prioritäts- als Stammactien eingelöst wird, und 58 740 fl. dem Reservefond für Amelioratione n und Vervollständigungsarbeiten zuzuweisen. —

Nach dem Bericht, den der Verwaltungsrath der Ungar. Ostbahn der für den 23. d. M. anberaumten General-Versammlung, welche indess auf den 3. Juni verschoben werden musste, vorlegen wollte, beträgt das gesellschaftliche Deficit nicht weniger als 15 200 000 fl. Zur Abhilfe der Lage und zur Deckung des Deficits wird folgender Antrag gestellt werden: „Die Generalversammlung wolle beschliessen, dass, insoweit das Deficit von 15 200 000 fl. durch die Realisirung der der Gesellschaft zustehenden Ersatzansprüche oder eine in Folge der ganz ausserordentlichen Schwierigkeiten vom Reichstage etwa zu gewährende Beihilfe nicht gedeckt werden sollte — der Rest durch eine das Unternehmen, beziehungsweise das Erträgniss der Actien belastende Finanzoperation gedeckt werde." Gleichzeitig schlägt der Verwaltungsrath vor, ein Comité zu ernennen, dessen Aufgabe es sein wird: 1. die vorgelegten Berichte genau zu prüfen und darüber einer nächsten General-Versammlung Bericht zu erstatten, namentlich von dem Standpuncte, ob für die Vergangenheit ein Ersatzanspruch erhoben werden könne? gegen wen derselbe sich zu richten habe? und in welcher Weise dieser Anspruch am nachdrücklichsten geltend zu machen wäre? 2. die bezüglich der Beschaffung des fehlenden Baucapitals vom Verwaltungsrath zu erstattenden Vorschläge im Detail zu prüfen und denjenigen Vorschlag, der dem Comité am vortheilhaftesten erscheint, einer nächsten ausserordentlichen General-Versammlung zur definitiven Annahme vorzulegen; bis dahin aber in allen jenen Fällen, welche einen Aufschub zum Zusammentritte der Generalversammlung nicht gestatten, als unbedingt bevollmächtigte Vertretung der Gesammtheit der Actionäre die ihr zweckmässig erscheinenden Anträge des Verwaltungsrathes definitiv zu erledigen.

Der Agio-Zuschlag zu den auf den Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn geltenden Tarifen wurde für diejenigen Bahnen, welche zu der Einhebung eines Agiozuschlages berechtigt sind, für den Monat Juni auf zehn Procent bestimmt; für den Monat Mai betrug derselbe nur 7½ Procent.

Die auf den 3. Juni nach Pest einberufene Directoren-Conferenz hat ein reichhaltiges Programm: Zuerst gilt es dem Drängen der beiderseitigen Regierungen wegen Einführung der einheitlichen Signalisirung ohne die dazu nöthigen gemeinsamen Vorkehrungen der Bahnverwaltungen, collectiv entgegenzutreten, da die bisherigen Vorstellungen der Staatsbahn ohne Erfolg blieben. Letztere bringt auch die zweckmässigste Beheizungsmethode der Bahnwagen in Berathung und plaidirt in einer interessanten Zusammenstellung über die Probeversuche und die diesfälligen Mittheilungen 26 Deutscher Bahnen, für die Belassung der jedoch definitiv umzuconstruirenden Wärmeflaschen in der I. und II. Classe und für Mäntelöfen in der III. Classe; spricht sich aber entschieden gegen die Heizung mit Kohlenbriquets aus. Dann soll ein längst gewünschter gleichmässiger Vorgang für die Declassification einzelner Tarifgüter, die Behandlung des zu den Waffenübungen einberufenen Personals und die den Vereinen oder Ausstellungen für die jährlichen Versammlungen zu gewährenden Ermässigungen berathen werden; namentlich wäre in letzterer Beziehung zur Zeit- und Kostenersparniss je Eine collective Ordre an alle Oesterr.-Ungar. Stationen erwünscht, wofür unter den Directionen ein jährlicher Turnus eingeführt werden könnte. Endlich soll auch noch ein Ungarischer Eisenbahn-Lehrcurs ins Leben gerufen werden, welchen das Ungar. Bahnorgan zwar begrüsst, aber die damit betrauten Bahnverwaltungen des Germanismus verdächtigt.

In einem Circulare ersucht die Oesterr. Staatsbahn um die frühere Einsendung der Behelfe für die monatlichen Abrechnungen aus dem directen Verkehr. Dem Vernehmen nach wird das Oesterr. Ministerium auch diese Bahnverwaltung mit der Durchberathung der auf Grund des Beschlusses der Mainzer General-Versammlung des Deutschen Bahnvereins ausgearbeiteten statistischen Formularien betrauen.

Der Bau einer Zahnradbahn mit der Anfangsstation in Nussdorf ist vom Projecte doch zur Wirklichkeit geworden. Es werden nämlich bereits mit den Grundbesitzern, deren Grundflächen von dieser Bahn berührt werden, Unterhandlungen eingeleitet. Da die Gesellschaft kein Expropriirungsrecht besitzt, ist die Einlösung eine schwierige, aber geht bis jetzt doch sehr gut von Statten, indem die Grundbesitzer von dem Vortheil, den der Bau dieser Bahn ihnen und der Gemeinde bringt, überzeugt sind und sich daher gegen die Grundeinlösung sehr entgegenkommend benehmen. Der Werth der Grundstücke wird ja durch den Bau dieser Bahn sehr erhöht. Die Arbeiten werden unmittelbar nach der Grundeinlösung beginnen und heuer noch rasch zu Ende geführt. Die ganze Länge auf dem Kahlenberge wird 1800 Klafter betragen und geschieht die Anlage zweigeleisig. Die Steigung beträgt 12½ Procent und wird die Bahn mit Maschinen mit liegendem Dampfkessel befahren werden, deren Construction derartig ist, dass ein Zahnrad der Maschine auf die Zahnstäge so einwirkt, wie es bei einer gewöhnlichen Wagenwinde der Fall ist. Den Bau hat der bewährte Bauunternehmer Zschokke, welcher den Bau der Rigibahn leitete, deren Steigung 25 Procent ausmacht, und welche nur mit Maschinen mit stehendem Dampfkessel befahren werden kann, übernommen.

Die Forst-, Motan- und Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft hat dem Ministerium das Project für die Ausführung der Wiener Gürtelbahn überreicht. Die Gesellschaft beabsichtigt, wenn ihr keine Hindernisse bereitet werden, wenigstens einen Theil der Gürtelbahn noch zur Weltausstellung herzustellen und die Anlage der Zweigbahnen in die Vororte schleunigst auszuführen.

Die Oesterreichische Nordwestbahn beabsichtigt, gleichzeitig mit der Eröffnung ihres Wiener Bahnhofes, die am 1. Juni erfolgt, Courierzüge nach Berlin und Dresden in Verkehr zu setzen. Die Probefahrten haben bereits stattgefunden und ein sehr befriedigendes Resultat geliefert. Der Courierzug Wien-Berlin tritt schon am 1. Juni in Verkehr, während der Courierzug Wien-Dresden erst am 15. Juli eröffnet werden kann. Der Courierzug Wien-Berlin wird auf der Route Wien, Znaim, Iglau, Jungbunzlau, Turnau, Reichenberg, Görlitz, Cottbus, Berlin; der Courierzug Wien-Dresden dagegen wird auf der Route Wien, Iglau, Jungbunzlau, Bakow, Böhmisch-Leipa, Bensen, Bodenbach und Dresden verkehren. Bei beiden Zügen werden directe Durchgangswagen eingerichtet, um das Umsteigen der Reisenden entbehrlich zu machen. Die Belastungsproben auf der Donaubrücke ergaben ein günstiges Resultat.

Die commissionelle Begehung der neuen Linie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom Nordbahnhof bis zur Donaubrücke dürfte zu grossen Debatten führen, da die Commune bei diesem Bau eine Menge sehr schwer erfüllbarer und in der Ausführung kostspieliger Anforderungen an die Nordbahn stellt, wie den Bau eines grossen Viaducts etc.

Die noch zu bauenden Linien der Kronprinz Rudolphsbahn schreiten seit letzterer Zeit vorwärts und insbesondere ist dies bei der 11 Meilen langen Strecke Weyer-Rottenmann der Fall, welche, obschon der Vollendungstermin auf den 11. November d. J. festgesetzt war, Ende Juni dem Verkehr übergeben wird. Es ist somit die Befürchtung, als werde der Bau dieser Linie, bezüglich welcher die Anglobank als Bauunternehmerin einen Verlust von 700 000 fl. im Jahresbericht einstellt, noch eine enorme Summe in Anspruch nehmen, ohne Begründung. Durch die Eröffnung dieser Theilstrecke wird endlich die bedeutende Lücke, welche bisher in dem grossen Verkehrsnetze der Rudolphsbahn bestanden hat, ausgefüllt sein.

### Personalnachrichten.

**Bayerische Ostbahnen.** Der Bahnhofsinspector Chr. Ludw. Scheibe ist am 19. d. M. in Sulzbach verstorben.

**Württemberg.** Die Bahnhofsinspection Calw wurde dem Bahnhofverwalter I. Classe und Postmeister Pross in Göppingen, das Eisenbahnbetriebsbauamt Calw dem Bauamtsvorstand, Sectionsingenieur Fuchs in Jagstfeld übertragen, der Sectionsingenieur v. Watter definitiv mit der Versehung des Betriebsbauamts Bruchsal betraut der Architect Krauss von Esslingen zum Ingenieurassistenten ernannt und mit der Dienstverrichtung eines Bahnmeisters und gleichzeitig eines Bauamtsvorstandes auf der Hohenzollerschen Bahnstrecke betraut.

### Technisches.

**Eisenbahn-Locomotiven.** Am 2. Februar wurden in der Nähe von Sheffield und in Gegenwart von ohngefähr 40 bekannten Ingenieuren und anderen interessirten Herren einige Experimente gemacht, um die Zugkraft einer doppelten Bogie Fairlie Locomotive* festzustellen. Unter den Anwesenden befanden sich Mr. Fairlie selbst, aber die Versuche wurden unter der unmittelbaren Leitung von Mr. Sacré, dem Oberingenieur der Manchester-Sheffield-Lincolnshire-Bahn gemacht. Der Schauplatz war eine sehr steile und sich fortwährend windende Mineral-Zweigbahn, welche von Grange Colliery hinunter nach der Hauptlinie läuft. Diese Zweigbahn ist 176 Yards weniger als 2 Englische Meilen lang und hat zwei Hauptsteigungen: eine von 1:50 von 1880 Yards und eine von 1:32 von 396 Yards. — Die Curven sind zahlreich, ohngefähr 7½ Chains (495 Fuss engl.) Radius, und zwei Abtheilungen derselben folgen unmittelbar aufeinander in entgegengesetzter Richtung d. h. in der Form eines S. Die gewöhnliche Ladung für eine 6räderige gekuppelte Gütermaschine auf dieser Linie ist 97 Tonnen (ca. 2000 Ctr.) oder incl. des Tenders 113 Tonnen (2295 Ctr.); eine solche Maschine wiegt selbst 32 Tonnen (650 Ctr.), so dass das Totalgewicht des Zuges 145 Tonnen (2943 Ctr.) ist, wovon nur 32 Tonnen (650 Ctr.) zur Verstärkung der Adhäsion gekuppelten Räder verwendbar sind. Neun Lowries sind die grösste Ladung gewesen, welche dieses Gewicht repräsentirt haben und die Locomotivenführer haben immer die Gewohnheit gehabt, das Momentum, welches sie durch sehr schnelles Herabfahren auf der Hauptlinie gewonnen, zum Hinauffahren auf der Zweiglinie zu benutzen.

Die am 2. d. M. angewandte Fairlie-Maschine war eine der gewöhnlichen doppelten Bogie Classe, auf 2 sechsrädrige Platformen gestellt und wog, mit Kohlen und Wasser 55 Tonnen (1116 Ctr.) oder ohngefähr 7 Tonnen (142 Ctr.) mehr als eine gewöhnliche Maschine mit Tender. Das ganze Gewicht wird ausserdem, da Kohlen und Wasser auf der Maschine vertheilt sind, zur Adhäsion verwandt, während bei einer gewöhnlichen Maschine der Tender 16 Tonnen (344 Ctr.) todtes Gewicht repräsentirt. Der Zug bestand zunächst aus 1 Bremsewagen, 1 III. Classe-Wagen und 17 Lowries, von denen 3 mit rohem Eisen, die andern mit Kohlen beladen waren. Die 19 Wagen repräsentirten zusammen ein Gewicht 241 Tonnen 10 Ctr. (2902 Ctr.); hierzu kommen 55 Tonnen (1116 Ctr.) für die Locomotive und 3 Tonnen (60 Ctr.) für Passagiere — zusammen 299 Tonnen 10 Ctr. (= 6080 Ctr.) Mr. Sacré wollte nicht erlauben, dass diese Ladung die Steigungen hinauf gezogen werde, weil die Ketten an irgend einer Stelle reissen könnten; die Maschine wurde deshalb an das Ende des Zuges gekuppelt, um denselben zu schieben. Eine solche Disposition würde auf einer geraden Strecke das Resultat nicht sehr beeinflussen, auf scharfen Curven aber wird die Widerstandskraft, die zu beseitigen ist, bedeutend dadurch vergrössert.

Es ist klar, dass der Stoss, den die Maschine gleichmässig auf zwei seitliche Buffer ausübt, zunächst den Effect hat, die Curve der äusseren Schiene gerade zu machen und nur der Widerstand dieser äusseren Schiene drängt die erste Lowry von ihrem zuerst geraden Lauf ab. Während die erste Lowry sich abwendet, stösst das Rad der zweiten Lowry in derselben Weise gegen die eiserne Schiene und die Uebrigen folgen der Reihe nach, so dass durch den Stoss des leitenden Rades einer jeden Lowry eine fortwährende schleifende Friction gegen die Concavität der äusseren Schiene entsteht. Wenn die Locomotive den Zug gezogen hätte, so würde diese Friction durch die willige Anschmiegung der beweglichen Platformen der Maschine an die Curven verhindert worden sein; sie wäre auch zum grossen Theil vermieden worden durch Anwendung von einfachen Centralbuffern nach Mr. Fairlie's System; durch Anwendung der gewöhnlichen doppelten Buffer indessen wird die Friction und der Widerstand in einem Maasse erhöht, welches wir nicht genau berechnen können, welches aber nothwendigerweise sehr beträchtlich sein muss. —

Unter diesen ungünstigen Verhältnissen arbeitend, ging die Maschine eine kleine Strecke die Steigung auf der Hauptlinie hinauf und ging dann hinab, den Zug vor sich schiebend. Unmittelbar nachdem die Weichen gekreuzt waren, kam der Zug auf die Steigung von 1:50 und ging über die ganze Strecke ohne eine bemerkbare Verminderung der Geschwindigkeit. Auf dem schwierigsten Theil der Linie verminderte sich die Geschwindigkeit, bald darauf hielt der Führer die Maschine an und gab Ordres zu bremsen; — dies fand in der Mitte einer S-Curve und auf der Steigung von 1:32 statt. Er sagte, dass der Dampfdruck zu niedrig sei und die allgemeine Meinung war, dass das Feuern nicht richtig geleitet worden war. In wenigen Minuten war der Dampfdruck genügend; die Bremsen wurden abgedreht, die Maschine setzte den Zug ohne die geringste Schwierigkeit in Bewegung, schob ihn ohne ferneres Anhalten die ganze Strecke bis zu den Mineralgruben hinauf und kehrte mit dem Zug hinter sich, mit einer egalen und angemessenen Geschwindigkeit nach der Kreuzung zurück. Ein kleiner Fehler wurde hier am Injector entdeckt (die Maschine war ganz neu) und es war nöthig, nach einem Etablissement in der Nähe behufs Reparatur zu gehen, wozu beinahe zwei Stunden gebraucht wurden.

Hierauf wurden noch 5 Lowries mit Kohlen beladen und zusammen 60 Tonnen (1220 Ctr.) wiegend, an den Zug gehängt und die Maschine wurde, wie vorher, an das Ende des Zuges gekuppelt, der jetzt aus 24 Wagen zusammen und einem Totalgewicht (incl. Maschine) von 359 Tonnen 10 Ctr. (7297 Ctr.) bestand. Auf Mr. Fairlie's besonderen Wunsch wurde der gewöhnliche Anlauf auf der Hauptlinie, um das Momentum zu gewinnen, nicht genommen, der Zug ging von der Kreuzung, am Anfang der 1:50 Steigung ab und die Maschine schob denselben mit gleichmässiger Geschwindigkeit den Berg hinauf. Auf der schwierigsten Strecke, wo der Zug vorher angehalten hatte, verminderte sich die Geschwindigkeit und der Zug hielt auch diesmal, da die Dampfdruckröhre 118 zeigte; bald darauf zeigte die Röhre 138 und die Ordre weiterzufahren, wurde gegeben. „Sie kann es nicht thun", sagte der Locomotivenführer, „es ist ganz unmöglich für irgend welche Maschine, diese Last von hier zu bewegen; wir werden nach dem Fuss des Berges zurückkehren müssen." — Der erste Stoss der Kolben stiess die Buffer der Maschine ihrer ganzen Länge nach in die der ersten Lowry und für einen Augenblick glitten die Räder auf den Schienen. 20—30 Hände griffen nach Sand, um den Kampf zu unterstützen, aber noch ehe der Sand die Schienen erreichte, hatte die Maschine das vis inertiae der Last von 300 Tonnen (6100 Ctr.) überwunden und der Zug setzte sich von Neuem den Berg hinauf in Bewegung. Ehe er bei den Mineralbrüchen ankam, hatte er eine Geschwindigkeit von 10 Engl. Meilen per Stunde erreicht. Die Rückfahrt wurde wie vorher gemacht und der Versuch wurde auf diese Weise, und nicht ohne warmen und allgemeinen Ausdruck der Bewunderung zum Schluss gebracht. Einige Herren, die die Abwesenheit von Oscillation auf der Fussplatte der Maschine bei grosser Geschwindigkeit prüfen wollten, fuhren zu diesem Zwecke auf der Maschine bis zur nächsten Station und antworteten auf die Frage bezüglich der Bewegung: „Wir haben nichts bemerkt". Wir haben so oft auf diese Eigenthümlichkeit des doppelten Bogie-Systems, sowie auf die Vortheile desselben in Bezug auf Comfort der Passagiere und auf die Abnutzung des Schienenweges und der Betriebsmittel aufmerksam gemacht, dass wir nicht nöthig haben, hier den Gegenstand ferner zu erörtern. Die zwei Anhalte, welche bei Aufgang des Hügels gemacht wurden, wurden auf verschiedene Weise erklärt. Eine Meinung war, dass sie zufällig waren und dass die grosse Verminderung des Dampfdruckes daher kam, dass der Feuermann nicht Zeit gehabt hatte, sich mit den Röhren der Maschine etc. practisch bekannt zu machen. Eine andere Meinung war, dass die Anhalten absichtlich gemacht wurden, um die Maschine der stärksten Prüfung, die möglich war, auszusetzen; jedenfalls ward dieses Letzere erreicht und die Fortbewegung nach dem zweiten Anhalten war ein Sieg, den selbst diejenigen, welche ihn hofften, kaum zu erwarten schienen.

In einer Beziehung sind diese Experimente zu sehr richtiger Zeit gemacht worden. Das Parlament in Victoria beschäftigte sich in letzter Session in sehr warmer Debatte mit der Spurweite der zukünftigen Eisenbahnen der Colonie und vertagte sich ohne einen Entschluss gefasst zu haben. Die Parthei für die schmale Spurweite basirt ihre Argumente beinahe gänzlich auf die angenommene Leistung der Fairlie-Maschine, als eine angemessene Zugkraft besitzend, während die Parthei für die breite Spurweite wenig mehr thut, als die Erfüllung dieser Annahmen zu leugnen. Vergangenen Freitag hat öffentlich und mehr als genügend, auf einer Englischen Bahn und in Gegenwart einer grossen Anzahl hervorragender Amateurs und erfahrener Ingenieurs sowie in Gegenwart von Vertretern der Presse, bewiesen, dass eine Fairlie-Locomotive in runden Zahlen das Dreifache einer gewöhnlichen Locomotive leisten kann.

(Times, 5. Febr. 1872.)

* Siehe auch Jahrgang 1870 Nr. 12 S. 199 und Nr. 13 S. 215, sowie Jahrg. 1861 Nr. 46 S. 962 unserer Zeitung. Die Red.

### Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

3. Juni. Alföld-Fiumaner Eisenbahn zu Pest.
3. „ *Ungarische Ostbahn zu Pest. Tagesordnung: Bericht über den
6. „ König Christian VIII. Ostseebahn zu Altona. S. S. 594.
9. „ Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.
10. „ Kiew-Brest Eisenbahn zu
10. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu Wien.
11. „ Warschau-Terespoler Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.

12. Juni Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 602.
12. „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
15. „ Vorarlberger Eisenbahn zu Wien.
15. „ Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau.
17. „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin.
17. „ Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
20. „ Rechte Oderufer-Eisenbahn zu Breslau. S. S. 635.
26. „ *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg.
26. „ Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602.
27. „ Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
27. „ Rhein-Nahebahn zu Kreuznach.
28. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn (ausserordentliche und ordentliche Gl.-Vers.) zu Glückstadt. Tagesordnung für die ausserordentliche: Genehmigung des von den Gesellschaftsbehörden getroffenen Uebereinkommens mit dem Gesammtcomité der im Rayon der Holsteinischen Westbahn belegenen Communen zur Verlängerung der Bahn von Itzehoe über Wilster, Interphal und Meldorf nach Heide.
28. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. „ Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben.
28. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg.
29. „ Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin.
30. „ Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz.
9. Juli Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg.

### Einzahlungen.

**Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Actionäre haben die zweite Einzahlung mit 10% unter Anrechnung der Zinsen zu 5% auf die erste Einzahlung für die Zeit vom 10. August 1871 bis 28. Juni 1872 mit 9 Thlr. 3 Sgr. 5 Pf. pro Actie vom 24. bis 28. Juni d. J. zu leisten. Die Einzahlung ist in Berlin bei Herrn Julius Alexander, in Dresden bei der Sächsischen Creditbank, in Chemnitz bei den Herren Kunath & Nieritz zu bewirken. Bei Gelegenheit dieser Einzahlung werden gegen Rückgabe der Quittung über die erste Einzahlung die auf den Namen lautenden Certificate bei denjenigen Bankhäusern, von welchen die Quittungen aufgestellt sind, ausgegeben, es sind jedoch die von der Deutschen Union-Bank in Berlin vollzogenen Quittungen bei Herrn Julius Alexander in Berlin, und die von dem Directorium der Gesellschaft unterzeichneten bei der Sächsischen Credit-Bank in Dresden gegen Actien-Certificate umzutauschen.

**Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Die dritte Ratenzahlung von 100 Francs auf die neuen Actien ist abzüglich 5% Zinsen für die geleisteten zwei früheren Einzahlungen ab 1. Januar cr. mit 95 Francs per Actie vom 1. bis 10. Juli cr. zu leisten. (S. S. 635.)

### Ausgabe neuer Actien und Zinsenzahlungen.

**Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft.** Die Ausgabe der neuen Actien, sowie die Einlösung der am 1. Juli 1871 fällig gewesenen Coupons der 7½ proc. Obligationen erfolgt von jetzt ab bei der Disconto-Gesellschaft und Herrn S. Bleichröder zu Berlin.

### Submissionen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Brückenbauten u. Tunnelarbeiten auf der mittleren Ruhrthalbahn | — |
| 3. | „ | zu Mengen | Württemb. Staatsb. | Hochbauten Mengen | — |
| 3. | „ | zu Arnsberg | Berg.-Märk. B. | 9 Bahnwärterhäuser Langschede-Wickede | — |
| 4. | „ | zu Fulda | Bebra-Hanauer E. | 3 mal. Oelanstrich der circa 2860 □Mtr. haltenden Schindlungsfläche an den Bahnwärter- und Weichenstellerbuden der Strecke Bebra-Elm | — |
| 5. | Juni | zu Köln | Rheinische E. | Restaurationsverp. Hörrem | — |
| 5. | „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schienen u. Laschen | 619 |
| 5. | „ | zu Dorsten a.d. Lippe | Venlo-Hambg. B. | Barrièren u. Wärterbuden für Wesel-Haltern | — |
| 5. | „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 5. | „ | Altena | Bergisch-Märkische E. | Glasirte Thonröhren | — |
| 6. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restauration zu Solingen | |
| 7. | „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Bahnschwellen | 563 |
| 8. | „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Eisenarbeiten | 602 |
| 10. | „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen | 595 |
| 10. | „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 571 |
| 10. | „ | Köln | Rheinische E. | Bruchsteine | — |
| 10. | „ | Köln | Rheinische E. | Maurerarbeiten | — |
| 10. | „ | Köln | Rheinische E. | Erd- und Planirungsarbeiten | — |
| 10. | „ | zu Köln | Rheinische E. | Brücken und Durchlässe: Hochfeld, Speldorf | — |
| 11. | „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Eiserne Ueberbrückungen | 619 |
| 11. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E | Bahnhofsrestaur.-Verp. zu Aachen-Templerbend | — |
| 12. | „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 602 |
| 12. | „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Wagenreparatur-Werkstätte | 619 |
| 12. | „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Personenwagen etc. | 638 |
| 13. | „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 640 |
| 15. | „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Optische Telegraphen | 638 |
| 15. | „ | zu Frankfurt a. M. | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Erdarbeiten | 619 |
| 15 | „ | zu Erfurt | Thüringeische E. | Uniform-Tuche | — |
| 15. | „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 30000 Mtr. Heckenpflanzen | — |
| 18. | „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Material-Abgänge | 638 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die diesjährige

**ordentliche General-Versammlung**

findet hierselbst im kleinen Saale des neuen Börsengebäudes, Wallstrasse No. 6,

**am Donnerstag den 20. Juni. c. Nachmittags 3 Uhr**

statt, wozu die Herren Actionäre unter Hinweis auf die Gesellschafts-Statuten hierdurch ergebenst eingeladen werden. Ausser den in dem § 26 sub 1, 2 u. 3 der Gesellschafts-Statuten vorgeschriebenen Gegenstände etc. werden noch folgende Anträge zur Berathung und Beschlussfassung gelangen.

I. Auf Erhöhung der Zahl der unbesoldeten Directions-Mitglieder von 8 auf 10.
II. Auf Erhöhung der Zahl der Mitglieder des Verwaltungs-Rathes von 13 auf 15 unter Wegfall der Stellvertreter.
III. Auf Bewilligung einer Tantième für den Verwaltungsrath von ½ Procent des Reinertrages.
IV. Auf eine den ad I, II, III gefassten Beschlüsse entsprechende Abänderung der betreffenden §§ des Gesellschafts-Statuts.
V. Bericht der Direction über bisherige Verwendung der durch die General-Versammlung vom 28. Juni pr. bewilligten Anleihe von 4 Millionen Thalern, sowie über die ferneren Verwendungen. Antrag auf Zustimmung hierzu.

Die Actien müssen Behufs Theilnahme an der General-Versammlung

a) entweder bei unseren Gesellschafts-Haupt-Cassen, insbesondere bei der Haupt-Casse in Breslau, Berlinerstrasse No. 76,
b) oder bei der Direction der Preussischen Hypotheken-, Credit- und Bankanstalt, Commandit-Gesellschaft auf Actien: „Herrmann Henckel" zu Berlin, Wilhelmstrasse No. 62,
c) oder bei der Direction der Disconto-Gesellschaft zu Berlin,
d) oder bei dem Bankhause Meyer Anselm von Rothschild & Söhne zu Frankfurt a/M.

deponirt werden.

Die Jahresberichte werden in den der General-Versammlung vorhergehenden drei Tagen in unserer Hauptcasse und in unserem Formular-Magazin, Berlinerstrasse No. 76. patr. ausgegeben.

Breslau, den 23. Mai 1872.

Der Vorsitzende des Verwaltungs-Raths.
Frey.

## K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die P. T. Herren Actionäre werden hiermit verständiget, dass laut Beschluss der am 6. Mai d. Js. abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung die Anmeldungen zum Bezuge der neuen Actien der Gesellschaft mit 15. August 1872 geschlossen und die Besitzer alter Actien, welche ihr Bezugsrecht bis zu diesem Zeitpuncte nicht geltend gemacht haben, desselben verlustig werden.

Es werden demnach vom 16. August d. J. angefangen, keine Anmeldungen zum Bezuge neuer Actien angenommen.

Auch werden die Besitzer neuer Actien erinnert, dass die 3. Rate von 100 Francs in der Zeit vom 1. bis 10. Juli 1872 abzüglich der 5%tigen Zinsen für die geleisteten früheren 2 Einzahlungen für die Zeit vom 1. Jänner bis 1. Juli 1872 im Betrage von 5 Francs, sonach mit 95 Francs per Actie einzuzahlen ist.

Bei verspäteter Einzahlung dieser Raten werden 6procentige Verzugszinsen vom 1. Juli 1872 bis zum Einzahlungstage berechnet.

Ferner werden die Inhaber neuer Actien von dem Beschlusse des Verwaltungsrathes benachrichtigt, in Folge dessen vom 1. Juli d. Js. an auch Volleinzahlungen auf die neuen Actien, nämlich der 4. und 5. Rate zusammen im Betrage von 200 Francs per Actie im vorhinein geleistet werden können.

Die voll eingezahlten Actien-Interimsscheine werden gegen definitive Actien mit Coupons umgetauscht, deren Erster am 1. Jänner 1873 zahlbar ist.

Bei der Voll-Einzahlung haben die Besitzer von Actien-Certificaten den Unterschied des Werthes des Coupons pro 1. Jänner 1873 von 20 Francs gegen den Betrag der von den geleisteten Einzahlungen bis zu obigem Termine entfallenden 5procentigen Zinsen zu vergüten.

Die Einzahlungen auf die neuen Actien-Interimsscheine und deren eventueller Umtausch gegen definitive Actien finden statt:

1) in **Wien**, am Sitze der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse No. 17,
2) „ **Paris** bei der **Société de Crédit mobilier**, Place Vendôme No. 15,
3) „ **Lyon** bei dem **Crédit Lyonnais**,
4) „ **Berlin** bei den Herren **Mendelssohn & Co.**,
5) „ **Frankfurt a/M.** bei Herren **Gebrüder Bethmann.**

Die Einzahlungen in Wien erfolgen in Oesterr. Währung zum Waaren-Course der 20 Francs-Stücke des der Einzahlung vorhergehenden Tages; in Berlin und in Frankfurt a/M. in der Währung dieser Plätze.

Wien, am 21. Mai 1872.

**Die General-Direction.**

## Werra-Eisenbahn.

Mit Sonnabend den 1. Juni cr. wird für die Werra-Eisenbahn und die Coburg-Sonneberger Zweigbahn ein neuer Fahrplan eingeführt, derselbe ist auf allen Werrabahnstationen ausgehängt und bei allen Billet-Expeditionen käuflich zu haben.

Nach dem neuen Fahrplan werden folgende Züge zu anderen und respective früheren Abfahrtszeiten abgelassen und dementsprechend durchgeführt werden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zug II. | aus Eisenach | 8,50 | Vorm. wie bisher, |
| | aus Meiningen schon | 10,36 | Vorm. |
| | in Lichtenfels schon | 12,53 | Nachm. |
| Zug III. | aus Eisenach | 12,15 | Nachm. |
| | in Meiningen | 3,30 | „ |
| Zug IV. | aus Eisenach | 3,22 | „ |
| | in Lichtenfels | 7,39 | „ |
| Zug VII. | aus Meiningen | 4,45 | Vorm. |
| | in Eisenach | 7,52 | „ |
| Zug VIII. | aus Lichtenfels | 6,25 | „ |
| | in Eisenach | 10,38 | „ |
| Zug IX. | aus Lichtenfels | 10,50 | „ |
| | in Meiningen | 4,14 | Nachm. |
| Zug X. | aus Lichtenfels | 1,32 | „ |
| | in Eisenach | 5,43 | „ |
| Zug II. | aus Sonneberg | 1,0 | „ |
| | in Coburg | 1,38 | „ |
| Zug IV. | aus Coburg | 7,45 | Vorm. |
| | in Sonneberg | 8,30 | „ |
| Zug V. | aus Coburg | 2,30 | Nachm. |
| | in Sonneberg | 3,8 | „ |
| Zug VI. | aus Coburg | 7,20 | „ |
| | in Sonneberg | 8,0 | „ |

Erfurt, den 28. Mai 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. Juni cr. ab bis auf Weiteres die Personenbeförderung auf unserer Bahn nach nachstehendem veränderten Fahrplan stattfinden wird:

**A. Richtung Berlin-Görlitz.**

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 1. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 3. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 5. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 7. |
|---|---|---|---|---|
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |
| Berlin . . . . Abfahrt | 7,30 | 2,15 | 6,30 | |
| Grünau . . . „ | 7,52 | — | 6,52 | |
| K. Wusterhausen „ | 8,13 | 2,51 | 7,13 | |
| Halbe . . . . „ | 8,43 | — | 7,43 | |
| Brand . . . „ | 8,59 | — | 7,59 | |
| Lübben . . . „ | 9,22 | 3,48 | 8,23 | |
| Lübbenau . . „ | 9,45 | 4,8 | 8,48 | |
| Vetschau . . . „ | 10,4 | 4,24 | 9,7 | |
| Cottbus . . . „ | 10,34 | 4,49 | 9,38 | |
| Spremberg . . „ | 11,14 | 5,23 | 10,19 | Vorm. |
| Weisswasser (Muskau) „ | 11,42 | 5,47 | 10,47 | 6,1 |
| Rietschen . . „ | 12,5 | — | 11,10 | 6,55 |
| Uhsmannsdorf . „ | 12,22 | 6,22 | 11,27 | 7,36 |
| Görlitz . . . Ankunft | 12,55 | 6,53 | 12,0 | 8,45 |
| | Nachm. | Abends. | Nachts. | Vorm. |

**B. Richtung Görlitz-Berlin.**

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 2. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 4. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 6. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 8. |
|---|---|---|---|---|
| | Morgens. | Nachm. | Nachm. | Abends. |
| Görlitz . . . Abfahrt | 6,0 | 1,0 | 5,50 | 7,25 |
| Uhsmannsdorf . „ | 6,32 | 1,29 | 6,21. | 8,43 |
| Rietschen . . „ | 6,48 | — | 6,37 | 9,25 |
| Weisswasser (Muskau) „ | 7,10 | 2,1 | 6,58 | 10,8 |
| Spremberg . . „ | 7,40 | 2,22 | 7,28 | Abds. Ank. |
| Cottbus . . . „ | 8,20 | 2,58 | 8,4 | |
| Vetschau . . . „ | 8,45 | 3,20 | 8,29 | |
| Lübbenau . . „ | 9,7 | 3,34 | 8,54 | |
| Lübben . . . „ | 9,25 | 3,49 | 9,11 | |
| Brand . . . . „ | 9,48 | — | 9,32 | |
| Halbe . . . . „ | 10,2 | — | 9,45 | |
| K. Wusterhausen „ | 10,35 | 4,43 | 10,16 | |
| Grünau . . . „ | 10,56 | — | 10,36 | |
| Berlin . . . Ank. | 11,15 | 5,17 | 10,55 | |
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |

Im Interesse des Publicums wird zur Kenntniss gebracht, dass ausser den gewöhnlichen Fahrbillets von und nach allen Stationen unserer Bahn für die drei ersten Wagenclassen Tagesbillets mit fünftägiger Gültigkeit, zur Hin- und Rückfahrt berechtigend, zum $1^1/_2$fachen Preise des Einzelbillets verkauft werden.

Eine directe Expedition von Personen und Gepäck findet statt von den Hauptstationen unserer Bahn nach solchen der Leipzig-Dresdener, der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener, der Schlesischen Gebirgs- und Sächsisch-Oestlichen Staatseisenbahn, sowie der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn und umgekehrt.

**Bei den zwischen Berlin und Wien verkehrenden Courierzügen No. 3 und 4 findet auf der ganzen Route ein Wagenwechsel für die 1. und 2. Classe nicht statt.**

Die Fahrpreise für diese Courierzüge sind im diesseitigen Bahnbereich die der gewöhnlichen Personenzüge.

Die Ankunft des Zuges No. 3 in Wien findet statt um 9,10 Vormittags, die Abfahrt des Zuges No. 4 aus Wien 10,15 Abends.

Die Züge passiren u. A. Görlitz, Löbau, Zittau, Reichenberg, Turnau, Jungbunzlau, Iglau, Znaim und Stockerau. Für Zug 4 ist in Turnau (Kaffeestation) ein Aufenthalt von 13 und in Görlitz zum Diner ein Aufenthalt von 50 Minuten, für Zug 3 aber zum Souper in Zittau ein längerer Aufenthalt disponirt.

Berlin, am 17. Mai 1872. **Die Direction.**

# Fahrordnung

der

## Personen- und gemischten Züge

auf der k. k. priv.

## Böhmischen Nordbahn,

giltig vom 1. Juni 1872 bis auf Weiteres

rücksichtlich Bodenbach-B. Leipa vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bensen-B. Leipa.

### Von Bakov nach Rumburg und Warnsdorf.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 7 U. | 7 M. | 3 U. | 3 M. | 5 U. | 5 M. | Gem. Zug 11 U. | 11 M. | 13 U. | 13 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bakov. . . . . Abfahrt | $1_5$ | 11 | 34 | 9 | 7 | 7 | 20 | | | | |
| Weisswasser . . . . . | $2_5$ | 11 | 50 | 9 | 26 | 7 | 38 | | | | |
| Bösig . . . . . | $3_0$ | 12 | 7 | 9 | 44 | 7 | 56 | | | | |
| Woken . . . . . | $4_0$ | 12 | 18 | 9 | 55 | 8 | 8 | | | | |
| Hirschberg . . . . . | $4_5$ | 12 | 28 | 10 | 6 | 8 | 19 | | | | |
| Habichtstein . . . . . | $5_0$ | 12 | 38 | 10 | 17 | 8 | 30 | | | | |
| Reichstadt-Niemes . . . . | | 12 | 45 | 10 | 25 | 8 | 38 | | | | |
| B. Leipa Ankunft . . . . | | 12 | 55 | 10 | 37 | 8 | 49 | | | | |
| B. Leipa Abgang . . . . | $6_0$ | 1 | — | 10 | 42 | | | 9 | 15 | 4 | 40 |
| Langenau . . . . . | $7_0$ | 1 | 23 | 11 | 1 | | | 9 | 43 | 5 | 4 |
| Haida . . . . . | $7_5$ | 1 | 34 | 11 | 12 | | | 10 | 12 | 5 | 35 |
| Röhrsdorf . . . . . | $8_0$ | 1 | 48 | 11 | 26 | | | 10 | 41 | 5 | 56 |
| Tannenberg . . . . . | $9_5$ | 2 | 10 | 11 | 48 | | | 11 | 22 | 6 | 28 |
| Schönfeld . . . . . | $10_0$ | 2 | 23 | 12 | 1 | | | 11 | 41 | 6 | 47 |
| Kreibitz-Neudörfl . . . . | $10_5$ | 2 | 36 | 12 | 13 | | | 12 | 7 | 7 | 13 |
| Schönlinde . . . . . | $11_0$ | 2 | 46 | 12 | 23 | | | 12 | 23 | 7 | 34 |
| Rumburg . . . . Ankunft | $12_0$ | 3 | — | 12 | 36 | | | 12 | 39 | 7 | 49 |
| | | 7/a | | 3/a | | | | 11/a | | | |
| Kr. Neudörfl . . . Abgang | | 2 | 34 | 12 | 15 | | | 12 | 8 | | |
| Grund-Georgenthal . . . . | $0_5$ | 2 | 47 | 12 | 27 | | | 12 | 24 | | |
| Niedergrund . . . . . | $1_0$ | 2 | 55 | 12 | 35 | | | 12 | 37 | | |
| Warnsdorf . . . Ankunft | $1_5$ | 3 | 1 | 12 | 41 | | | 12 | 44 | | |

Im Anschluss an die Züge No. 92 u. 11 — Im Anschlusse an die Züge No. 5 u. 101 — Im Anschlusse an den Zug No. 44

### Von Rumburg und Warnsdorf nach Bakov.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 2 U. | 2 M. | 4 U. | 4 M. | 6 U. | 6 M. | Gemischter Zug 12 U. | 12 M. | 14 U. | 14 M. | 16 U. | 16 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rumburg . . Abfahrt | | 2 | 21 | 11 | 36 | | | 5 | 50 | 7 | 17 | 1 | 18 |
| Schönlinde . . . . . | $1_0$ | 2 | 35 | 11 | 50 | | | 6 | 11 | 7 | 43 | 1 | 39 |
| Kreibitz-Neudörfl . . . | $1_5$ | 2 | 50 | 12 | 15 | | | 6 | 32 | 8 | 10 | 1 | 50 |
| Schönfeld . . . . . | $2_0$ | 2 | 58 | 12 | 23 | | | 6 | 45 | 8 | 19 | an | |
| Tannenberg . . . . . | $2_5$ | 3 | 11 | 12 | 36 | | | 7 | 19 | 8 | 44 | | |
| Röhrsdorf . . . . . | $4_0$ | 3 | 32 | 12 | 57 | | | 7 | 45 | 9 | 23 | | |
| Haida . . . . . | $4_5$ | 3 | 47 | 1 | 13 | | | 8 | 11 | 9 | 58 | | |
| Langenau . . . . . | $5_0$ | 3 | 57 | 1 | 23 | | | 8 | 23 | 10 | 13 | | |
| Leipa Ankunft . . . | | 4 | 15 | 1 | 41 | | | 8 | 44 | 10 | 33 | | |
| Leipa Abfahrt . . . | $6_0$ | 4 | 20 | 1 | 49 | 10 | 40 | | | | | | |
| Reichstadt-Niemes . . | $7_0$ | 4 | 31 | 2 | 2 | 10 | 51 | | | | | | |
| Habichstein . . . . . | $7_5$ | 4 | 38 | 2 | 11 | 10 | 58 | | | | | | |
| Hirschberg . . . . . | $8_0$ | 4 | 48 | 2 | 24 | 11 | 8 | | | | | | |
| Woken . . . . . | $9_0$ | 4 | 58 | 2 | 34 | 11 | 18 | | | | | | |
| Bösig . . . . . | $9_5$ | 5 | 9 | 2 | 45 | 11 | 29 | | | | | | |
| Weisswasser . . . . . | $10_5$ | 5 | 26 | 3 | 2 | 11 | 46 | | | | | | |
| Bakov . . . Ankunft | $12_0$ | 5 | 41 | 3 | 17 | 12 | 1 | | | | | | |
| | | 2/a | | | | | | | | 14/a | | | |
| Warnsdorf . Abfahrt | | 2 | 17 | | | | | | | 7 | 32 | | |
| Niedergrund . . . . | $0_5$ | 2 | 24 | | | | | | | 7 | 39 | | |
| Grund-Georgenthal . . | $1_0$ | 2 | 32 | | | | | | | 7 | 51 | | |
| Kr. Neudörfl -Ankunft | $1_5$ | 2 | 43 | | | | | | | 8 | 2 | | |

Im Anschluss an den Zug No. 91 — Im Anschluss an den Zug No. 92 — Im Anschlusse an den Zug No. 6

### Von Bodenbach nach Rumburg und Warnsdorf.

| Stationen | Meilen | Pers.-Zug 41 U. | 41 M. | Gemischter Zug 51 U. | 51 M. | 53 U. | 53 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bodenbach . . . . Abfahrt | | 4 | 43 | 6 | 10 | 1 | 6 |
| Tetschen . . . . . | $0_5$ | 4 | 55 | 6 | 22 | 1 | 18 |
| Bensen . . . . . | $1_5$ | 5 | 13 | 6 | 42 | 1 | 39 |
| Ebersdorf Markersdorf . . . | $2_0$ | 5 | 28 | 6 | 57 | 1 | 54 |
| Rabstein . . . . . | $2_5$ | 5 | 38 | 7 | 7 | 2 | 4 |
| B. Kamnitz-Steinschönau . . | $3_0$ | 5 | 52 | 7 | 25 | 2 | 20 |
| Falkenau . . . . . | $4_0$ | 6 | 16 | 7 | 54 | 2 | 42 |
| Tannenberg . . . . . | $5_5$ | 6 | 42 | 8 | 21 | 3 | 16 |
| Schönfeld . . . . . | $6_0$ | 6 | 55 | 8 | 38 | 3 | 35 |
| Kr. Neudörfel . . . . . | $6_5$ | 7 | 5 | 8 | 56 | 3 | 51 |
| Grund-Georgenthal . . . . | $7_0$ | 7 | 17 | 9 | 12 | 4 | 5 |
| Niedergrund . . . . . | $7_5$ | 7 | 25 | 9 | 24 | 4 | 17 |
| Warnsdorf . . . . Ankunft | $8_0$ | 7 | 31 | 9 | 31 | 4 | 23 |
| | | | | 51/a | | 53/a | |
| Kr. Neudörfl . . . Abfahrt | | Im Anschlusse | | 9 | 1 | 3 | 55 |
| Schönlinde . . . . . | $0_5$ | | | 9 | 22 | 4 | 13 |
| Rumburg . . . . . | $1_5$ | | | 9 | 38 | 4 | 27 |

an den Zug No. 13

### Von Rumburg und Warnsdorf nach Bodenbach.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 42 U. | 42 M. | 44 U. | 44 M. | Gemischter Zug 52 U. | 52 M. | 54 U. | 54 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Warnsdorf . Abfahrt | | 6 | 24 | 11 | 35 | 4 | 47 | 3 | 2 |
| Niedergrund . . . . | $0_5$ | 6 | 31 | 11 | 42 | 4 | 54 | 3 | 13 |
| Grund-Georgenthal . . | $1_0$ | 6 | 39 | 11 | 50 | 5 | 2 | 3 | 25 |
| Kr. Neudörfl . . . . | $1_5$ | 6 | 54 | 12 | 5 | 5 | 23 | 3 | 36 |
| Schönfeld . . . . . | $2_0$ | 7 | 2 | 12 | 13 | 5 | 36 | an | |
| Tannenberg . . . . . | $2_5$ | 7 | 17 | 12 | 26 | 5 | 51 | | |
| Falkenau . . . . . | $4_0$ | 7 | 45 | 12 | 48 | 6 | 17 | | |
| B. Kamnit-Steinschönau | $5_0$ | 8 | 3 | 1 | 6 | 6 | 40 | | |
| Rabstein . . . . . | $5_5$ | 8 | 13 | 1 | 15 | 6 | 51 | | |
| Ebersdorf - Markersdorf | $6_0$ | 8 | 22 | 1 | 24 | 7 | 1 | | |
| Bensen . . . . . | $6_5$ | 8 | 35 | 1 | 37 | 7 | 18 | | |
| Tetchen . . . . . | $7_5$ | 8 | 54 | 1 | 58 | 7 | 40 | | |
| Bodenbach . Ankunft | $8_0$ | 9 | — | 2 | 4 | 7 | 47 | | |
| | | | | | | 52/a | | | |
| Rumburg . Abfahrt | | Im Anschlusse | | Im Anschlusse | | 4 | 46 | | |
| Schönlinde . . . . . | $1_0$ | an den Zug No. 42 | | an den Zug No. 4 | | 5 | 5 | | |
| Kr. Neudörfl Ankunft | $1_5$ | | | | | 5 | 15 | | |

### Von Bodenbach nach Leipa.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 91 U. | 91 M. | Gem. Zug 101 U. | 101 M. |
|---|---|---|---|---|---|
| Bodenbach . Abfahrt | | 9 | 30 | 6 | 10 |
| Tetschen . . . . . | $0_5$ | 9 | 40 | 6 | 22 |
| Bensen . . . . . | $1_5$ | 9 | 55 | 6 | 45 |
| Franzenthal . . . . . | $1_9$ | 10 | 2 | 6 | 58 |
| Politz-Sandau . . . . | $2_8$ | 10 | 15 | 7 | 20 |
| Straussnitz-Neustadl . . | $3_3$ | 10 | 22 | 7 | 30 |
| B. Leipa . . Ankuft | $4_2$ | 10 | 35 | 7 | 44 |

Zug 91 ist im Anschlusse an die Züge No. 6 und 3 — Zug 101 ist im Anschlusse an den Zug No. 44

### Von B. Leipa nach Bodenbach.

| Stationen | Meilen | Personen-Zug 92 U. | 92 M. | Gem. Zug 102 U. | 102 M. |
|---|---|---|---|---|---|
| B. Leipa . . Abfahrt | | 8 | 59 | 6 | 5 |
| Straussnitz-Neustadl . . | $1_0$ | 9 | 12 | 6 | 22 |
| Politz-Sandau . . . . | $1_4$ | 9 | 19 | 6 | 37 |
| Franzenthal . . . . . | $2_3$ | 9 | 32 | 6 | 57 |
| Bensen . . . . . | $2_7$ | 9 | 39 | 7 | 18 |
| Tetschen . . . . . | $3_7$ | 9 | 56 | 7 | 40 |
| Bodenbach . Ankunft | $4_2$ | 10 | 2 | 7 | 47 |

Zug 92 im Anschlusse an die Züge No. 5 und 42

**Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclus. 5 Uhr 59 Min. früh sind eingerahmt.**

### Bemerkung.

Bei den Zügen No. 41 und 42 findet ein Wechsel der Wagen zwischen Warnsdorf und Eger nicht statt.

Bei den Zügen No. 91, 6 und 5, 92 findet ein Wechsel der Wagen I. und II. Classe zwischen Dresden und Wien via Böhm. Leipa nicht statt.

Prag im Mai 1872.

**Die Direction.**

## Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

**Bekanntmachung, den Sommerfahrplan betreffend.**

Auf den Königlich Sächsischen Staats- und den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen tritt der neue Sommerfahrplan nach erfolgter Genehmigung des Königlich Sächsischen Finanzministeriums am 1. Juni l. J. in Kraft.

Dresden, den 28. Mai 1872.

**Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.**
von Tschirschky.

---

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers in Loos III (Strecke vom linken Main-Ufer bis zum Anfange der Gemarkung Dietesheim) mit einer Bewegung von ca. 165 000 Cbm. Erdmassen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin

**auf Donnerstag den 13. Juni c. Vormittags 11 Uhr**

im Abtheilungsbureau zu Frankfurt a/M., Windmühle No. 42, anberaumt worden.

Bezügliche Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Ausführung der Erdarbeiten im Loos III"

versiegelt und portofrei bis zur festgesetzten Terminstunde an den Unterzeichneten einzureichen.

Die für die Ausführung maassgebenden Bedingungen sind im Abtheilungsbureau zu Frankfurt und im Sectionsbureau zu Hanau zur Einsicht ausgelegt; auch können dieselben gegen Erstattung der Copialien vom Unterzeichneten bezogen werden.

Frankfurt a/M., den 20. Mai 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

---

## Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers in Loos VI (Strecke von Gemarkung Buergel bis Oberrad incl. Bahnhof Offenbach) soll in dem auf

**Sonnabend, den 15. Juni c., Vormittags 11 Uhr,**

im Abtheilungs-Bureau zu Frankfurt a. M. anberaumten Submissions-Termin vergeben werden. Bezügliche Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Ausführung der Erdarbeiten in Loos VI"

versiegelt und portofrei vor dem Termine an den Unterzeichneten einzusenden.

Die Submissions-Bedingungen sind im vorgedachten Abtheilungs-Bureau und im Sections-Bureau zu Offenbach einzusehen, resp. von mir gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Frankfurt a. M., den 21. Mai 1872.

**Der Eisenbahn-Bau-Inspector.**
Lehwald.

---

## Köln-Mindener Eisenbahn.

**Neubau der Wagenreparatur-Werkstätte bei Dortmund.**

Die Arbeiten und Holzlieferungen zur Herstellung des Fussbodens des grossen Schuppens, veranschlagt zu rot. 51 000 Thlr., sollen im Wege der Submission vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen sind im hiesigen Bureau, Acazien-Allee No. 48, einzusehen und Offerten bis zum

**12. Juni cr.**

dem Unterzeichneten einzureichen.

Essen, den 22. Mai 1872.

**Der Betriebs-Inspector.**
Fusshöller.

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von

6 Stück Personenwagen I. und II. Classe, sämmtlich mit Bremse,
1 „ Post- und Personenwagen I. und II. Classe mit Bremse,
15 Stück Personenwagen III. Classe, sämmtlich mit Bremse,
2 „ Gepäckwagen mit Bremse,
45 „ bedeckte Güterwagen, davon 10 Stück mit Bremse,
20 „ offene Güterwagen mit Vorrichtung zum Langholztransport ohne Bremse, sowie die dazu erforderlichen
220 „ Satzachsen mit Gussstahl - Achsenschaften und Radreifen,
402 „ Tragfedern } von Gussstahl
335 „ Spiralfedern }

sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind bei dem Unterzeichneten einzusehen, können auch auf frankirte Briefe gegen Einsendung von 1 Thaler von demselben bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf:

**Mittwoch den 12. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr**

in das Geschäftslocal des Unterzeichneten anberaumt.

Die Offerten sind bis zum festgesetzten Termine versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personen- und Güterwagen beziehlich"

„Submission auf Lieferung von Wagenbestandtheile"

an den Ueberzeichneten einzusenden.

Später eingehende Offerter haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Cassel, den 26. Mai 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**
Büte.

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von:

1) 23 Stück eisernen optischen Perron-Telegraphen,
2) 48 Stück eisernen optischen Halte-Telegraphen,
3) 9 Stück eisernen optischen Telegraphen für Blockstationen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu wird auf **Sonnabend den 15. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,** in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe in Cassel anberaumt.

Die Offerten, deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten stattfindet, sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von optischen Telegraphen"

vor dem bezeichneten Termine an uns einzusenden.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Die allgemeinen und speciellen Submissionsbedingungen sowie die Zeichnungen liegen in unserem vorbezeichneten Geschäftslocale von 9 Uhr Vormittags bis 6 Uhr Nachmittags zur Einsicht aus. Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen können auch gegen portofreie Einsendung von $1^1/_2$ Thaler von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Cassel, den 27. Mai 1872.

**Königl. Direction der Main-Weser-Bahn.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die gegenwärtig auf den Bahnhöfen zu Hannover, Göttingen, Bremen und Geestemünde lagernden alten Werkstatts-Materialien als:

circa 198 000 Kilogr. Schmiedeeisen-Abfälle,
„ 63 000 „ Blech-Abfälle,
„ 96 200 „ Gusseisen-Abfälle,
„ 48 000 „ verbranntes Gusseisen,
„ 10 250 „ Feuerkisten-Kupfer,
„ 2 500 „ Stehbolzen-Kupfer,
„ 2 600 „ Röhrenkupfer,
„ 8 000 „ Gussmessing,
„ 1 500 „ Blech- und Röhren-Messing,
„ 180 000 „ Drehspäne gemischt,

| | | | |
|---|---|---|---|
| circa | 18400 | Kilogr. | Federstahl-Abfälle, |
| „ | 17900 | „ | Gussfederstahl, |
| „ | 3400 | „ | Gussstahl-Abfälle I. und II. Sorte, |
| „ | 200 | „ | altes Zinn, |
| „ | 10500 | „ | alte eiserne Siederohre bis 4m lang, |
| „ | 2600 | „ | Gummi-Abfälle mit und ohne Hanf-Einlage, |
| „ | 850 | „ | Gummi-Abfälle, reine, |
| „ | 34000 | „ | Gussstahl-Radreifen, alte, |
| „ | 58000 | „ | Radreifen von Puddelstahl und Eisen, |
| „ | 2000 | „ | Unterreifen von Puddelstahl und Eisen, |
| „ | 5000 | „ | gusseiserne Isolatoren, |
| „ | 2800 | „ | (8 Paar) schmiedeiserne und gusseiserne Tenderräder ohne Bandagen, |
| „ | 9000 | „ | (8 Paar) schmiedeeiserne Triebräder mit gusseisernen Naben ohne Bandagen, |
| „ | 64000 | „ | (130 Paar) schmiedeeiserne und gussstählerne Wagenscheibenräder mit und ohne Bandagen, |
| „ | 38500 | „ | (70 Paar) schmiedeeiserne Wagenspeichenräder mit Puddelstahl-Bandagen, |
| „ | 33000 | „ | (50 Satz) eiserne und gussstählerne Achsen, theils mit Speichenrädern, theils mit Gussstahlrädern, auch theils mit Bandagen, |
| circa | 6 | Stück | Dampfpumpen, alte, |
| „ | 2500 | Kilogr. | gebrauchte Pferdehaare |

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu ist auf

**Dienstag den 18. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Material-Abgängen"

versehen an den Unterzeichneten einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in meinem Bureau, sowie auf den Stationen: Hannover, Minden, Osnabrück, Lehrte, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen, Cassel und Wunstorf zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. mitgetheilt.

Hannover, den 25. Mai 1872.

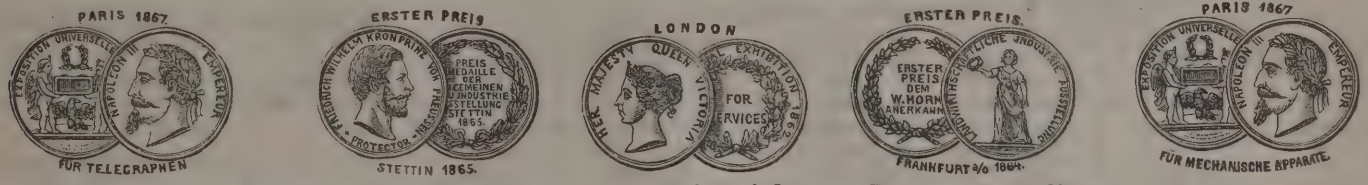
**Der Königl. Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---




Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

NB. Nach uns von Herrn Horn vorgelegten Zeugnissen und Briefen hat derselbe für die Königl. Telegraphen-Direction in Berlin, für die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Ostpreussische Südbahn, Wilhelmsbahn und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Telegraphen- und Signalapparate zur vollen Zufriedenheit geliefert. Die Redaction.

---

## M. Webers. Berlin.

## Locomobilen.

Centrifugal-Pumpen.

## Transportable Dampf-Maschinen.

---

# Röhren aller Art.

**Gusseiserne Muffen** und Flanschröhren; **Gezogene schmiedeeiserne** für Gas, Wasser, Dampf; von Kupfer, Messing und Blei, **Dampfheizungsröhren** für Hoch-, Nieder- und Mitteldruck. **Bohrröhren** für Bergwerksbetrieb; Dampf-Kesselröhren nach Field System; **Brunnenröhren** für Abyssinische Brunnen.

**Röhren** für Zuckerfabriken, Brauereien und alle landwirthschaftlichen und technischen Zwecke. Alle dazu passenden Hähne, Ventile, Peet's-Ventile, Schieber und Verbindungsstücke empfiehlt die **Röhren-Fabrik** von

**Hahn & Huldschinsky,**

Berlin, Gleiwitz und Leeds in England.

Lager in **Berlin, Wien, Breslau, Stettin, Magdeburg** und **Gleiwitz.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

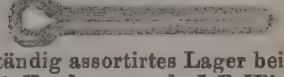
**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

## Eiserne Patentsplinte.



Vollständig assortirtes Lager bei

**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**
Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,
**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

---

Von **Adolf Refelshöfer** in Leipzig ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

**Koch, Dr. W., Eisenbahnkarte von Russland.** Mit geographischer Uebersicht der Russischen Eisenbahnen, unter Angabe der Betriebs-Eröffnungs-Jahre und Längen sowie der Adressen der Russischen Eisenbahn-Verwaltungen, am 1. Jan. 1872. Neue Ausgabe in Buntdruck. Pr. 8 Sgr.

# The Bolton Iron & Steel Co. Bolton le Moors,
## Lancashire England.

Fabrikanten von mildcarbonisirten Guss-Stahl-Platten für Kessel- und Schiffsbekleidungen, Guss-Stahl-Schienen, Stangen und Bleche, Winkel- und Nieten-Stahl, Guss-Stahl-Gerad- und Kurbelachsen, Bandagen, Wellen, Pleiel-, Kuppel- und Kolbenstangen, Kurbeln und Kurbelzapfen,

**Guss-Stücke aus Stahl,**

**schwere Schmiedestücke jeder Art aus Guss-Stahl und Schmiedeeisen.**

General-Agent ***Philipp Henschel.***

**Berlin, Werderstrasse 11.**

---

## Norddeutscher Lloyd.
## Postdampfschifffahrt
von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Ohio | 5. Juni | nach | Baltimore | D. Baltimore | 17. Juli | nach | Baltimore |
| D. Deutschland | 8. Juni | „ | Newyork | D. Deutschland | 20. Juli | „ | Newyork |
| D. Hansa | 11. Juni | „ | Newyork | D. Köln | 23. Juli | „ | Newyork |
| D. Main | 15. Juni | „ | Newyork | D. Rhein | 27. Juli | „ | Newyork |
| D. Bremen | 18. Juni | „ | Newyork | D. Bremen | 30. Juli | „ | Newyork |
| D. Berlin | 19. Juni | „ | Baltimore | D. Ohio | 31. Juli | „ | Baltimore |
| D. Donau | 22. Juni | „ | Newyork | D. Main | 3. August | „ | Newyork |
| D. Nemesis | 25. Juni | „ | Newyork | D. Nemesis | 6 August | „ | Newyork |
| D. Hannover | 29. Juni | „ | Newyork | D. Donau | 10. August | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 3. Juli | „ | Baltimore | D. America | 13. August | „ | Newyork |
| D. Weser | 6. Juli | „ | Newyork | D. Berlin | 14. August | „ | Baltimore |
| D. Frankfurt | 9. Juli | „ | Newyork | D. Weser | 17. August | „ | Newyork |
| D. Hermann | 13. Juli | „ | Newyork | D. Hannover | 20. August | „ | Newyork |
| D. Newyork | 16. Juli | „ | Newyork | D. Hermann | 24. August | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

**Passage-Preise nach Newyork:** Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

**Passage-Preise nach Baltimore:** Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**

**D. König Wilhelm I.** 7. Juni. **D. Kronprinz Friedrich Wilhelm** 7. Juli

und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

# Hydraulische Aufzüge

1 Meter Hub und 60 Centimeter Hub, 4000 Kilogramm Tragfähigkeit.

## Hydraulische Winden

15,000 Kilogramm Tragfähigkeit zur Ueberwindung grosser Lasten auf Eisenbahnen, Maschinenwerkstätten etc ferner:

## Präcissionsmeterstäbe

in Gussstahl und Eisen empfiehlt

**A. Schimmel,**

Maschinen-Bau- und Mechanische Werkstatt.

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

# J. Whatman's

englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von

**Carl Schleicher & Schüll,**

in Düren, Rhein-Preussen.

Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**

**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

---

**Einige Ingenieure, im Locomotivbau erfahren, werden zum baldigen Eintritt in eine der grössten Locomotivfabriken Norddeutschlands gesucht.**

Gefl. Adressen mit Beifügung der Zeugnisse in Abschrift und Angabe der Gehaltsansprüche befördert sub **J. 4187** die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in **Leipzig.**

---

Ein im Wagen-Lackirergeschäft erfahrener Mann, welcher in verschiedenen grossen Fabrik-Werkstätten für E. B. B. gearbeitet, auch als Werkmeister in denselben fungirt, worüber ihm Zeugnisse zur Seite stehn; sucht als Solcher Stellung.

Gefällige Offerten bitte mit der Adresse **G. Hoffmann,** Fried. Wilh. Strasse 2a. Breslau gefälligst nieder zu legen.

---

**Ein theoretisch und practisch gebildeter Maschinen-Ingenieur,** 12 Jahre im Eisenbahndienste, Vorstand einer grösseren Hauptwerkstätte und mit der Leitung des Betriebsdienstes einer frequenten Bahn betraut, sucht andere Stelle als Maschinenmeister. Gute Zeugnisse über Ausbildung sowie Ablegung eines Staatsexamens und gute Referenzen können beigebracht werden. Adressen sub **N. Br. 1177** an die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse, Leipzig.**

---

Ein junger militärfreier Mann, welcher bisher in **Separations-** und **Grundsteuer-Verwaltungssachen** gearbeitet, sucht Stellung an einer Bahn oder einem Eisenbahnbau-Büreau.

Gefl. Off. unter **H S. 6.** befördert Herr **A. Refelshöfer,** in Leipzig.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 65. Leipzig, am 3. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Kempen-Wilhelmsbrück von der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft und Altenessen-Essen von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. — Ueber Pferde-Eisenbahnen. (Aus den Geschäftsberichten der Pferdebahnen in Berlin, Pest, Wien, Hamburg, Stuttgart, Brünn und Arad etc.) — Mittheilungen über Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Einfuhrverbot von Vieh aus Oesterreich-Ungarn. Altona-Kieler Eisenbahn und Schleswig'sche Eisenbahnen, Geschäftsberichte pro 1871. Preussische Ostbahn, Zweigbahn Petershagen-Rüdersdorf. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Eröffnung der Stationen Topkowitz-Kartitz und Lukawetz. Sachsen, Wolfsgefährt-Weischlitz, Sächsisch-Thüringische Eisenbahngesellschaft, Gaschwitz-Meuselwitz, Glauchau-Wurzen concessionirt. Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. — Eisenbahn-Kalender. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat März 1872. Officielle Anzeigen: Fahrplan der Berlin-Görlitzer Eisenbahn und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsrathes der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abtheilung) ist die letzte, $1{,}_{33}$ Reichs-Meilen lange Strecke der Breslau-Warschauer Eisenbahn von **Kempen bis Wilhelmsbrück** (an der Preussisch-Russischen Grenze) mit den Stationen

Kempen, Luisenhof und Wilhelmsbrück

**am 26. Mai d. J.** für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet worden.

Die Bahn, deren erste Strecke Oels-Poln. Wartenberg am 10. November v. J. und deren Fortsetzung Poln. Wartenberg-Kempen am 1. März d. J. eröffnet wurde, ist nunmehr in ihrer ganzen Ausdehnung von Oels bis Wilhelmsbrück ($7{,}_{40}$ Reichsmeilen) im Betriebe. — Berlin, den 27. Mai 1872.

---

Nach der Mittheilung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft wird deren $0{,}_{41}$ Reichsmeilen lange Bahnstrecke Altenessen-Essen, durch welche die Station Essen (Stadtbahnhof), deren Nebenbezeichnung „Stadtbahnhof" in Wegfall kommt, mit Essen (Alten-), welche Station hinfort den Namen **„Altenessen"** führt, sowie mit allen östlich davon gelegenen Stationen in eine (den bisherigen Weg über Berge-Borbeck um $0{,}_{28}$ Meilen abkürzende) directe Schienenverbindung tritt, **am 1. Juni d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 28. Mai 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Ueber Pferde-Eisenbahnen.

Das rapide Wachsthum der bedeutenderen Städte und die enorme Zunahme des Verkehrs in denselben macht das Bedürfniss fühlbar, für den Personentransport neue Verkehrsmittel zu schaffen. Diess führte zu der Anlage der Pferde-Eisenbahnen. Solche entstanden zuerst in Nordamericanischen Städten und nach deren Vorbild in den letzten Jahren auch in mehreren Städten Europa's, wie in Berlin, Wien, Hamburg, Pest u. s. w. Diese Bahnen vermitteln dort namentlich den lebhaften Personenverkehr mit den Vorstädten und benachbarten Vergnügungsorten und dienen zuweilen auch zum Gütertransport.

So gemeinnützig und lebensfähig gewiss alle diese Pferdebahnen sind, so war doch der pecuniäre Erfolg bei den einzelnen bis jetzt ein äusserst verschiedener. Während einige eine bedeutende Rente ergaben, war solche bei anderen sehr gering, was ausser allgemeinen Einflüssen, wohl hauptsächlich localen Verhältnissen zuzuschreiben ist.

Den uns vorliegenden Geschäftsberichten der Pferdebahnen in Berlin, Pest, Wien, Hamburg, Stuttgart, Brünn und Arad entnehmen wir Folgendes:

**Die Berliner-Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E. Besckow** mit einem Actiencapital von 280000 Thlr. hat im Jahre 1871 einen Reinertrag von 42885 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. geliefert und wurden $14^1/_2$ % Dividende an die Actionäre vertheilt. Die Dividende im Jahr 1870 betrug 8 %.

**Die Pester Strassen-Eisenbahn** hatte am Schlusse des Jahres 1871 eine Länge der Fahrlinien von $3{,}_{08}$ geogr. Meilen, bei einem Actiencapital von 1500000 fl. Die Bruttoeinnahme des genannten Jahres betrug 745554 fl. 35 kr., die Betriebsausgabe (die Steuern und Gebühren mit eingerechnet) 456337 fl. 69 kr. Es verblieb sonach ein Ueberschuss von 289216 fl. 66 kr., wovon, ausser der Amortisirung von 31 Actien und bedeutenden Abschreibungen, eine Dividende von 29 fl. per Actie oder $14^1/_2$ % gewährt wurde. (Eine gleiche Dividende ergab das Jahr 1870.) Befördert wurden im Jahr 1871 6392636 Personen ($20{,}_{94}$ % mehr als 1870), also durchschnittlich 17514 per Tag und 180293 Ctr. Güter. Die geringste Personenfrequenz war in Monat Januar mit 308492, die grösste im August mit 764750 Personen.

**Die Wiener Tramway-Gesellschaft** hatte bei einem Actiencapital von 5625000 fl. am Ende des Jahres 1871 $2{,}_{85}$ Oesterr. Meilen Bahn im Betrieb. Der Reinertrag dieses Jahres belief sich auf 323598 fl. 34 kr. und wurde nach Dotirung des Reservefonds, Amortisirung von 80 Actien und entsprechenden Abschreibungen 5 % Dividende an die Actionäre vertheilt. Die Frequenz vom 1. Juni bis 31. December 1871 war 15135909 Personen, die 1580275 fl. ertragen haben. Der grösste Verkehr war im Juli mit 1817611, der geringste im Januar mit 800400 Personen. Der Verwaltungsrath hat es an Bemühungen nicht fehlen lassen, die Rente des Unternehmens zu erhöhen und ist hier vor Allem die erwirkte Aufhebung der Fahrkartenstempels anzuführen. Von der demnächstigen Etablirung des Frachtenverkehrs, der Einführung eines Tramwaypostdienstes und der Aubringung von Annoncen in den Waggons sind weitere gewinnbringende Erfolge zu erwarten.

**Die Pferde-Eisenbahn in Hamburg** hat im Jahr 1871 bei einer Brutto-Einnahme von 152499 Thlr. $^1/_2$ Sh. und einer Ausgabe von 121400 Thlr. $37^1/_2$ Sh. einen Reingewinn von 31098 Thlr. 3 Sh. erzielt, wovon 20000 Thlr. zur Austheilung einer Dividende von 4 % auf das Nominalcapital verwendet wurden. (Die Dividende des Jahres 1870 war 2 %). Befördert wurden 2318691 Personen, ausser denjenigen, welche Freikarten benutzen. Um den Ertrag des Unternehmens über das Maass einer bescheidenen Verzinsung hinaus zu einer wirklichen Dividende zu steigern, hält es der Verwaltungsrath für erforderlich, die Fahrpreise mässig zu erhöhen und die den Inhabern von 12 Actien gewährte Berechtigung zur freien Fahrt aufzuheben. Diese Berechtigung muss als eine irrationelle Maassregel bezeichnet werden und schädigt die Einnahme der Gesellschaft in namhafter Weise.

**Die Stuttgarter Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Länge der Linien beträgt $6821{,}_{3}$ m, das Anlagecapital 375000 fl. in Actien und 100000 fl. in Obligationen. Im Jahre 1871 belief sich bei einer Einnahme von 102977 fl. 42 kr. der Reingewinn auf 13728 fl. 24 kr., woraus eine Dividende von 3 % an die Actionäre vertheilt wurde. (Die Dividende in 1870 betrug $2^1/_2$ %, die in 1869 aus 17 Monaten 4 %.) Benutzt wurde die Bahn im Jahre 1871 von 1392309 Personen und war die geringste Frequenz im December mit 56905, die grösste im Juli mit 207728 Personen. Die bei der Gründung dieser Bahn allgemein gehegte Hoffnung auf eine genügende Rentabilität hat sich bis jetzt nicht erfüllt. Als Hauptursache des unerwarteten Misserfolges muss die Existenz und der Betrieb der Stadtbahn angesehen werden, da es durch fortgesetzte genaue Aufnahmen und Berechnungen nachgewiesen ist, dass diese Stadtbahn für Conducteure, Kutscher, Bahnwärter, Pferde und Wagen — selbst ohne die nicht berechenbaren Ausgaben für Pflasterung — jährlich ca. 12000 fl. mehr kostet als erträgt. Es hat sich ganz klar herausgestellt, dass die Ausdehnung der Pfedebahn zu einer Ringfahrt durch die Stadt kein wirkliches Bedürfniss ist, was sich leicht erklären lässt, da hier die Zielpuncte zu Fuss meistens schneller erreicht werden, als mit dem Pferdebahnwagen. Deshalb hat der Aufsichtsrath sich an den Magistrat mit der Bitte gewendet, es möge versuchsweise gestattet werden, die Stadtfahrten einzustellen, jedoch ohne die Schienen zu entfernen, so dass später wieder der Versuch gemacht werden könnte, ob bei der rasch fortschreitenden weiteren Entwickelung der Stadt sich ein Bedürfniss auch für die Stadtbahn einstellen könnte. Weiter hat der Aufsichtsrath den Magistrat gebeten um Abänderung des Vertrages

hinsichtlich der Pflasterung. Da das Pflaster nicht durch die Pferde, sondern durch die Räder der schwerbeladenen Wagen verdorben wird, die Wagen der Pferdebahn aber auf den Schienen laufen, so erscheint es unbillig, der Pferdebahngesellschaft die ganze Last der Pflasterung und Unterhaltung des Pflasters zwischen und neben den Schienen aufzulegen.

Wenn nun auch vom Magistrat die gehoffte günstige Entscheidung in obigen Puncten erfolgt, so bleibt für die Pferdebahn immer noch die grosse Schwierigkeit zu überwinden, dass der Verkehr auf derselben zwischen Sommer und Winter so sehr verschieden ist. Der Pferdestand muss jedes Spätjahr reducirt, jedes Frühjahr wieder ergänzt werden, was ohne grosse Opfer nicht möglich ist; ebenso muss das für den Sommer mit guten Kräften verstärkte Personal an Conducteuren und Kutschern jedes Spätjahr vermindert, im Frühjahr wieder mühsam vermehrt werden.

**Die Brünner Tramway-Gesellschaft.** Von dieser Bahn liegt uns der Bericht über die Betriebsperiode vom 17. Augut 1869 bis 31. December 1870 vor (der Bericht für das Jahr 1871 ist uns noch nicht zugekommen). Die Bahn hatte Ende 1870 eine Länge von 6443° 5′ und erforderte ein Capital von 750000 fl. Der Reingewinn belief sich auf 30433 fl. 1 kr., woraus 6 fl. auf eine Actie mit 150 fl. Einzahlung vertheilt wurde. Der Verkehr bestand aus 915 475 ½ zahlenden Personen.

Das nicht sehr günstige Ergebniss dieser ersten Betriebsperiode hat theilweise seinen Grund darin, dass diese Periode zwei Winter und einen Sommer umfasst. Es sind aber auch der Gesellschaft unerschwingliche und ungerechte Lasten auferlegt, deren Beseitigung mit aller Energie angestrebt werden muss, um dem Unternehmen den gewünschten Aufschwung und gesicherten Bestand zu verschaffen. So muss die gänzliche Befreiung von allen Abgaben an die Commune Brünn und die Uebernahme wenigstens eines Theils der Strassen-Erhaltungskosten durch die Stadtgemeinde, dann die Aufhebung der Fahrkarten-Stempelgebühr erwirkt werden. Der zur Rentabilität des Unternehmens erforderliche Frachtenverkehr wird demnächst aufgenommen werden.

**Die Arader Strassenbahn- und Ziegelfabriks-Actien-Gesellschaft.** Die Linien hatten Ende 1871 eine Länge von 6293° 3′ 3″ und wurden in diesem Jahre darauf 459638 Personen und 1121450 Ctr. Frachten befördert. Der Reinertrag aus dem Strassenbahnverkehr belief sich auf 19206 fl. 27 kr.; durch die Verluste bei der Ziegelfabrication minderte sich aber der Reingewinn für das ganze Unternehmen auf 14484 fl. 28 kr. Dividende soll gar keine zur Vertheilung kommen, sondern der, nach Abzug des dem Reservefond zuzuschreibenden Betrages und der Amortisationsquote von 2000 fl. bleibende Rest von 11759 fl. 28 kr. auf den Gewinn- und Verlust-Conto des nächsten Jahres vorgetragen werden. Der Verwaltungsrath hält es bei dem Vorhandensein einer schwebenden Schuld nicht für angemessen Gewinnste herauszuzahlen, so lange die laufenden Ausgaben der Gesellschaft durch schwierig zu beschaffende, ziemlich hohe Zinsen erheischende Darlehen-Aufnahmen gedeckt werden müssen.

Die ungünstigen Resultate der Ziegelfabrication müssen hauptsächlich den überaus schlechten Witterungsverhältnissen des vergangenen Jahres zugeschrieben werden; doch sind nun geeignete Vorkehrungen getroffen, derartige Einwirkungen möglichst zu verhindern.

Dem gedeihlichen Aufschwunge des ganzen Unternehmens steht am hinderlichsten obenerwähnte schwebende Schuld im Wege, deren Verzinsung fast die Hälfte des Erträgnisses in Anspruch nimmt; diese schwebende Schuld soll daher durch Emission von Prioritäts-Obligationen consolidirt werden.

---

Nachdem kürzlich die Leipziger Pferdebahn dem Verkehr übergeben ist, befinden sich unseres Wissens in Deutschland noch in folgenden Städten: Berlin, Dresden, Hannover, Frankfurt a/M., Elberfeld-Barmen, München und Altona Pferdebahnen in Bau resp. Bauvorbereitung.

---

Bei dieser Gelegenheit theilen wir nachstehend einige, dem Engineering entnommene Notizen über die Pferdebahnen in Russland, Schweden und Buenos Ayres mit.

In Petersburg sind 6 Englische Meilen Pferdebahnen im Betrieb. Dieselben gehören einer Gesellschaft, die Anlagekosten pro Engl. Meile betragen 2500 bis 3000 £, die Schienen wiegen 31 Pfund pro Yard, die Langschwellen sind 8¾ Zoll dick und ebenso breit an der untereren Fläche, im Querschnitt trapezförmig, damit die Flachschienen mit ihren abwärts gebogenen unteren Rändern die Oberfläche der Langschwellen umfassen. Die Querschwellen, 7′ lang und 8″ im Quadrat stark, liegen in Abständen von 2′ 11″ im Lichten. Die stärksten Steigungen sind 1:40, die schärfsten Curven von 175′ Radius. Ungleich den Wiener Pferdebahnen, haben sich die Petersburger Pferdebahnen als sehr rentabel erwiesen, sie sollen 26 Procent Reingewinn abwerfen. Die Tarife für Personenbeförderung betragen etwas weniger als 2 Pce. pro Person und pro Engl. Meile, für 1 Ctr. Gut pro Meile $1_{,6}$ Pce.

In Stockholm existirt noch keine Pferdebahn, aber es ist die Concession zum Bau einer solchen Bahn von 4½ Engl. Meilen Länge ertheilt, welche durch die Stadt nach dem Djargäsden-Park führen soll. Die Anlagekosten sind auf 5000 £ pro Meile veranschlagt, die Schienen sollen 30 Pfund wiegen. Der Tarif ist auf 1½ Pce. pro Person und Meile festgesetzt.

In Buenos Ayres, der etwa 200000 Einwohner zählenden Hauptstadt der Argentinischen Republik, sind etwa 70 Engl. Meilen Pferdebahnen, theils schon im Betrieb, theils noch in der Ausführung begriffen, vielleicht eine grössere Meilenlänge im Vergleich zur Einwohnerzahl als in irgend einer anderen Stadt Europa's oder America's. Die Stadt Buenos Ayres ist, ebenso wie die meisten Städte Nordamerica's, sehr günstig für die Anlage von Pferdebahnen gebaut, mit grossen quadratischen Häuserquartieren und breiten Hauptstrassen, wovon fast eine jede ihre Pferdebahn hat. Die bestehenden Bahnen rentiren sehr gut, sie werfen 10 bis 20 Procent Dividende ab, obgleich die Betriebskosten 60 bis 80 Procent der Brutto-Einnahme erfordern und obgleich die Anlagekosten verhältnissmässig hoch sind. Ein grosser Theil der Betriebskosten, nämlich im Durchschnitt 20 Procent der Brutto-Einnahme, kommt auf die Trompeter, welche jedem Zug vorausreiten und blasen müssen, um Collisionen mit anderem Fuhrwerk an den Strassenkreuzungen zu vermeiden. Für diese Trompeter sind pro Meile Bahn 15 Extra-Pferde erforderlich. Zum Betrieb der Pferdebahnen werden im Ganzen 200 Wagen und 2500 Pferde verwendet, jede Gesellschaft hat ihre besonderen Stallungen und Wagenschuppen. Eine Verschmelzung der verschiedenen Gesellschaften steht in Aussicht.

Die Anlagekosten der Bahnen betragen 20000 bis 25000 £ pro Engl. Meile. Der Oberbau ist sehr solide, ganz aus Eisen, hergestellt. Die breitbasigen Schienen, mit Laschenverbindung an den schwebenden Stössen ruhen auf schmalen, aber hohen, gusseisernen Stühlen, welche in 3 Fuss Abstand von Mitte zu Mitte angebracht und auf ebenen schmiedeeisernen Unterlagsplatten von 18 Zoll Länge, 12 Zoll Breite, mit Schrauben befestigt sind. An der Innenseite des Gleises is der Schienenfuss breiter als an der Aussenseite, so dass die Pflastersteine, welche sich beiderseits an den Schienenfuss anschliessen, an der Innenseite des Geleises die Spurkranzrinnen frei lassen. Ein Theil der Pferdebahnen, im inneren Theil der Stadt, ist mit Schienen von der bei Pferdebahnen sonst üblichen Rinnenform construirt, welche mit Keilen auf hohen gusseisernen Stühlen befestigt sind, die auf schmiedeeisernen gewellten Grundplatten von 6 Fuss Länge ruhen. Bei beiden Constructionen erhalten die Grundplatten ein Stein-Fundament. Diese sehr solide, aber kostspielige, Construction der Pferdebahnen ist vom Ingenieur James Livesay deshalb gewählt, weil Holzschwellen in dem heissen Clima bald verfaulen und weil die Arbeitslöhne in Buenos Ayres so hoch sind, dass Reparaturen möglichst vermieden werden müssen.

Auf den meisten Bahnen fahren die Wagen in Zwischenräumen von 5 oder 10 Minuten in jeder Richtung, mit längeren Zwischenräumen am Morgen und Abend. Die Fahrpreise sind für geringere Entfernungen 2, für grössere 3 Papierdollars, etwa 4 Pce. und resp. 6 Pce. in Englischem Geld. Ausserdem werden Abonnementskarten mit Preisermässigung ausgegeben. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beträgt 5 Engl. Meilen pro Stunde. Die Pferde laufen täglich 15 Engl. Meilen. Die meisten Wagen haben keine Sitze auf dem Verdeck. Im Sommer werden leichte Wagen mit Leinwand-Dach und Vorhängen (ohne Fenster) an den Seiten verwendet. Die Sitze laufen der Quere nach und sind mit umlegbaren Rücklehnen versehen, wie in den Americanischen Eisenbahnen gebräuchlich.

Auf einer der Hauptbahnen wurden im Jahr 1871, bei 10 Meilen Länge, 2500000 Passagiere befördert und 46045 £ eingenommen, wobei die Wagen 386400 Meilen zurücklegten.

---

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Einfuhrverbot von Vieh aus Oesterreich-Ungarn.) Nach Mittheilung des Reichskanzleramts an die geschäftsführende Direction des Vereins ist für die Preussisch-Oesterreichische Grenze das im Januar d. J. erlassene Einfuhr-Verbot noch unverändert in Kraft, weil Anfang April d. J. von Neuem Rinderpestfälle in Oesterreich-Ungarn — und zwar namentlich auch in Galizien — zur Feststellung gekommen sind. Dagegen hat die Königlich Bayerische Regierung das von ihr unterm 8. Januar cr. aus Anlass des Auftretens der Rinderpest in Oesterreich-Ungarn erlassene Einfuhr-Verbot für die Grenze gegen Oesterreich bereits unterm 9. März cr. wieder aufgehoben.

—*tz.*— **Altona-Kieler Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1871). Das Bahngebiet umfasste wie im Vorjahre $32_{,20}$ Meilen, von welchen $14_{,92}$ Meilen doppelgeleisig sind. Das concessionirte Anlage-Capital besteht aus 6150000 Thlr. Actien und 6500000 Prioritäts-Obligationen, wogegen 10689668 Thlr. oder 331977 Thlr. pro Meile Bahnlänge verwendet sind. Die aus dem Reservefonds zur weiteren

und vollständigeren Ausrüstung bis Ende 1871 verwendete Summe betrug 1034915 Thlr.

Die Betriebsmittel bestanden aus 38 Locomotiven mit 24 Tendern, 92 Personenwagen mit 4480 Plätzen, 13 Gepäck-, 495 Güter- und 40 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 76840 Ctr., 3 Schneepflügen, 8 Draisinen, 1 stehenden Maschine am Quai in Altona und 23 Drehwagen. Die Locomotiven legten 114741,6 Nutzmeilen im Jahre 1871 zurück.

Der Verkehr ist im Jahre 1871 zwar nicht so rapide gestiegen, wie auf anderen Bahnen, es wurden aber doch 118494 Personen = 7,68 pCt. und 593960 Ctr. Güter = 7,68 pCt. mehr befördert als 1870. Ueberhaupt wurden befördert: 8202 Personen in der I. Cl., 290799 in der II. Cl., 1301034 in der III. Cl. und 21021 Personen zu ermässigte Fahrpreisen, zusammen 1621056 Personen (davon 914961 im Binnenverkehr), 84127 Ctr. Reisegepäck, 2416 Hunde. 280262 Ctr. Eil- und sperrige Güter, 2915871 Ctr. Güter der Normalclassen und 5186955 Ctr. der ermässigten Classen, zusammen 8383088 Ctr. (davon 4845755 Ctr. im Binnenverkehre), 470699 Ctr. Betriebsdienst- und Baugüter, 279 Equipagen, 15117 Pferde und 173968 Stück Rindvieh, Schweine, Schafe etc. Jede Person hat durchschnittlich 3,59 Meilen und jeder Centner Gut 7,29 Meilen durchfahren, es beträgt mithin die specifische Frequenz im Personenverkehr 180699 Personenmeilen und im Güterverkehr 2004777 Centnermeilen; dabei sind durchschnittlich eingenommen: pro Person und Meile 3,16 Sgr. und pro Centner und Meile 3,60 Pfennige.

Die Einnahmen haben betragen für Personenbeförderung 612134 Thlr., für Reisegepäck 14801 Thlr., für Hunde 411 Thlr., für Militärbeförderungen, Extrazüge etc. 50395 Thlr., für Abonnementsbillets 2592 Thlr., zusammen im Personen-Verkehre 680333 Thlr., (21128 Thlr. per Meile), für Eil- und sperrige Güter 63679 Thlr., für Postgüter 14670 Thlr., für Frachtgüter der Normalclassen 330302 Thlr., für Frachtgüter der ermässigten Classen 223295 Thlr., für Equipagen 1510 Thlr., für Vieh 109550 Thlr., für Militärbeförderungen 23333 Thlr., an Nebenerträgen 35753 Thlr., zusammen im Güterverkehre 802092 Thlr. (24910 Thlr. pro Meile), aus sonstigen Quellen 19567 Thlr., mithin Gesammt-Einnahme 1501992 Thlr. = 46646 Thlr. pro Meile Bahnlänge, resp. 13,09 Thlr. pro Nutzmeile.

Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 274726 Thlr. (8532 Thlr. pro Meile), für die Transportverwaltung 367416 Thlr. (3,20 Thlr. pro Nutzmeile) und für die allgemeine Verwaltung 38922 Thlr. (1209 Thlr. pro Meile), zusammen 681064 Thlr. = 21151 Thlr. pro Meile Bahnlänge resp. 5,94 Thlr. pro Nutzmeile. Die Ausgaben absorbirten 45,34 pCt., der Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 820928 Thlr. = 25495 Thlr. pr. Meile. Derselbe repräsentirt 7,68 pCt. des verwendeten Anlage-Capitals und erhielt folgende Verwendung: zur Verzinsung der Anleihen 146706 Thlr., zur Amortisation derselben 47500 Thlr., zur Einlage in den Reservefonds 17331 Thlr., Geschenk an die Unterstützungscasse 3000 Thlr., zur Deckung eines Zinsverlustes 4500 Thlr., als Zuschuss zur Zahlung der Zinsen des Schleswig'schen Anlage-Capitals 171391 Thlr. und zur Vertheilung einer Dividende für die Stamm-Actien von 7 pCt. im Betrage von 430500 Thlr.

Da die Einnahmen um 53745 Thlr. = 3,71 pCt., die Ausgaben um 9396 Thlr. = 1,40 pCt. und der Ueberschuss um 44349 Thlr. = 9,38 pCt. höher waren als im Vorjahre, so kann man das finanzielle Ergebniss als befriedigend ansehen, wenngleich nur eine eben so hohe Dividende als im Jahre 1870 zur Vertheilung gekommen ist.

Der Reservefonds schloss mit einem Bestande von 381399 Thlr. (gegen 443805 Thlt. ult. 1870) und die Pensionscasse mit 131410 Thlr. bei einer Theilnehmerzahl von 946 Personen ab.

—*tz.*— Schleswig'sche Eisenbahnen. (Geschäftsbericht pro 1871). Die Bahnlänge betrug, wie im Vorjahre 30,5 Meilen. Von dem concessionirten Anlage-Capitale bestehen 5000000 Thlr. in Stamm-Actien und 5000000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen (davon amortisirt 25000 Thlr.); verwendet sind dagegen 8613197 Thlr. oder pro Meile 282400 Thlr.

Die Transportmittel bestanden aus 23 Locomotiven mit 14 Tendern, 48 Personenwagen mit 1888 Plätzen, 16 Gepäck-, 285 Güter-, 21 Arbeits- und 2 Kohlenwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 39080 Ctr., 6 Schneepflügen und 1 Wasserwagen. Im Jahre 1871 legten die Locomotiven 90508 Nutzmeilen zurück.

Im Personen-Verkehre resultirte pro 1871 eine Verkehrs-Zunahme um 29130 Personen = 6,52 pCt., dagegen sind aber 298693 Ctr. Güter = 12,51 pCt. weniger befördert als im Vorjahre. Befördert wurden 2031 Personen in der I. Classe, 53196 in der II. Classe, 418921 in der III. Classe und 1504 zu ermässigten Fahrpreisen, zusammen 475652 Personen (davon 348119 im Binnenverkehre), 42648 Ctr. Reisegepäck, 665 Hunde, 61926 Ctr. Eil- und sperrige Güter, 847411 Ctr. Frachtgüter der Normalclassen und 1476942 Ctr. der ermässigten Classen, zusammen 2386279 Ctr. (davon 953701 Ctr. im Binnenverkehre), 338221 Ctr. Betriebsdienst- und Baugüter, 182 Equipagen, 14867 Pferde und 126206 Stück Rindvieh, Schweine etc. Da durchschnittlich jede Person 4,94 Meilen und jeder Ctr. Gut 9,74 Meilen zurückgelegt hat, so beträgt die specifische Frequenz 77101 Personen- bezieh. 870298 Ctr.-Meilen. Pro Person und Meile wurden 3,17 Sgr. und pro Centner und Meile 3,35 Pf. eingenommen.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 248162 Thlr., für Reisegepäck 8019 Thlr., für Hunde 189 Thlr., für Militärbeförderungen, Extrazüge etc. 10484 Thlr., zusammen im Personen-Verkehre 266854 Thlr. (8749 Thlr. pro Meile), für Eil- und sperrige Güter 19739 Thlr., für Postgüter 12327 Thlr., für Frachtgüter der Normalclassen 118507 Thlr., für Frachtgüter der ermässigten Classen 84899 Thlr., für Equipagen 1032 Thlr., für Vieh 103561 Thlr., für Militärbeförderungen 2739 Thlr., an Nebenerträgen 4583 Thlr., zusammen im Güterverkehre 347387 Thlr. (11390 Thlr. pro Meile), aus sonstigen Quellen 5567 Thlr., überhaupt 619808 Thlr. = 20322 Thlr. pro Meile resp. 6,85 Thlr. pro Nutzmeile.

Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 161178 Thlr. (5285 Thlr. pro Meile), für die Transportverwaltung 172496 Thlr. (1,91 Thlr. pro Nutzmeile) und für die allgemeine Verwaltung 26101 Thlr. 856 Thlr. pro Meile), zusammen 359775 Thlr. = 11796 Thlr. pro Meile resp 3,97 Thlr. pro Nutzmeile. Die Ausgaben absorbirten 58,05 pCt. der Einnahmen.

Unter Hinzurechnung von 13250 Thlr. Zinsen von den Capitalien des Reservefonds und 54763 Thlr. Zinsen von Effecten des Dispositionsfonds beträgt der Ueberschuss 328046 Thlr. = 10756 Thlr. pro Meile. Derselbe verzinst das verwendete Anlage-Capital mit 3,28 pCt. Von demselben wurden 25000 Thlr. zur Amortisation und 303046 Thlr. zur Verzinsung des Anlage-Capitals verwendet. Da die Verzinsung aber 474437 Thlr. erforderte, so musste die Altona-Kieler Gesellschaft 171391 Thlr. — gegen 102662 Thlr. im Vorjahre — zuschiessen.

Das finanzielle Ergebniss war überhaupt nicht zufriedenstellend, denn die Einnahmen waren um 16644 Thlr. = 2,62 pCt. geringer, die Ausgaben um 41782 Thlr. = 13,14 pCt. höher als im Vorjahre, wogegen incl. der Zinsen der Ueberschuss nur um 3664 Thlr. = 0,45 pCt. geringer war als 1870.

Der Reservefonds hatte ult. 1871 einen Bestand von 263950 Thlr. und der Dispositionsfonds von 1136803 Thlr.

* Preussische Ostbahn. Die Zweigbahn Petershagen-Rüdersdorf wird voraussichtlich erst im August oder September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Jedoch wird beabsichtigt, behufs Transport von Kalksteinen nach Berlin dieselbe provisorisch in Betrieb zu nehmen. Bestimmte Festsetzungen sind hierüber aber zur Zeit noch nicht getroffen.

Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Stationen Topkowitz-Kartitz und Lukawetz.) Am 1. Juni 1872 wurde die Station Topkowitz-Kartitz zwischen Nestržic und Bodenbach für den Frachtenverkehr eröffnet. Es werden sonach seit obgenannten Tage Frachtgüter von und nach Topkowitz-Kartitz zum Transporte übernommen. Für Frachtgüter von und nach der Station Topkowitz-Kartitz kommen die in dem allgemeinen vom October 1870 an giltigen Tarife enthaltenen Frachtentarifsätze zur Anwendung.

An demselben Tage werden die bisher blos für den Personendienst eingerichtete Station Lukawetz (zwischen Müglitz und Hohenstadt) auch für den Frachtenverkehr eröffnet, jedoch können von da an bis auf Weiteres nur Frachtgüter in vollen Wagenladungen von und nach dort in Versandt gebracht werden. Die Gebührenberechnung wird nach dem officiellen Tarife und den dafür geltenden Bestimmungen erfolgen.

Sachsen. Das 8. Stück des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Königreich Sachsen enthält u. A.: 1) Bekanntmachung vom 13. April d. J., den zwischen der Königlich Sächsischen, der Grossherzoglich Sächsischen und der Fürstlich Reussischen älterer Linie Regierung über die Anlegung einer von Wolfsgefährt aus im Elsterthale bis in die Nähe von Weischlitz an der Plauen-Oelsnitzer Staatsbahn zu führenden Eisenbahn abgeschlossenen Staatsvertrag vom 19. December v. J. betreffend; 2) Decret vom 13. April d. J., wegen Concessionirung der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahngesellschaft; 3) Verordnung vom 13. April d. J., die Abtretung von Grundeigenthum zur Erbauung der vorgedachten Eisenbahn betreffend.

Das in der Ausgabe begriffene 10. Stück desselben Gesetz- und Verordnungsblattes vom Jahre 1872 enthält u. A.: Bekanntmachung vom 19. April d. J., den zwischen der Königlich Sächsischen und der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung über die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Gaschwitz und Meuselwitz abgeschlossenen Staatsvertrag vom 8/9. Februar d. J. betreffend; Decret vom 19. April d. J. wegen Concessionirung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn-Gesellschaft; Decret vom 29. April d. J. wegen Concessionirung der Eisenbahn Glauchau-Wurzen.

* Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarif No. 1 vom 15. November 1869 und zum Reglement vom 1. April 1872 ist in Folge der Eröffnung der Elm-Gemündener Bahn Tarifnachtrag III, gültig vom 1. Juni 1872, soeben erschienen, nach welchem die Stationen Hersfeld, Fulda und Gelnhausen der Bebra-Hanauer Bahn, sowie Giessen, Lauterbach und Alsfeld der Oberhessischen Bahnen in den Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehr einbezogen worden sind.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

6. Juni König Christian VIII. Ostseebahn zu Altona. S. S. 594.
9. „ Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.
10. „ Kiew-Brest Eisenbahn zu
10. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu Wien.
11. „ Warschau-Teresspoler Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
12. „ Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 602.
12. „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
15. „ Vorarlberger Eisenbahn zu Wien.
15. „ Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau.
17. „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin.
17. „ Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
20. „ Rechte Oderufer-Eisenbahn zu Breslau. S. S. 635.
22. „ Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 653
26. „ *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg.
26. „ Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602.
27. „ Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
27. „ Rhein-Nahebahn zu Kreuznach.
28. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn (ausserordentliche und ordent-
28. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. „ Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben.
28. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg.
29. „ Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin.
30. „ Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz.
9. Juli Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg.

### Einzahlungen.

**Berliner Nordbahn.** Die Actionäre haben 20% auf die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien bis spätestens 1. Juli d. J. an die Berliner Bank zu Berlin (Unter den Linden 17) resp. die von derselben errichteten Einzahlungsstellen, welche zur Empfangnahme der Gelder und zur Ertheilung der erforderlichen Zahlungsbescheinigung auf die Quittungs-Bogen ermächtigt sind, zu leisten.

### Submissionen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 5. Juni | zu Köln | Rheinische E. | Restaurationsverp. Hörrem | — |
| 5. „ | zu Hamm | Westfälische E. | Abbruch des Locomotiv- und Wagenschuppens und Neubau des Locomotivschuppens und der Schmiede auf Bahnh. Hamm. | 654 |
| 5. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Schienen u. Laschen | 619 |
| 5. „ | zu Dorsten a.d. Lippe | Venlo-Hambg. B. | Barrièren u. Wärterbuden für Wesel-Haltern | — |
| 5. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Uniform-Materialien | 533 |
| 5. „ | zu Altena | Bergisch-Märkische E. | Glasirte Thonröhren | — |
| 6. Juni | zu Cassel | Hess. Nordbahn | Herstellung des 2. Geleises von Stat. 19 bis Bahnhof Mönchehof und von Bahnh. Liebenau bis zum Diemel-Viaducte | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofs-Restauration zu Solingen | |
| 7. „ | zu Königsberg | Preuss. Ostbahn | Neubau einer Beamtenwohnung | — |
| 7. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Bahnschwellen | 563 |
| 8. „ | zu Messkirch | Badische Staatsb. | Bearbeitete Steine | — |
| 8. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Eisenarbeiten | 602 |
| 10. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen | 595 |
| 10. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 571 |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Bruchsteine | — |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Maurerarbeiten | — |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Erd- und Planirungsarbeiten | — |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Brücken und Durchlässe: Hochfeld-Speldorf | — |
| 11. „ | zu Essen | Bergisch-Märkische E. | Erd- u. Maurer-Arbeiten (Rangir-Bahnhof Essen) | — |
| 11. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Eiserne Ueberbrückungen | 619 |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofsrestaur.-Verp. zu Aachen-Templerbend | — |
| 12. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Gusseiserne Rohre | 654 |
| 12. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Herstellung von Fussböden des Schuppens der Wagenreparatur-Werkstätte bei Dortmund | — |
| 12. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 602 |
| 12. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Wagenreparatur-Werkstätte | 619 |
| 12. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Personenwagen etc. | 638 |
| 13. „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | 50 000 Stück eichene oder kianisirte Mittelschwellen | — |
| 13. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 640 |
| 14. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Umbau der Brücke bei Geisweid | — |
| 14. „ | zu Hannover | Hannov. Saatsb. | Dampfmaschine und Pumpe | 654 |
| 15. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Entwässerungs-Canäle auf den Bahnhöfen Altenhundem u. Siegen | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Vermessung der Bahnstrecke Arnsberg-Bestwig | — |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Optische Telegraphen | 654 |
| 15. „ | zu Frankfurt a. M. | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Erdarbeiten | 619 |
| 15. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Uniform-Tuche | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 30 000 Mtr. Heckenpflanzen | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostb. | Präparirte Heizkohlen | 653 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Material-Abgänge | 655 |
| 19. „ | zu Erfurt | Werrabahn | Eisenbahnschienen | 654 |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten der Volmethalbahn | — |

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Grossherzogl. Badische Bahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter bis Ende April 1872.

W 1. 1 leeres Petroleumfass (40 Pfd.)
1 Kistchen Bücher (41 Pfd.)
W 2. 1 leeres Petroleumfass (40 Pfd.)
D W 407. 1 leeres Petroleumfass (40 Pfd.)
D R 81. 1 leeres Petroleumfass (40 Pfd.)
D H 529. 1 leeres Petroleumfass (39 Pfd.)
D W 415. 1 leeres Petroleumfass (39 Pfd.)
W W 300. 1 leeres Petroleumfass (39 Pfd.)
1 leeres Petroleumfass (40 Pfd.)
1 Gebund Eisenblech (42 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

5 Tafeln Blech lagern in Heidelberg.

HB. 1 Sack Tuchabfälle (111 Pfd.)
S P. 1 Ballot Flaschenemballage (30 Pfd.)
M. 1 eiserner Rost (17 Pfd.)
10 Stab Radeisen (197 Pfd.)
} lagern in Jagstfeld.

G B 211. 1 Collo Muster (15 Pfd.) } lagern in Würzburg.
Georg-Nurnberg. 2 Bündel leere Säcke (98 Pfd.) }

Z 1871. 1 Kiste leere Kisten (90 Pfd.) lagert in Bruchsal.
T M 1937. 1 Fässchen (96 Pfd.) lagert in Pforzheim.
G B 6901. 1 Päckchen Papier (18 Pfd.) lagert in Ettlingen.
Ad. Schmitt. 1 gelber Koffer (32 Pfd.) lagert in Rastatt.
J S. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 106 Pfd.) lagert in Bühl.
1 Platte Zinkblech (29 Pfd.) lagert in Kehl.

Brey München. 3 leere Bierfässchen (196 Pfd.)
J L K 45. 1 Rolle Packtuch (140 Pfd.)
} lagern in Strassburg.

3 Ringe Eisendraht (102 Pfd.) lagern in Dinglingen.
G K 6. 1 Tonne (Inhalt unbekannt) lagert in Freiburg. B.
J W S 628. 1 Kiste Schulbücher (25 Pfd.) lagert in Müllheim.

Mayer 4207. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 104 Pfd.)
A A D 10838. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.)
P 236. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.)
S M 1567. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.)
TF 9354. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.)
V W F 616. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.)
A C 1877. 1 Kiste Farben (168 Pfd.)
1 Pack Schaufeln (40 Pfd.)
H. 1 Sack leere Säcke (200 Pfd.)
E E B 812. 1 Kiste
G G
H H 442. 1 Fass Erz (518 Pfd.)
J T 492. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 97 Pfd.)
1 Stange Stahl (42 Pfd.)
H 40837. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.)
D U 8519. 1 Kiste Cichorien (75 Pfd.)
} lagern in Basel.

1 Bund Flacheisen (72 Pfd.) lagert in Lörrach.

H A B 5567. 1 Pack Papier (40 Pfd.)
G U 4299. 1 Pack Papier (40 Pfd.)
1 Pack Eisenwaaren (46 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

F L. 1 Fass Oel (350 Pfd.) lagert in Pforzheim.
G K 5. 1 leere Kiste (90 Pfd.) lagert in Villingen.

### Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

H 2. 2 Stück Stahl (560 Pfd.) lagern in Cassel seit 8. Januar cr.
K S 1836. 1 Fass Emballage (32 Pfd.) lagert in Cassel s. 16. März cr.
O 6649. 1 Kiste Stearinlichter (40 Pfd.) lagert in Cassel s. 16. März cr.
S & C 572. 1 Fass Soda (880 Pfd.) lagert in Cassel seit 3. Mai cr.
7 Stück grosse leere Fässer lagern in Cassel seit 18. März cr.
1 Feldschmiede lagert in Cassel seit 3. Mai cr.
2 neue Dielen 12' lang 8" breit lagern in Liebenau seit 7. März cr.

### K. k. priv. Böhmische Westbahn. Ende April 1872.

1 Pack Heizrequisiten (8 Pfd.) von Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
F W 203. 1 Fass (Inhalt unbekannt 133 Pfd.) von Magazins-Scontrirung lagert in Radnic.

## Verzeichniss

der im Monate April c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

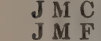
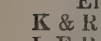
C B. 1 Sack hölzerne Mulden (32 Pfd.) lagert in Braunschweig.
Kunstdampfmühle Ernst Walting 4383. 1 Pack leere Säcke (87 Pfd.) lagert in Braunschweig.
1 neues Winkeleisen lagert in Wegersleben.
G K 140. 1 Ballen (62 Pfd.) lagert in Oschersleben.

1404. 1 leere Käsekiste (18 Pfd.) lagert in Oschersleben.
1 Eisenplatte, $1_{42}$ m. lang, 20 cm. breit und 2 cm. stark (82 Pfd.) lagert in Salzgitter.
I (weiss). 3 Stangen Eisen lagern in Holzminden.
HK 3155, 3205. 2 eiserne Schraubstöcke (120 Pfd.) lagern in Holzminden seit Januar c.
O E 31. 1 Pack leere Säcke (38 Pfd.) lagert in Seesen seit Januar c.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hessischen Ludwigs-Bahn** am 1. Mai 1872 überzähligen Güter.

### I. Kisten und Koffer.

A 1. 1 Kiste Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz (Güt.-Exped.).
A G 4. 1 Koffer Effecten (36 Pfd.) lagert in Mainz.
B V 39. 1 Kiste Liebesgaben (100 Pfd.) lagert in Mainz.
C B 11. 1 Kiste Emballagen (24 Pfd.) lagert in Mainz. Mainz-Neunkirchen bezettelt.
C F 58. 1 Kiste Verbandzeug (53 Pfd.) lagert in Mainz.
C K 2. 1 Kiste Couverts (48 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C M 101. 1 Kiste Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
C M. 1 Koffer Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz.
D E 1734. 1 Kiste Flaschenhalter (34 Pfd.) lagert in Mainz.
E S 3354. 1 Kiste mit 4 Winterröcken (40 Pfd.) lagert in Mainz.
E S 5557. 1 Kiste Verbandzeug (34 Pfd.) lagert in Mainz.
F 43. 1 Kiste Militär-Effecten (189 Pfd.) lagert in Mainz.
F S 1568. 1 Kiste leere Flaschen (24 Pfd.) lagert in Mainz.
G H 242 oder R L 4. } 1 Koffer Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz.
G L 4718. 1 Kiste Emballage (14 Pfd.) lagert in Mainz.
G² S 155. } G S } 1 Kiste Nähmaschine und alte Kleider (147 Pfd.) lagern in Mainz (Eilg.-Exp.). Strassburg-Weissenburg bezettelt.
G V 4198. 1 Kiste Seife (279 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H B. 4 Kisten Glas (650 Pfd.) lagern in Mainz.
H B 10. 1 Kiste Rothwein (67 Pfd.) lagert in Mainz.
H P E S Posen. 1 Kiste Militär-Effecten (64 Pfd.) lagert in Mainz.
H S 799. 1 Kiste Tapeten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
H T 18. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) lagert in Mainz.
H S 537. 1 Kiste Hutschachteldeckel (18 Pfd.) lagert in Mainz.
J A 20. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) lagert in Mainz.
J H W 615. 1 Kiste leere Flaschen (74 Pfd.) lagert in Mainz.
K 2582 oder 2032. } 1 Kiste Wichse (48 Pfd.) lagert in Mainz.
J M C 3511. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.) lagert in Mainz.
J M F 43542. 1 Kiste Köln. Wasser (15 Pfd.) lagert in Mainz.
J O. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Mainz. Eger-Mainz Eilgut, Zollblei v. Asch bezettelt.
K & R 91. 1 Kiste Verbandzeug (38 Pfd.) lagert in Mainz.
L E B 519 u. 494. 2 Kisten Säcke mit Hemken für Tragbahren (332 Pf.) lagern in Mainz.
M L I. 1 Kiste Effecten (97 Pfd.) lagert in Mainz.
M O C 1570. 1 Kiste Küchengeräthe (79 Pfd.) lagert in Mainz.
N I. 1 Koffer Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
P & C 335. 1 Kiste leere Flaschen (103 Pfd.) lagert in Mainz.
P C M 774. 1 Kiste Kratzen (111 Pfd.) lagert in Mainz.
S 8. 1 Koffer Effecten (38 Pfd.) lagert in Mainz.
S 1. 1 Kiste Hufnägel (50 Pfd.) lagert in Mainz.
V 1. 1 Kiste Werkzeug (27 Pfd.) lagert in Mainz.
W & B 8112. 1 Kiste Wollenzeug (194 Pfd.) lagert in Frankfurt. Neuss-Landshut bezettelt.
W L. 5 Kisten Marmor (2000 Pfd.) lagern in Mainz (Güter-Exped.).
W L 8010. 1 Kiste Bilderrahmen (160 Pfd.) lagert in Mainz.

1310. 1 Kiste Pfeffer (22 Pfd.) lagert in Mainz.

613. 1 Kiste Weisszeug (13 Pfd.) lagert in Mainz.

7661. 1 Kiste Weisszeug (165 Pfd.) lagert in Mainz.
Artillerie-Depot Mainz. 1 Kiste Militär-Effecten (189 Pfd.) lagert in Mainz.
Coblenz 276. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.) lagert in Mainz.
Bataillon Erkelens. 1 Kiste Militärstiefeln (300 Pfd.) lagert in Mainz.
Messre Bonnet frères E Quignon & Cie. Boulogne s/M. 1 Kiste (71 Pfd.) lagert in Mainz. Londoner Ausstellung, Zollblei von Köln bezettelt.

### II. Ballen & Paquete.

B H 66. 3 Ballen Papier (250 Pfd.) lagern in Mainz.
G J & C 1977. 1 Kiste Korkstopfen (22 Pfd.) lagert in Darmstadt. Mainz-Darmstadt bezettelt.
J A 6936. 1 Kiste Düten (31 Pfd.) lagert in Mainz.
J H M 581. 1 Kiste Tuch (13 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 118. 1 Bällchen Glas-Papier (45 Pfd.) lagert in Mainz.
J M 918. 1 Ballot Sägen (35 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
L & C 1296. 1 Ballot Kurzwaaren (103 Pfd.) lagert in Mainz.
N 11/12. 2 Ballot Wolle (104 Pfd.) lagern in Mainz.
N C 266. 1 Ballot Leinen Schurzzeug (26 Pfd.) lagert in Mainz.
S E 204 (1871). 1 Ballot Hopfen (174 Pfd.) lagert in Mainz. Eilg. Darmstadt bezettelt.

136. 1 Päckchen 1 Englische gegliederte Stahlkette (34 Pfd.) lagert in Mainz. Zollblei von Köln bezettelt.

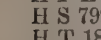
### III. Fässer und Kübel.

A D 1. 1 Fass Nägel (70 Pfd.) lagert in Mainz.
A S 542. 1 Fass Bleiweiss (131 Pfd.) lagert in Mainz.
C K 1861. 1 Fass Cement (495 Pfd.) lagert in Mainz.
G S oder $_4T_4$ 310. 1 Fass Leim (298 Pfd.) lagert in Mainz.
J M 1673. 1 Fass Soda (273 Pfd.) lagert in Mainz.
S M 463. 1 Fass Rum (172 Pfd.) lagert in Mainz.
S V 4. 1 Fass Schrauben (228 Pfd.) lagert in Mainz.

### IV. Säcke.

B. 1 Sack Säcke (84 Pfd.) lagert in Mainz.
D. 1 Sack Säcke (39 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H J 1/3. 3 Sack Leinen (295 Pfd.) lagern in Frankfurt.
J F G. 1 Bündel Säcke (52 Pfd.) lagert in Bingen. Viersen-Köln bezettelt.
J H R. 1 Sack (38 Pfd.) lagert in Mainz.
J W 242. 1 Sack Säcke (138 Pfd.) lagert in Mainz.
K. 1 Sack Fruchtsäcke (77 Pfd.) lagert in Mainz.
M 208. 1 Sack Spunden (66 Pfd.) lagert in Mainz.
M. 3 Sack Caffee-Säcke (115 Pfd.) lagern in Mainz.
S 1/2. 2 Sack leinene Decken (120 Pfd.) lagern in Mainz.
Subsistances Militaires. 2 Sack Säcke (124 Pfd.) lagern in Mainz.

### V. Körbe.

G N 1. 1 Pack Körbe (98 Pfd.) lagert in Bingen.
J D 967. 1 Korb Patentsplinte (113 Pfd.) lagert in Mainz.
J H P 835. 1 Korb Leim (110 Pfd.) lagert in Mainz.
J P B 2. 1 Korb Krüge (156 Pfd.) lagert in Mainz.
K N 2010. 1 Korb Eisenwaaren (275 Pfd.) lagert in Mainz.

7157. 1 Korb Blechflasche (10 Pfd.) lagert in Mainz.
Dr. Lateron. 1 Schliesskorb Kleider (52 Pfd.) lagert in Mainz.

### VI. Dienstmaterial.

G A Moser. 1 Wagen-Decke lagert in Mainz.
Y L 4839. 1 Wagen-Decke lagert in Mainz.

### VII. Diverse.

L² 66. 1 Holzverschlag Papier (111 Pfd.) lagert in Mainz.
R & C 1145/6. 2 Paar Räder (583 Pfd.) lagern in Mainz.

3 Stück Flacheisen (58 Pfd.) lagern in Mainz.
Gernander. 1 Tasche 1 Schützenrock (9 Pfd.) lagert in Frankfurt.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter. Aufgestellt im April 1872.

AH 3996. 1 Verschlag Marmor (37 Pfd.) lagert in Giessen.
A S 169. 1 Kiste Kratzen (220 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
AB 139. 1 Fass Branntwein (169 Pfd.) lagert in Emmerich.
A S 3917. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in Deutz.
B M 136. 1 Strick lagert in Wesel.
B P 667. 1 Fass Kraut (230 Pfd.) lagert in Altenessen.
B 4. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Bielefeld.
B S 263. 1 Kiste Handwerkszeug (163 Pfd.) lagert in Deutz.
B S. 1 Pack 6 leere Körbe (11 Pfd.) lagert in Deutz.
B Z 97/100. 4 Kisten Tapeten (1323 Pfd.) lagern in Düsseldorf. Jeumont bezettelt.
B 928. 1 Fass Tinte (82 Pfd.) lagert in Münster.
B K. 1 Korb Eisenwaaren (55 Pfd.) lagert in Wesel.
C M 240. 1 Korb Nudeln u. Rosinen (56 Pfd.) lagert in Giessen.
C F 2. 1 Pack Papier (80 Pfd.) lagert in Deutz.
D S 2500/1. 2 leere Fässer (83 Pfd.) lagern in Kuppersteg.
D M. 2 Bund Bandeisen (160 Pfd.) lagern in Deutz.
E K 19. 1 leere Kiste (100 Pfd.) lagert in Emmerich. Bodenbach bezettelt.
E M S 1340. 1 Kiste ird. Krahnen (36 Pfd.) lagert in Betzdorf.
E W 26. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Deutz.
F. 5 Colli Ofentheile (65 Pfd.) lagern in Deutz.
F 17147. 1 Sack Bohnen lagert in Deutz.
F 21. 1 Ballen Wollabfall (54 Pfd.) lagert in Deutz.
F V 21. 1 Pack Papier (80 Pfd.) lagert in Deutz.
F W 670. 1 Ballen Schustergarn (110 Pfd.) lagert in Deutz.
F E S 447. 1 Kiste (100 Pfd.) lagert in Minden.
G B 79. 1 Sack Pflaumen (95 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.

C 310. 1 Kiste (65 Pfd.) lagert in Deutz. Wülfrath-Aprath bezett.
G 1533. 1 Pack Papier (120 Pfd.) lagert in Deutz.
G J 2116. 1 Kiste physik. Instrumente (62 Pfd.) lagert in Deutz.
G T S 2751. 1 Pack gelbe Pappe (50 Pfd.) lagert in Deutz.
G H 749. 1 Kiste Leinenwaaren (103 Pfd.) lagert in Herford.
G H 750. 1 Kiste Leinenwaaren (36 Pfd.) lagert in Herford.
G E 5006. 1 Kiste Tafelsalz (58 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G E 5017. 1 Kiste Tafelsalz (58 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G D S 277½. 1 Pack Papier (27 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
H G 2557. 1 Korb Material-Waaren (20 Pfd.) lagert in Giessen.
H K 2221. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Dillenburg.
H 1 Deckel lagert in Deutz.
H R 7. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in Deutz.
H R N 470. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in Deutz.
H 1. 1 Commode
H 2. 1 Kinderwiege } (280 Pfd.) lagern in Emmerich.
H 3/4. 2 Bettstellen
HF 1119. 1 Korb Cacao (55 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H S 81 u. 85. 2 leere Kisten (24 Pfd.) lagern in Brackwede.
HF 19. 1 Sack Holzwaaren lagert in Oelde.
H T M. 1 Fass Branntwein (170 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
H. 48 kleine Korbwiegen (26 Pfd.) lagern in Deutz.
H J H 827. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Deutz.
J K H
M C H. } 1 leeres Fuderfass (250 Pfd.) lagert in Mülheim.
J R 5375. 1 Kiste (53 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
J L C 9176. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Oberhausen.
J R 6. 1 Ballen Lumpen (117 Pfd.) lagert in Deutz. Wetzlar bezettelt.
J D W 823. 1 Korb Feilen (45 Pfd.) lagert in Betzdorf.
J K 7. 1 Ballen Kaffee (107 Pfd.) lagert in Deutz.
J J s 462. 1 Fass Kraut (123 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J G S Dresden. 1 Pack leere Säcke (16 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J S 50. 1 Ofenplatte (10 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
J S 4. 1 Kasten mit 8 Schubladen (68 Pfd.) lagert in Deutz.
K 12220, 12165. 2 leere Kisten (225 Pfd.) lagern in Betzdorf. Eupen bezettelt.
K. 3 Pflugschaaren (23 Pfd.) lagern in Giessen.
K & C 2356. 1 leeres Packfass (10 Pfd.) lagert in Siegen.
K O 247. 1 Kiste (68 Pfd.) lagert in Mülheim.
K 930/1. 2 Ballen Säcke (68 Pfd.) lagern in Herne.
K N 782. 1 Fass Branntwein (170 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
K 715. 2 leere Körbe (10 Pfd.) lagern in Deutz.
K. 3 Colli Ofentheile (48 Pfd.) lagern in Deutz.
L. 1 Ofentheil (12 Pfd.) lagert in Deutz.
L S. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Wesel.
M R 4. 1 Ballen Kalbfelle (156 Pfd.) lagert in Giessen. Wetzlar bezettelt.
M 1. 1 Kiste Hausgeräthe (207 Pfd.) lagert in Wetzlar.
M. 1 Ofenrohr (7 Pfd.) lagert in Deutz.
M T. 1 Korb lederne Riemen (83 Pfd.) lagert in Deutz.
M G 360/1. 2 Fässer Cognac (430 Pfd.) lagern in Düsseldorf. Jeumont bezettelt.
M. 1 Sack alte Kleider (23 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
M K 4. 1 Ballen leere Säcke (38 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
N S 523. 1 Kiste Feigen (26 Pfd.) lagert in Borbeck.
N 901. 1 Korb Candis (29 Pfd.) lagert in Herne.
O K 341. 1 leeres Bierfass (76 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
P 192. 1 Kiste (54 Pfd.) lagert in Minden.
P C 1614. 1 Bürde Stahl (103 Pfd.) lagert in Ahlen.
P. 2 eiserne Kochtrommeln (43½ Pfd.) lagern in Haltern.
R 44. 1 leerer Kübel (12 Pfd.) lagert in Borbeck.
R S. 3 gusseiserne Rahmen (196 Pfd.) lagern in Giessen.
R S 5534. 1 Ballen Manufacturwaaren (20 Pfd.) lagert in Oberhausen.
R R 781. 1 Fass Soda (590 Pfd.) lagert in Oberhausen.
R L T 8. 1 Kiste Blechkasten (160 Pfd.) lagert in Deutz.
R D 234. 1 Ballen schwarzes Tuch (21 Pfd.) lagert in Düsseldorf. Gütersloh-Aachen bezettelt.
S A D 257/8. 2 Verschläge Steinplatten lagern in Appelhülsen. Appelhülsen bezettelt.
S S 17. 2 eiserne Platten (648 Pfd.) lagern in Oberhausen.
S E 3058. 1 Gasrohr (15 Pfd.) lagert in Oberhausen.
T & F 693. 1 Korb Springfedern (332 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
T L 24. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Deutz.
T. 1 Pack Ofenringe (18 Pfd.) lagert in Giessen.
V B 6. 1 Fass Petroleum (320 Pfd.) lagert in Borbeck.
V 1/2. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Deutzerfeld.
V. 1 Pack 4 Roste (18 Pfd.) lagert in Ahlen.
V 2. 1 Sack Bohnen (202 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
W I E U 101. 1 Kiste Spielwaaren (34 Pfd.) lagert in Emmerich. Gotha-Oberhausen bezettelt.
W B H 8. 1 Kiste Spielwaaren (161 Pfd.) lagert in Bielefeld.
W. 1 Collo Ofentheil (35 Pfd.) lagert in Deutz.
W O 9518. 1 leere Kiste (13 Pfd.) lagert in Deutz.
W W 312. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in Mülheim.
W W 635. 1 Ballen Leder (31 Pfd.) lagert in Herford.
W G 23. 1 Kiste eiserne Klammern (172 Pfd.) lagert in Deutz.
W G 24. 1 Kiste eiserne Platten (107 Pfd.) lagert in Deutz.
X. 99 Stück eiserne Platten (1788 Pfd.) lagern in Altenessen.
X. 1 Pack Garnabfall (218 Pfd.) lagert in Deutz.
X. 1 Collo Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert in Deutz.
P 2835. 1 Korb Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert in Oberhausen. Wesel-Hannover bezettelt.
Gebr. E 168. 1 Ballen Leder (34 Pfd.) lagert in Osnabrück.
Oldendorf 46, 814, 254, 908, 688. 5 leere Bierfässer (100 Pfd.) lagern in Gütersloh. Melle ab Ibbenbüren bezettelt.
Schwarz Bernstf. 3 Ballen Säcke (180 Pfd.) lagern in Deutz.
v. Rolleskem Soyer Cournay. 1 Kiste Handschuhe (70 Pfd.) lagert in Deutz.
W. Struck 3938. 1 Fass Bier (281 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C. Herriger, Duisburg. 1 Pack leere Säcke (60 Pfd.) lagert in Düsseldorf. Heidelberg-Giessen bezettelt.

867. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Deutz.

4762. 1 Kiste Cigarren (59 Pfd.) lagert in Deutz.

1 Pack Lumpen (48 Pfd.) lagert in Deutz.

13092. 1 Sack Kleesamen (97 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
No. 28. 1 Fass (430 Pfd.) lagert in Oberhausen.
No. 631. 1 Ofen u. 15 eis. Platten lagern in Deutz.
No. 6056. 1 Probekistchen Wein (2 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
3 Colli Ofentheile (9 Pfd.) lagern in Borbeck. Rheda-Borbeck bezettelt.
1 Kiste Hausgeräthe (207 Pfd.) lagert in Emmerich. Wetzlar bezettelt.
1 Stange Eisen (125 Pfd.) lagert in Herborn.
1 leeres Fass (92 Pfd.) lagert in Deutz.
1 Eichenbalken lagert in Appelhülsen.
1 Sack Kleesamen (140 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Bund Seegras (48 Pfd.) lagert in Münster.
2 Sack Spunde (160 Pfd.) lagern in Mülheim.
1 Pack Hakenstiele (50 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
27 Colli Eisen u. 2 eis. Bolzen (121 Pfd.) lagern in Wesel.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro April 1872 lagernden Güter.

B 603. 1 Pack Gasröhrenmuffen (15 Pfd.) auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
B 1. 1 Kleiderständer von Halberstadt lagert in der Güter-Expedition Berlin.
B 59. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 36 Pfd.) von Hamburg lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
B 135. 1 Bürde Stahl (104 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
B 121. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 63 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Berlin.
B P 1493. 2 Kisten Kistenbretter (11 Ctr. 30 Pfd.) von Wunstorf lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halbestädter Bahn.
B P 718. 1 Fass Eisenwaaren (5 Ctr. 66 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
C B 10/11. 2 leere Fässer (70 Pfd.) auf dem Boden lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
C F 1855. 1 Serrone Tabak (99 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Halberstadt.
D G & Z 6468 Halberstadt. 1 leeres Spiritusfass lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
F C S 150. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 90 Pfd.) von Hof lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
F P 1/8. 8 Säcke Garn (5 Ctr. 67 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
G A 24. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) aus Wagen 4285 H lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
G C 426. 1 Kiste Flaschen (42 Pfd.) auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
G G 3364. 1 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 64 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
H 22873. 1 leere Kiste (12 Pfd.) auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Stendal.
H D 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
H L 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Berlin.
H S 145. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
J N 219. 1 Kiste Tabak (7 Ctr. 21 Pfd.) } von Oberhausen lagern in
„ 220. 1 Kiste Tabak (702 Pfd.) } der Güter-Exped. Berlin.

K O C I/III. 1 Kiste u. 2 Pack Militär-Effecten (47 Pfd.) von Wunstorf lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberst. Bahn.
K S 87. 1 Collo Papier (2 Ctr. 25 Pfd.) von Hannover lagert in der Güter-Expedition Berlin.
M H 6216. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 77 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
Berlin O S 5423. 1 leere Kiste (14 Pfd.) auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Stendal.
Osterloh. 1 Kiste (Inh. unbekannt) auf dem Boden lagert in Stendal.
R. 1 Sack Düngersalz (1 Ctr. 14 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Wustermark.
C W 9. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) aus Wagen 6469 MH lagert in der Güter-Expedition Cöthen.
103/8, 119/21. 9 Säcke Wolle (23 Ctr. 10 Pfd.) von Wunstorf lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
CR 1549. 1 leeres Spiritusfass lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
D 293. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 77 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Berlin.
HHE 1884/5. 2 Fässer Wein (3 Ctr. 26 Pfd. u. 5 Ctr. 42 Pfd.) von Hamburg lagern in der Güter-Expedition Magdburg, Wittenberge'sche Bahn.
1801. 1 leere Kiste (31 Pfd.) auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Stendal.
732—33. 1 eis. Träger (1 Ctr. 34 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in der Güter-Expedition Vinzelberg.
741—42. 1 Stange T Eisen (68 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in der Güter-Expedition Vinzelberg.
1 Stange [ Eisen (84 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in der Güter-Expedition Vinzelberg.
1/4 × 1/4 weiss. 1 Bund, 7 Stangen Stabeisen, (107 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagern in der Güter-Expedition Gardelegen.
1 gr. leinen. Wagen-Plan lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 leerer Weidenkorb (10 Pfd.) von Deutz lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Viehgitter von Rittershausen lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
1 Plan von Wolmirstedt lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
1 grüner Koppelbaum 8" lang aus Wagen 4027 MH lagert in der Güter-Expedition Wittenberge.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Neckar-Bahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke am 1. Mai 1872.

#### Station Frankfurt.

a. Gepäckstücke.

1 bunte Reisetasche (35 Pfd.) bezettelt Kehl-Frankfurt. Nr. 81.
1 schwarzer Lederkoffer mit grauem Ueberzug (30 Pfd.) bezettelt Berlin-Frankfurt Nr. 737.
1 schwarzes Leder-Felleisen (20 Pfd.) bezettelt Strassburg-Fft. Nr. 40.
1 schwarzer Lederkoffer mit grauem Ueberzug (15 Pfd.) bezettelt H. B. Stettin.
1 Handkofferchen von schwarzem Wachstuch (25 Pfd.) bezettelt Amsterdam-Frft. Nr. 153.
1 grauleinener Koffer (30 Pfd.) bezettelt Leipzig-Frft. Nr. 659.
1 schwarzes Handkofferchen (18 Pfd.)
1 Holzkoffer mit Leder überzogen (55 Pfd.) bezettelt Bremen-Frft. Nr. 437. Auswanderergut.

b. Güter.

D S 21280. 1 Kiste.
H S 734. 1 Ballot.
H J 1/3. 3 Säcke Leinen.
W B 8112. 1 Kiste.
S 1232. 1 Kiste.
O K 2. 1 Kiste.
Gernander. 1 Reisetasche.
H S 2. 1 Kiste.
K L 31. 1 Kiste Militär-Effecten (98 Pfd.).
A. 19 Colli Ofentheile (92 Pfd.).
E 3. 1 Ballot Lumpen (125 Pfd.).
B 42/46. 5 Säcke Sago.
K 56/58. 3 Bündel leere Säcke.
K M & C 2847/8. 2 Kisten Porzellan (210 Pfd.).

#### Station Darmstadt.

Güter.

B R 10. 1 Pack Strohpapier (36 Pfd.).
F N 480. 1 Kiste (135 Pfd.).
H 1 Sack Samen (65 Pfd.).
F S 7. 1 Sack Kordel (76 Pfd.).
HB 1053. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
C D P 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.).
S 28. 1 Ballen Wollwaaren (25 Pfd.).
4875. 1 Sack mit leeren Fässchen (10 Pfd.).
M 7819. 1 Kübel Pech (69 Pfd.).
G H 88. 1 leere Kiste (18 Pfd.).
G H 88. 2 Holzgestelle (10 Pfd.).
9 2827/2827 1/2. 2 Kisten Griffel (125 Pfd.).
" " 1 leeres Fass (60 Pfd.)
K B 63. 1 Kübel Pech (30 Pfd.).
V B 14. 1 leere Kiste (48 Pfd.).
S M D 14. 1 Causeuse-Gestell (30 Pfd.).
G C 971. 1 Ballen Wollwaaren (87 Pfd.).
W 9259. 1 leerer Korb (5 Pfd.).

#### Station Heidelberg.

A W 2550. 1 leere Korbflasche (25 Pfd.).
B 9. 1 Ballot Lumpen (102 Pfd.).
R S 1206. 1 leeres Fass (35 Pfd.).
G Z S 190. 1 leere Kiste (24 Pfd.).

#### Station Weinheim.

P K D. 2 Säcke Cerealien (237 Pfd.).

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** seit 1. April 1872 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

6 Stück Reiserbesen lagern in Cassel.
I. 1 gusseisernes Rad (5 Pfd.) lagert in Cassel.
C 4451. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Marburg.
W. 5 Fusswärmer lagern in Frankfurt a. M.
1 Pack Schrauben (58 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
B W 3477. 1 Kiste Schlösser (127 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
G R 22. 1 Ring Draht (46 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
B C 73. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
1 Pack Bretter (6 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
S. 1 Schaar (5 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
H. 1 Ofensockel (15 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
S. 1 Heerdplatte (75 Pfd.) lagert in Frankfurt a. M.
HL 268. 1 Ballen gefärbtes Halbleinen (33 Pfd.) lagert in Frankfurt a. Main.
G J 1043. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt a. M.

### Königlich Preussische Ostbahn. 18. Mai 1872.

C W D. 1 Anker Leim (55 Pfd.)
F 157. 1 Korb Seemuscheln (28 Pfd.)
L E 1. 1 Pack leere Säcke (18 Pfd.)
U HB 30. 1 Fass Borsten (386 Pfd.)
" 80. 1 Fass Borsten (326 Pfd.)

### Verzeichniss

der aus den Monaten März u. April cr. auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

#### Kisten und Koffer.

B H 2626. 1 Kiste gefüllt (31 Pfd.) lagert in Neuss.
B L 9847. 1 Kiste Käse (118 Pfd.) lagert in Mülheim.
B C 517. 1 Kiste gefüllt (133 Pfd.) lagert in Köln G.
C D 323. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 270 Pfd.) lagert in Düren.
F R 10189. 1 Kiste gefüllt lagert in Köln G.
F W 186 oder 230. 1 Kiste gefüllt (57 Pfd.) lagert in Neuss.
F M 275. 1 Kiste Papier lagert in Neuss.
G M 4491. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 162 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
G Gr W 5826. 1 Kiste Käse (70 Pfd.) lagert in Köln G.
H K 2133. 1 Kiste gefüllt (66 Pfd.) lagert in Köln G.
J W 104. 1 Kiste Cigarren lagert in Essen.
J J 986/7. 2 Kisten Papier (708 Pfd.) lagern in Heissen.
J K 4. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
C K J S 85. 1 Kiste Cigarren (45 Pfd.) lagert in Hochfeld.
J F 5150. 1 Kiste gefüllt (193 Pfd.) lagert in Neuss.
M R 2. 1 Kiste gefüllt (88 Pfd.) lagert in Köln G.
M 239. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Cöln G.
R 62/63. 2 Kisten gefüllt (617 Pfd.) lagern in Köln G.
S C 8158. 1 Kiste Schienennägel (253 Pfd.) lagert in Coblenz.
S S 2055. 1 Kiste gefüllt lagert in Köln G.
V B 4147. 1 Kiste gefüllt (116 Pfd.) lagert in Köln G.
W S 289. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Aachen.
W S 1100. 1 Kiste Käse (140 Pfd.) lagert in Köln G.

W 21. 1 Kiste, anscheinend Farin, (54 Pfd.) lagert in Bonn.

1736. 1 Kiste gefüllt (30 Pfd.) lagert in Köln G.

Ohne Zeichen u. Nummer. 1 Kiste Eisentheile (20 Pfd.) lagert in Call.

Ballen und Paquete.

B C 962. 1 Ballen Wwaaren (43 Pfd.) lagert in Köln G.
B D 9019. 1 Ballen Wolle (120 Pfd.) lagert in Aachen.
J G 7767. 1 Ballen Stopfen (50 Pfd.) lagert in Aachen.
E G 4076. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Aachen.
J S 1125. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Aachen.
L 2471/7. 7 Ballen Kunstwolle lagern in Aachen.
M 2874. 1 Ballen Putzwolle (190 Pfd.) lagert in Neuwied R.
P C 9393. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Köln G.
S N 266. 1 Paquet Pflanzen (25 Pfd.) lagert in Aachen.
V 1152. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
W D C 886. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.) lagert in Köln G.

479. 1 Ballen Wolle lagert in Köln G.

Otto Loosner 1/10. 10 Ballen trockene Felle (2900 Pfd.) } lagern in
7 Pack trockene Felle (300 Pfd.) } Osterath.
Jules Hocker Köln. 1 Ballen (Inhalt unbek., 32 Pfd.) lagert in Köln G.
1 Ballen Kaffee (207 Pfd.) lagert in Essen.

Fässer Tonnen und Kübel.

A L 196, 253. 2 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Heissen.
B 3273/74. 2/4 Ohm Wein lagern in Köln G.
B 1626. 1 Kübel Butter (68 Pfd.) lagert in Köln G.
G W 1545. 1 Fass Wein lagert in Köln G.
G K 5272. 1 Fass Wein lagert in Köln G.
G C 1159/61. 3 Fässer (Inhalt unbekannt, 2100 Pfd.) lagern in Aachen.
K 1704. 1 Fass Mennig lagert in Köln G.
K 20/26. 7 Fässer Talg (4800 Pfd.) lagern in Osterath.
S 102. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Osterath.
S 23. 1 Fass Petroleum (360 Pfd. lagert in Neuss.
1 Fass Wein ($18_5$ Litre) lagert in Essen.

Säcke.

B G C 1. 1 Sack gefüllt (80 Pfd.) lagert in Köln G.
D 399. 1 Sack gefüllt (52 Pfd.) lagert in Köln G.
P 26. 1 Sack Kartoffeln (115 Pfd.) lagert in Bonn. Verkauft.

Körbe.

AB 812. 1 Korb Tabak (65 Pfd.) lagert in Trier.
F S 579. 1 Korb gefüllt (118 Pfd.) lagert in Köln G.
G K 4402. 1 Korb gefüllt (55 Pfd.) lagert in Köln G.
G S. 1 Pack Körbe (280 Pfd.) lagert in Call.
J D 3099. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
M N 2800. 1 Korb gefüllt (45 Pfd.) lagert in Köln G.
N S 60. 1 Korb Eisen (38 Pfd.) lagert in Neuss.
P M 1661. 1 Korb gefüllt (44 Pfd.) lagert in Köln G.
S 6493. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Essen.
Rue Köln. 1 Korb Emballage lagert in Düren.
Ohne Zeichen u. Nummer. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert in Call.
Ohne Zeichen u. Nummer. 2 Körbe Candis (79 Pfd.) lagern in Coblenz.
Ohne Zeichen u. Nummer. 1 Korb gefüllt (24 Pfd.) lagert in Köln.

Unverpackt und lose.

A K E 39. 1 Kopfaufsatzbrake lagert in Düren.
D. 1 Collo Eisen (5 Pfd.) lagert in Aachen.
F W. 1 Stück Eisen lagert in Köln E.
G F 563. 1 Collo Ambos (500 Pfd.) lagert in Aachen.
G B 622. 1 Maschine (324 Pfd.) lagert in Neuss.
J F 774. 3 Bettstellen (110 Pfd.) lagern in Köln G.
L. 1 Collo Pumpe (42 Pfd.) lagert in Ehrenfeld.
W 5. 1 Collo Kohlenbecken (37 Pfd.) lagert in Cleve.
1 Partie Steinplatten lagert in Bingerbrück.
5 Stück Bretter lagern in Ehrenfeld.
1 Ring Walzdraht (15 Pfd.) lagert in Eschweiler.
2 Stangen Platteisen (60 Pfd.) lagern in Capellen bei Coblenz.
1 Bund Rohr lagert in Longerich.
2 Tragfedern (150 Pfd.) lagern in Aachen.
1 Ring Eisendraht (21 Pfd.) lagert in Brohl.
3 Stück Eisenblech (43 Pfd.) lagern in Bonn.
1 Stück Eisenplatte lagert in Horrem.
1 eisernes Scheffelmaass lagert in Köln G.

Leere Emballage.

AB 1/8. 8 leere Fässer (110 Pfd.) lagern in Köln G.
B K 3. 1 leeres Fass lagert in Longerich.
B 13. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Cöln G.
D 1213. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
D 2400. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Köln G.
F J 574. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
F 1. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
G R 537. 1 leere Kiste lagert in Düren.
H C. div. 9 leere Fässer lagern in Osterath.
H E 15. 2 leere Körbe (15 Pfd.) lagern in Neuss.
H B 1. 1/8 leere Ohm (10 Pfd.) lagert in Sinzig.
J P V 20. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Essen.
J S 10. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Essen.
J C Z 20. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Essen.
L E 806. 1 leere Kiste lagert in Köln G.
M M 4. 1 leeres Fass lagert in Essen.
M 1. 1 leeres Fass lagert in Neuwied L.
P 4. 3 Pack leere Säcke (135 Pfd.) lagern in Buir.
Ohne Zeichen u. No. 2 Pack leere Säcke (60 Pfd.) lagern in Buir.
S 13. 1 leere Kiste lagert in Köln G.
S F. div. 8 leere Fässer lagern in Köln G.
U 56. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Neuwied.
WB 5, 219. 2 leere Körbe lagern in Köln G.
W B 1488. 1 leeres Fass lagert in Essen.

Diverse.

J C 14. 1 Pack Papier (42 Pfd.) lagert in Düren.
U M 751. 1 Verschlag lagert in Köln G.

## Verzeichniss

der pro 1. bis 15. Mai cr. von Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig gemeldeten Güter.

Kisten und Koffer.

G C 216/17. 2 Kisten ansch. Butter (272 Pfd.) lagern in Crefeld.
C E 974. 1 Kiste Sattlerwaaren (164 Pfd.) lagert in Cöln C. W.
C L 735. 1 Kiste (247 Pfd.) lagert in Aachen.
K C 330. 1 Kiste (77 Pfd.) lagert in Eupen.
S C 4136. 1 Kiste lagert in Herbesthal.
S S 2770. 1 Kiste lagert in Cöln G.
T L 1312. 1 Kiste lagert in Cöln G.

1259/60. 2 Kisten Käse (130 Pfd.) lagern in Bingerbrück.

491. 1 Kiste (180 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
1 Kiste (120 Pfd.) lagert in Aachen.

Ballen und Paquete.

B L 529/32. 4 Ballen Wolle (1600 Pfd.) lagern in Aachen.
B 10. 1 Ballen weisse Lumpen (75 Pfd.) lagert in Coblenz.
K 323.
G S 143. 1 Ballen (30 Pfd.) lagert in Cöln G.

765. 1 Ballen Wollwaaren lagert in Cöln G.

94. 1 Ballen Caffee (124 Pfd.) lagert in Neuss.
A G
unleserlich. 2 Ballen Wolle (150 Pfd.) lagern in Aachen.

Fässer, Tonnen und Kübel.

B 3. 1 Fass Oel } (600 Pfd.) lagern in Aachen.
S 54. 1 Fass Oel }
B S 3290. 1 Fass gefüllt (145 Pfd.) lagert in Neuss.
B 28. 1 Fass (1320 Pfd.) lagert in Aachen.
F K 515. 1 Fass gefüllt lagert in Cöln G.
G P 536. 1/8 Ohm gefüllt lagert in Cöln G.
G L 7967. 1 Fass Wein (91 Pfd.) lagert in Neuss.
J M 102. 1 Fass Wein (130 Pfd.) lagert in Cöln G.
S C 4134. 1 Fass lagert in Herbesthal.

Säcke.

Grouven 3506.
Satzvey 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Hillesheim.
1 Sack (20 Pfd.) lagert in Cleve.

Körbe.

F S 763. 1 Korb gefüllt (30 Pfd.) lagert in Cöln G.
S K 346. 1 Korb gefüllt (75 Pfd.) lagert in Cöln G.

Unverpackt und lose.

A L 7. 11. 2 Stück trockene Häute (35 Pfd.) lagern in Trier.
8 hölzerne Räder lagern in Cöln C. W.
4 Collis Schleifsteine lagern in Cöln G.

Leere Emballage.

A R 4. 1 leerer Korb (12 Pfd.) lagert in Aachen.
B C. 1 leeres Fass (204 Pfd.) lagert in Aachen.
D 4389. 1 1/2 leere Ohm lagert in Cöln G.
H C 7480. 1 leerer Harrass (40 Pdf.) lagert in Cöln G.
N 4. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Trier.
T 44. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert in Cöln G.
T S 138. 1 leeres Fass lagert in Cleve.
Adr. 941. 1/8 leere Ohm lagert in Cöln G.
Bauermeister. 1/2 leerer Ohm (42 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
ohne. 1/4 leeres Ohmfass (30 Pfd.) lagert in Trier.

Diverse.

389. 1 Pack Papier (30 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
ohne. 1 Bund Rohr (9 Pfd.) lagert in Worringen.

## b) Fehlende.

**K. k. priv. Böhmische Westbahn.** Ende April 1872.

1 Rundeisen von Hořowic fehlt in Prag.
E P A B. 1 leeres Fass (45 Pfd.) von Hohenelbe fehlt in Prag.
E P A B. 2 leere Fässer (60 Pfd.) } von Kaschau fehlen Prag.
1 leeres Fass (45 Pfd.) }
1 Stück Rohr (300 Pfd.) von Beraun fehlt in Prag.
1 Stück Rundeisen (50 Pfd.) von Beraun fehlt in Prag.
B B. 1 leeres Fass, 1 Eimer (45 Pfd.) von Chrudim fehlt in Prag.
G H 616. 1 Kiste Canditen (75 Pfd.) von Pilsen fehlt in Prag.
2 leere Fässer (80 Pfd.) von Marchegg fehlen in Prag.
5 Bund Rundeisen (500 Pfd.) von Radnic fehlen in Rokycan.
K 51. 1 Pack Rolle & Biegl (6 Pfd.) von Pilsen fehlt in Radnic.

# Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat April 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen 1872 | Betriebslänge in Meilen 1871 | Befördert wurden Personen 1872 | Befördert wurden Personen 1871 | Befördert wurden Centner Güter 1872 | Befördert wurden Centner Güter 1871 | Einnahmen aus dem Personen-Verkehr | Einnahmen aus dem Güter-Verkehr | Einnahmen in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo April | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bebra-Hanauer Eisenbahn | 19,5 | 19,5 | 45936 | 80807 | 491050 | 411757 | 40460 | 50250 | 94200 | —29708 | 341130 | —150772 |
| a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb. | 108,68 | 97,08 | 956420 | 843414 | 20284560 | 17165147 | 228950 | 766762 | 1059852 | +104466 | 3997975 | +589021 |
| b. Ruhr-Siegbahn | 14,89 | 14,89 | | | | | 13700 | 122798 | 144798 | +14122 | 593025 | +93652 |
| Berlin-Anhaltische E. | 49,14 | 49,14 | — | — | — | — | 155500 | 226000 | 389500 | +5158 | 1284800 | +19477 |
| Berlin-Görlitzer E. | 27,6 | 27,6 | — | — | — | — | 28420 | 58035 | 94649 | —8944 | 373712 | +31586 |
| Berlin-Hamburger E. | 39,7 | 39,7 | — | — | — | — | 95473 | 294643 | 405964 | +31269 | 1518623 | +186800 |
| Berlin-Potsdam-Magdburger E. | 19,54 | 19,54 | — | — | — | — | 89343 | 114048 | 203391 | —67012 | 839923 | —190155 |
| a. Berlin-Stettin-Stargard | 29,7 | 29,7 | — | — | — | — | 80303 | 152221 | 235800 | +13774 | — | +144880 |
| b. Stargard-Cöslin-Colberg | 22,9 | 22,9 | — | — | — | — | 23295 | 31067 | 54801 | —4394 | — | +26014 |
| c. Zweigbahn Cöslin-Danzig | 26,31 | 26,31 | — | — | — | — | 17189 | 12064 | 29806 | +2887 | — | +24914 |
| d. Vorpommersche Zweigbahnen | 31,4 | 31,4 | — | — | — | — | 30745 | 31149 | 62561 | —6263 | — | +3753 |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. | 39,67 | 22,89 | 132525 | — | — | — | 47223 | 96683 | 152826 | +13794 | — | +124529 |
| Breslau Warschauer E. (Preuss. Abth.) | | | | | | | | | | | | |
| Cottbus-Grossenhain | 10,60 | 10,60 | 19501 | 13996 | 290942 | 168434 | 6363 | 16190 | 22553 | +9269 | 76162 | +31669 |
| Halle-Sorau-Gubener E. [1] | 18,44 | — | — | — | — | — | 7180 | 8499 | 18583 | — | 62635 | — |
| Hannoversche Staatsbahn [2] | 111,1 | 111,1 | — | — | — | — | 251936 | 560922 | 856753 | +21030 | 3157287 | +294768 |
| a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst. | 32,4 | 32,4 | 129323 | 118998 | 831650 | 585150 | 58302 | 68690 | 126992 | +14174 | 465967 | +37337 |
| b. Glückstadt-Elmshorn | 4,5 | 4,5 | 14837 | 13867 | 101461 | 102378 | 3834 | 3481 | 7315 | —752 | 25131 | —33780 |
| c. Schleswigsche E. | 30,9 | 30,9 | 43963 | 42768 | 272528 | 249275 | 21893 | 38355 | 60248 | +4995 | 203065 | +18468 |
| Homburger E. | 2,41 | 2,41 | 62402 | 49319 | 45773 | 43610 | 11884 | 1376 | 13260 | +2020 | 44322 | +4469 |
| a. Köln-Mindener Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn | 48,72 | 48,72 | — | — | — | — | 147645 | 551245 | 759611 | —3414 | 2938390 | +58856 |
| b. Köln-Giessen und Rheinbrücken | 24,31 | 24,31 | — | — | — | — | 26980 | 179070 | 228322 | +25052 | 868060 | +159435 |
| c. Zusammen | 73,03 | 73,03 | — | — | — | — | 174625 | 730315 | 987933 | +21638 | 3806450 | +218291 |
| d. Venlo-Hamburger Bahn [3] | 15,60 | 8,94 | — | — | — | — | 12045 | 30029 | 45221 | — | 167654 | — |
| Leipzig-Dresden | 29,35 | 29,35 | — | — | — | — | 106049 | 190204 | 296253 | +200 | 1012122 | +47019 |
| a. Lübeck-Büchen | 6,3 | 6,3 | 13247 | 13015 | 233397 | 213479 | 4607 | 11944 | 66067 | —263 | 223635 | +25489 |
| b. Lübeck-Hamburg | 8,45 | 8,3 | 34190 | 39348 | 315647 | 309122 | 15328 | 30188 | | | | |
| Märkisch-Posener E. | 36,2 | 36,2 | — | — | — | — | 21918 | 19237 | 43981 | — | — | — |
| a. Magdeburg-Leipzig | 22,682 | 22,682 | — | — | — | — | 78222 | 169953 | 248175 | —9121 | 891692 | +34011 |
| b. Halle-Casseler Zweigbahn | 29,1 | 22,25 | — | — | — | — | 31791 | 55570 | 87361 | —29686 | 316967 | —144633 |
| Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg u. Magdeburg-Wittenberge | 44,0 | 44,0 | 174237 | 201459 | 3017008 | 3303347 | 67921 | 163621 | 231543 | —32941 | 932063 | —38839 |
| Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Lehrte [4] | 31,9 | 16,6 | 66595 | 14622 | 740861 | 47906 | 42300 | 87834 | 130134 | — | 465029 | — |
| Magdeb.-Halberstädter E. c. Stendal-Salzwedel u. Aschersleben-Cönnern | 11,4 | 7,6 | 17533 | 7882 | 254436 | 18248 | 3408 | 6813 | 10221 | +7010 | 37221 | +22757 |
| Vormalige Mecklenburgische Eisenb. | 19,27 | 19,27 | — | — | — | — | 24190 | 28390 | 52580 | +4746 | 187610 | + ca. 25700 |
| Nassauische E. | 27,58 | 27,58 | 131781 | 103693 | 2022485 | 1395891 | 28239 | 75043 | 114195 | +20066 | 393788 | +72642 |
| Niederländische Rheinbahn | 28 | 28 | 145820 | 135690 | 1294288 | 1309593 | 99842 | 92130 | 191972 | —22282 | 2712031 [5] | +128385 |
| Niederschlesische Zweigb. | 11,1 | 9,5 | 20707 | 39350 | 276196 | 328277 | 6951 | 14804 | 21755 | —6398 | 94945 | —15991 |
| Nordhausen-Erfurter E. | 10,2 | 10,2 | — | — | — | — | 6011 | 8231 | 14242 | +113 | 52003 | +1883 |
| a. Oberschlesische Hauptbahn [6] | 64,63 | 64,63 | — | — | — | — | 87383 | 431509 | 610613 | —54631 | 2461617 | —17610 |
| b. „ Zweigbahn | 12 | 12 | — | — | — | — | — | 15015 | 15434 | —674 | 63417 | +10283 |
| c. Breslau-Posen-Glogau | 27,84 | 27,84 | — | — | — | — | 34654 | 90452 | 141552 | +1849 | 512331 | —9741 |
| d. Stargard-Posen | 22,63 | 22,63 | — | — | — | — | 21743 | 54770 | 87360 | —1459 | 312863 | +1121 |
| Ostpreussische Südbahn | 32,30 | 30,20 | 45950 | 48125 | 395996 | 552901 | 16555 | 31878 | 49435 | —10650 | 217925 | +643 |
| Preussische Ostbahn [7] | 157,01 | 134,59 | — | — | — | — | 273452 | 430532 | 739340 | —10551 | 2932202 | +350031 |
| Rechte Oderufer-E. | 40,67 | 39,4 | — | — | — | — | 27710 | 101600 | 141310 | +26719 | — | +128235 |
| Rheinische E. | 111,42 | 92,52 | 495750 | 501153 | 8432300 | 7635669 | 252500 | 575500 | 828000 | +3203 | 3180330 | +128247 |
| a. Rhein-Nahe-Eisenbahn | 16,15 | 16,15 | — | — | — | — | 24300 | 60239 | 97475 | —60838 | 368173 | —117974 |
| b. Saarbrücker E. | 21,93 | 21,93 | — | — | — | — | 31000 | 165795 | 213180 | +3354 | 737519 | +28030 |
| Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb. | 37,256 | 37,256 | — | — | — | — | 116513 | 203130 | 319643 | —46974 | 1116610 | —166197 |
| Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb. | 1,345 | 1,345 | — | — | — | — | 992 | 1405 | 2397 | +306 | 8688 | +1769 |
| Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb. | 8,91 | 8,9 | — | — | — | — | 5563 | 9315 | 14878 | +1249 | 55726 | +1502 |
| Thüringische Eisenb. d. Gera-Eichicht [8] | 10,28 | — | — | — | — | — | 6693 | 8535 | 15228 | — | 50589 | — |
| Tilsit-Insterburger E. | 7,1 | 7,1 | 8552 | 10169 | 53806 | 64442 | 3311 | 2900 | 7146 | —722 | 31562 | +536 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Bayerische Ostbahnen [9] | 86,25 | 81,14 | 243483 | 197023 | 2034378 | 2105481 | 168912 | 457782 | 626694 | —90842 | — | — |
| Bayerische Staatsbahnen | 268,5 | 249 | 550835 | 493079 | 5036363 | 5397610 | 557033 | 1221342 | 1778375 | —267350 | — | — |
| Frankfurt-Hanauer E. | 5,46 | 5,46 | 65291 | 60423 | 699793 | 480219 | 26314 | 49660 | 87501 | +15969 | 297026 | +36384 |
| Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien) | 33,79 | 33,79 | 301805 | 307408 | 2403776 | 2367099 | 195454 | 222105 | 419325 | —37514 | 1506368 | —68071 |
| Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien) | 21,85 | 12,44 | 96923 | 40174 | 534635 | 214080 | 24476 | 29433 | 53909 | +36322 | 186488 | +123167 |
| Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) | 0,8 | 0,8 | 98752 | 79937 | 11500 | 8400 | 10997 | 287 | 11283 | +2219 | 38366 | +5184 |
| Oberhessische Eisenb. | 23,47 | 20,76 | — | — | — | — | — | — | 26558 | +1003 | 101589 | —550 |
| Pfälzische Eisenbahnen | — | — | 247601 | 249941 | 3925081 | 4007857 | 107484 | 341321 | 448805 | —37616 | 2096068 | +4690 |
| Taunusbahn | — | — | 106840 | 99108 | 429166 | 331922 | 48675 | 25872 | 74982 | +8802 | 220671 | —3536 |
| Werrabahn | 22,78 | 22,88 | — | — | — | — | 29351 | 82155 | 111506 | +3341 | 425939 | +19466 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Warschau-Wien | 46 3/7 | 46 3/7 | 75741 | 79487 | 4978370 [10] | 4616543 [10] | 68516 | 196048 | 286653 | +12842 | 755728 | +61665 |
| Warschau-Bromberg | 19 6/7 | 19 6/7 | 23743 | 22115 | 1080199 [10] | 1694259 [10] | 18117 | 31939 | 64982 | —6930 | 172749 | +340 |
| Riga-Dünaburg | 34,56 | 34,56 | — | — | — | — | 41319 | 47487 | 89087 | —78488 | 423189 | —269427 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Schweizerische Centralbahn | 238 Kil. | 238 Kil. | 203000 | 189299 | 1550000 | 1735480 | 315000 | 460000 | 775000 | —112000 | — | — |

**Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.**

[1] Cottbus-Guben (5,03 M.) am 1. September, Cottbus-Falkenberg (10,51 M.) am 1. December 1871 eröffnet.

[2] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[3] Münster-Osnabrück (6,66 M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.

[4] Eröffnet Spandau-Gardelegen (16,56 M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli, Gardelegen-Lehrte (13,37 M.) am 1. November 1871.

[5] Vom 1. Mai 1871 bis ult. April 1872.

[6] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn, jedoch excl. der am 1. October 1871 eröffneten Strecke Breslau-Strehlen (4,9 M.).

[7] Am 15. November 1871 wurde die Theilstrecke Flatow-Conitz, 6,76 M., am 20. November die Theilstrecke Thorn-Jablonowo, 7,35 M., am 27. November die Theilstrecke Gerdauen-Rothfliess, 8,31 M., zusammen 22,42 Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

[8] Eröffnet am 20. December 1871.

[9] Nürnberg-Neumarkt (4,85 M.) eröffnet am 1. December 1871.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mit den hohen Ministerial-Erlässen vom 28. December 1864 Z. 5903 F. M. und 16. December 1869 Z. 18027/1543 genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der in Gegenwart des k. k. Landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars am 26. April 1872 stattgehabten Verloosung nachfolgende 134 Schuldverschreibungen der **ersten**, und 66 Schulverschreibungen der **zweiten Emission** gezogen:

**I. Emission (134).**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 407 | 2238 | 5230 | 8678 | 11057 | 13695 | 16357 | 18552 |
| 625 | 2319 | 5382 | 8780 | 11127 | 14085 | 16530 | 18803 |
| 642 | 2504 | 5515 | 8923 | 11197 | 14097 | 16782 | 18848 |
| 654 | 2520 | 5875 | 8987 | 11620 | 14286 | 17153 | 18926 |
| 794 | 2566 | 6389 | 9077 | 11872 | 14363 | 17194 | 19161 |
| 803 | 3141 | 6512 | 9136 | 11956 | 14390 | 17239 | 19207 |
| 860 | 3158 | 6583 | 9485 | 12202 | 14893 | 17342 | 19241 |
| 1156 | 3479 | 6608 | 9715 | 12300 | 14950 | 17349 | 19274 |
| 1329 | 3812 | 6874 | 9805 | 12433 | 15172 | 17370 | 19348 |
| 1339 | 3821 | 6974 | 9934 | 12701 | 15255 | 17433 | 19364 |
| 1627 | 3847 | 7605 | 9938 | 12799 | 15263 | 17546 | 19485 |
| 1673 | 3961 | 8160 | 9968 | 12977 | 15643 | 17891 | 19739 |
| 1741 | 3988 | 8200 | 10185 | 13034 | 15715 | 18302 | 19821 |
| 1807 | 4229 | 8201 | 10531 | 13098 | 15750 | 18337 | 19909 |
| 1856 | 4564 | 8350 | 10532 | 13453 | 15885 | 18404 | 19953 |
| 2072 | 4738 | 8363 | 10787 | 13455 | 16036 | 18471 | |
| 2079 | 5037 | 8457 | 11009 | 13642 | 16210 | 18523 | |

**II. Emission (66).**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 27 | 1227 | 3500 | 4613 | 7637 | 8761 | 10000 | 11475 |
| 70 | 1338 | 3735 | 4692 | 8026 | 8805 | 10004 | 11579 |
| 94 | 1579 | 3906 | 5534 | 8063 | 8893 | 10091 | 11657 |
| 245 | 2801 | 3986 | 6158 | 8112 | 8982 | 10869 | 12109 |
| 336 | 2987 | 4224 | 6219 | 8176 | 8959 | 11024 | 12148 |
| 461 | 3085 | 4285 | 6860 | 8487 | 9278 | 11286 | 12668 |
| 617 | 3233 | 4521 | 7329 | 8561 | 9503 | 11384 | 12735 |
| 732 | 3305 | 4540 | 7360 | 8704 | 9687 | 11422 | 13104 |
| | | | | | | 11441 | 13221 |

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge von 100 Thaler oder 150 fl. Ö. W. in Silber pr. Stück erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1872** ab, bei folgenden Cassen:

1) in **Prag** bei der **Directions-Haupt-Cassa** No. 1012/I.
2) „ **Prag** „ Herrn **Moritz Zdekauer**,
3) „ **Wien** „ der **Niederösterr. Escompte - Gesellschaft**,
4) „ **Wien** „ „ **Anglo-Oesterr. Bank**,
5) „ **Dresden** „ Herrn **Michael Kaskel**,
6) „ **Leipzig** „ der **Allgem. Deutschen Creditanstalt**,
7) „ **Berlin** „ Herrn **David Liepmann**,
8) „ **Berlin** „ der **Berliner Handels-Gesellschaft**,
9) „ **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**,
10) in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank**.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass die hier nachfolgenden und bereits gezogenen Prioritäts-Obligationen I. Emission, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezüglichen Verloosungsjahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, und zwar:

**pro 1866:** No. 1738,
„ **1868:** „ 181, 422, 1458, 1464, 2701, 8146, 14843, 17429, 18617.
„ **1869:** „ 6400, 6896, 7925, 8298, 9680, 11104, 13582, 14602, 15392, 17310, 19190.
„ **1870:** „ 53, 86, 177, 1073, 1477, 1777, 1931, 2436, 2920, 7386, 8941, 10957, 11961, 13319, 14876, 15039, 15124, 15138, 15140, 15311, 15371, 16360, 16789, 17327, 19719.
**pro 1871:** No. 403, 1120, 5043, 5058, 7078, 7749, 11568, 11656, 12126, 12371, 12798, 13379, 14960, 15029, 15153, 15241, 15254, 15379, 15394, 15521, 15573, 15786, 15961, 15975, 16375, 16704, 18776, 19447.

Prag, am 26. April 1872. **Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. Juni cr. ab bis auf Weiteres die Personenbeförderung auf unserer Bahn nach nachstehendem veränderten Fahrplan stattfinden wird:

**A. Richtung Berlin-Görlitz.**

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 1. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 3. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 5. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 7. |
|---|---|---|---|---|
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |
| Berlin . . . . Abfahrt | 7,30 | 2,15 | 6,30 | |
| Grünau . . . „ | 7,52 | — | 6,52 | |
| K. Wusterhausen „ | 8,13 | 2,51 | 7,13 | |
| Halbe . . . . „ | 8,43 | — | 7,43 | |
| Brand . . . . „ | 8,59 | — | 7,59 | |
| Lübben . . . . „ | 9,22 | 3,48 | 8,23 | |
| Lübbenau . . . „ | 9,45 | 4,8 | 8,48 | |
| Vetschau . . . „ | 10,4 | 4,24 | 9,7 | |
| Cottbus . . . . „ | 10,34 | 4,49 | 9,38 | |
| Spremberg . . . „ | 11,14 | 5,23 | 10,19 | Vorm. |
| Weisswasser (Muskau) „ | 11,42 | 5,47 | 10,47 | 6,1 |
| Rietschen . . . „ | 12,5 | — | 11,10 | 6,55 |
| Uhsmannsdorf . . „ | 12,22 | 6,22 | 11,27 | 7,36 |
| Görlitz . . . Ankunft | 12,55 | 6,53 | 12,0 | 8,45 |
| | Nachm. | Abends. | Nachts. | Vorm. |

**B. Richtung Görlitz-Berlin.**

| Stationen. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 2. | Courierzug 1.—3. Cl. No. 4. | Personenzug 1.—4. Cl. No. 6. | Gemischter Zug 2.—4. Cl. No. 8. |
|---|---|---|---|---|
| | Morgens. | Nachm. | Nachm. | Abends. |
| Görlitz . . . Abfahrt | 6,0 | 1,0 | 5,50 | 7,25 |
| Uhsmannsdorf . . „ | 6,32 | 1,29 | 6,21 | 8,43 |
| Rietschen . . . „ | 6,48 | — | 6,37 | 9,25 |
| Weisswasser (Muskau) „ | 7,10 | 2,1 | 6,58 | 10,8 |
| Spremberg . . . „ | 7,40 | 2,22 | 7,28 | Abds. Ank. |
| Cottbus . . . . „ | 8,20 | 2,58 | 8,4 | |
| Vetschau . . . „ | 8,45 | 3,20 | 8,29 | |
| Lübbenau . . . „ | 9,7 | 3,34 | 8,54 | |
| Lübben . . . . „ | 9,25 | 3,49 | 9,11 | |
| Brand . . . . „ | 9,48 | — | 9,32 | |
| Halbe . . . . „ | 10,2 | — | 9,45 | |
| K. Wusterhausen „ | 10,35 | 4,43 | 10,16 | |
| Grünau . . . „ | 10,56 | — | 10,36 | |
| Berlin . . . Ank. | 11,15 | 5,17 | 10,55 | |
| | Vorm. | Nachm. | Abends. | |

Im Interesse des Publicums wird zur Kenntniss gebracht, dass ausser den gewöhnlichen Fahrbillets von und nach allen Stationen unserer Bahn für die drei ersten Wagenclassen Tagesbillets mit fünftägiger Gültigkeit, zur Hin- und Rückfahrt berechtigend, zum $1^1/_2$fachen Preise des Einzelbillets verkauft werden.

Eine directe Expedition von Personen und Gepäck findet statt von den Hauptstationen unserer Bahn nach solchen der Leipzig-Dresdener, der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener, der Schlesischen Gebirgs- und Sächsisch-Oestlichen Staatseisenbahn, sowie der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn und umgekehrt.

Bei den zwischen Berlin und Wien verkehrenden Courierzügen No. 3 und 4 findet auf der ganzen Route ein Wagenwechsel für die 1. und 2. Classe nicht statt.

Die Fahrpreise für diese Courierzüge sind im diesseitigen Bahnbereich die der gewöhnlichen Personenzüge.

Die Ankunft des Zuges No. 3 in Wien findet statt um $9_{,10}$ Vormittags, die Abfahrt des Zuges No. 4 aus Wien $10_{,15}$ Abends.

Die Züge passiren u. A. Görlitz, Löbau, Zittau, Reichenberg, Turnau, Jungbunzlau, Iglau, Znaim und Stockerau. Für Zug 4 ist in Turnau (Kaffeestation) ein Aufenthalt von 13 und in Görlitz zum Diner ein Aufenthalt von 50 Minuten, für Zug 3 aber zum Souper in Zittau ein längerer Aufenthalt disponirt.

Berlin, am 17. Mai 1872. Die Direction.

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Juni cr. ab tritt bis auf Weiteres folgender Fahrplan für die Personenzüge in Kraft:

### Weissenburg-Basel.

| | **2.** Schnellz. I.-II. | **4.** Schnellz. I.-II. | **6.** I.-III. | **8.** I.-III. | **10.** I.-III. | **12.** Schnellz. I.-II. | **14.** I.-III. | **16.** Schnellz. I.-II. | **204.** II.-III. | **12.** I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Berlin Potsdamer Bahnhof . . . Abfahrt | — | — | — | — | — | — | — | 10 | — | — |
| Anhalter Bahnhof . . . „ | 8,15 | — | — | — | — | 8,30 | — | — | — | — |
| „ Cöln . . . . . „ | 5 | — | — | — | 11,55 | 6 | — | 9 | — | 9,20 |
| „ Frankfurt a. Main . . . „ | 8,20 | — | — | — | — | 9,5 | — | 10,20 | — | 1,50 |
| „ Mainz . . . . . „ | 9,30 | — | — | — | 5,45 | 10,30 | — | 11,35 | — | 3,5 |
| „ Ludwigshafen . . . „ | 10,55 | — | — | — | 8 | 11,55 | — | 1,40 | — | 6 |
| „ Neustadt . . . . . „ | 11,35 | — | — | — | 9 | 12,35 | — | 2,55 | — | 7,15 |
| Weissenburg . . . . . Abfahrt | 12,44 | — | — | 6,42 | 10,39 | 1,44 | 2,49 | 4,14 | — | 8,54 |
| Hagenau . . . . . „ | 1,32 | 5,26 | — | 7,55 | 11,55 | 2,32 | 4,18 | 4,56 I.-III. | — | 10,6 |
| Strassburg . . . . . „ | 2,28 | 6,21 | 6,33 | 9,10 | 1,8 | 3,48 | 5,8 Ank. | 6,6 | 7,33 | 11,8 Ank. |
| Schletstadt . . . . . „ | 3,25 | 7,14 | 8,9 | 10,41 | 2,36 | 4,45 | 202. II. III. | 7,39 | 9,35 | 30. I.-II. |
| Colmar . . . . . „ | 3,56 | 7,44 | 9,2 | 11,26 | 3,21 | 5,16 | 5,1 | 8,26 | 10,31 | |
| Mülhausen . . . . . „ | 5,1 | 8,42 | 10,37 | 1,1 | 5,1 | 6,21 | 6,56 | 10,1 | — | 8,16 |
| Basel . . . . . Ankunft | 5,47 | 9,26 | 11,42 | 2,2 | 5,52 | 7,7 | 8,22 | 11,2 | — | 9,8 |
| In Zürich . . . . . „ | 10 | 2,3 | — | 5,35 | 10 | 6,55 | — | 9,26 | — | 9,26 |
| Luzern . . . . . „ | 9,55 | 1,49 | — | 5,55 | 10,37 | 8,30 | — | 9,27 | — | 9,27 |
| Bern . . . . . „ | 10,12 | 2 | — | 6,22 | 10,30 | 7,45 | — | 9,55 | — | 9,55 |
| Genf . . . . . „ | 3,25 | 9,10 | — | — | 10,20 | — | — | — | — | — |
| Turin . . . . . „ | 5,8 | 6,42 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Marseille . . . . . „ | 6,33 | — | — | — | 4,25 | — | — | — | — | — |

### Basel-Weissenburg.

| | **201.** II.-III. | **203.** II.-III. | **3.** I.-III. | **5.** I.-III. | **7.** Schnellz. I.-II. | **9.** I.-III. | **11.** Schnellz. I.-II. | **13.** I.-III. | **15.** Schnellz. I.-II. | **27.** Schnellz. I.-II. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Marseile . . . . . Abfahrt | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,45 | — |
| „ Turin . . . . . „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 11,30 | 9 |
| „ Genf . . . . . „ | — | — | — | — | 1,30 | — | — | — | 11,30 | 6,5 |
| „ Bern . . . . . „ | — | — | 5,15 | — | 4,45 | 6,42 | 5,20 | 9,30 | 4,40 | 1,40 |
| „ Luzern . . . . . „ | — | — | 5,40 | — | 4,30 | 6,30 | 6,30 | 9,40 | 4,55 | 1,35 |
| „ Zürich . . . . . „ | — | — | 5,55 | — | 5,5 | 6,15 | 7,30 | 9,50 | 4,45 | 1,40 |
| Basel . . . . . „ | — | 6,54 | 5,2 | 7,22 | 9,17 | 10,47 | 3,32 | 4,2 | 9,37 | 5,22 |
| Mülhausen . . . . . „ | — | 8,47 | 6,16 | 8,41 | 10,20 | 12,26 | 4,28 | 5,19 | 10,41 | 6,16 Ank. |
| Colmar . . . . . „ | 5,1 | 10,26 Ank. | 7,35 | 10,16 | 11,15 | 1,45 | 5,23 | 6,43 | 11,43 | — |
| Schletstadt . . . . . „ | 6,2 | 1. I.-III. | 8,14 I.-II. | 10,56 | 11,47 | 2,28 | 5,51 | 7,30 | 12,17 | — |
| Strassburg . . . . . „ | 7,57 Ank. | 5,53 | 9,53 | 1,8 | 12,50 | 4,18 | 6,58 | 9,18 | 1,28 | — |
| Hagenau. . . . . „ | — | 7,18 | 10,41 | 2,11 | 1,34 | 5,22 | 7,37 Ank. | 10,17 | 2,15 | — |
| Weissenburg . . . . . Ankunft | — | 8,16 | 11,24 | 3,19 | 2,12 | 6,24 | | 11,14 | 3,4 | — |
| In Neustadt . . . . . „ | — | 10,30 | 12,30 | 4,55 | 3,20 | 8 | — | — | 4,10 | — |
| „ Ludwigshafen . . . . . „ | — | 11,25 | 3,10 | 6,5 | 4,2 | 9,5 | — | — | 4,51 | — |
| „ Mainz . . . . . „ | — | 1,10 | 5,30 | 8,30 | 5,30 | 11,10 | — | — | 6,20 | — |
| „ Frankfurt a/M. . . . . „ | — | 2,5 | 6,50 | 10,10 | 6,50 | — | — | — | 7,45 | — |
| „ Cöln . . . . . „ | — | 7,15 | 7,15 | — | 10 | 5,40 | — | — | 11,25 | — |
| „ Berlin Anhalter Bahnhof . . . „ | — | — | — | — | 7,35 | — | — | — | 8,35 | — |
| Potsdamer Bahnhof . . . „ | — | — | — | 10,50 | — | — | — | — | — | — |

## Stassburg-Avricourt.

| | | 41. I.-III. | 43. Schnellz. I.-II. | 45. I.-III. | 47. I.-III. | 49. Schnellz. I.-II. | 51. I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Wien . | Abf. | — | 9 | — | — | 5,45 | — |
| „ München . | „ | — | 10,50 | — | — | 6 | — |
| „ Stuttgart . | „ | — | 4,55 | — | — | 12 | — |
| „ Carlsruhe . | „ | 1,10 | 7,35 | — | 10,30 | 2,25 | — |
| Strassburg | „ | 5,18 | 10,23 | 10,38 | 2,33 | 6,3 | 7,13 |
| Avricourt. | Ank. | 8,15 | 12,25 | 1,25 | 5,30 | 8,10 | 10,10 |
| In Nancy . | „ | 10,14 | 1,40 | 4,34 | 7,44 | 10,8 | 12,15 |
| „ Paris. . . | „ | 10,40 | 9,10 | 4 | — | 6,45 | 11 |

## Avricourt-Strassburg.

| | | 42. I.-III. | 44. Schnellz. I.-II. | 46. I.-III. | 48. I.-III. | 50. Schnellz. I.-II. | 52. I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Paris . . | Abf. | 4,20 | 8,35 | 9,25 | 11,55 | 8,35 | 4,55 |
| „ Nancy. . | „ | 2,10 | 4,27 | 6,49 | 11,46 | 4,22 | 3,37 |
| Avricourt. | „ | 5 | 6,30 | 9,20 | 2,20 | 6,30 | 7,10 |
| Strassburg | Ank. | 8,3 | 8,43 | 12,18 | 5,23 | 8,33 | 10,13 |
| In Carlsruhe . | „ | 11,6 | 1,15 | 3,5 | 11,40 | 11,40 | 1,55 |
| „ Stuttgart . | „ | — | 3,48 | — | — | 2,30 | — |
| „ München . | „ | — | 10,10 | — | — | 8,50 | — |
| „ Wien . . | „ | — | 10 | — | — | 9,30 | — |

## Basel-Belfort.

| | | 21. I.-III. | 23. Schnellz. I.-II. | 25. I.-III. | 27. Schnellz. I.-II. | 29. I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Basel . . . | Abf. | — | 9,17 | 10,47 | 5,22 | 4,2 |
| Mülhausen . . | „ | 5,6 | 10,20 | 11,56 | 6,21 | 7,26 |
| Belfort . . . | Ank. | 6,40 | 11,22 | 1,30 | 7,28 | 9 |
| In Paris. . . . | „ | 8,50 | 9,3 | 4,30 | 5,20 | 9,50 |

## Belfort-Basel.

| | | 22. I.-III. | 24. Schnellz. I.-II. | 26. I.-III. | 28. I.-III. | 30. Schnellz. I.-II. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Paris . . . | Abf. | 12.35 | 8,5 | 8,20 | 11,45 | 7,20 |
| Belfort . . . | „ | 4,15 | 6,56 | 11 | 3,15 | 6,43 |
| Mülhausen . . | „ | 6,56 | 8,42 | 1,1 | 5,1 | 8,16 |
| In Basel . . . | Ank. | 8,22 | 9,26 | 2,2 | 5,52 | 9,8 |

## Hagenau-Saargemünd-Metz-Luxemburg.

| | | 67. I.—III. | 65. I.—III. | 63a. I.—III. | 69. I.—III. | 73. I.—III. | 75. I.—III. | 11. Schnellz. I. II. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Basel | Abfahrt | — | — | — | 5,2 | 7,22 | 10,47 | 3,22 |
| „ Strassburg | „ | 5,53 | — | — | 9,53 | 1,3 | 4,18 | 6,58 |
| „ Weissenburg | „ | — | — | — | 6,42 | 10,39 | 2,49 | 4,4 |
| Hagenau | „ | 7,3 | — | — | 10,41 | 2,18 | 5,28 | 7,42 |
| Saargemünd | Ankunft | 9,41 | — | — | 12,52 | 5,23 | 8,48 | 9,38 |
| In Saarbrücken | „ | 10,20 | — | — | 1,50 | 6,0 | 9,17 | 10,40 |
| „ Trier | „ | 1,30 | — | — | 6,30 | 8,45 | — | — |
| „ Cöln (via Eifelbahn) | „ | 6,45 | — | — | 1,30 | 1,30 | — | — |
| Saargemünd | Abfahrt | 9,46 | — | — | 12,57 | 5,28 | 8,58 | 9,41 |
| Benningen | Ankunft | 10,23 | — | — | 1,25 | 6,6 | 9,34 | 10,6 |
| Aus Berlin | Abfahrt | — | — | — | 6,15 | 10,0 | 12,0 | — |
| „ Cöln | „ | — | 2,43 | — | — | 9,0 | 9,20 | — |
| „ Frankfurt a. M. | „ | — | 4,45 | — | 5,25 | 10,20 | 1,50 | — |
| „ Cöln (via Eifelbahn) | „ | — | — | — | 3,0 | 9,10 | — | — |
| „ Trier | „ | — | 7,55 | — | 8,15 | 3,0 | — | — |
| „ Saarbrücken | „ | 9,40 | 6,0 | — | 12,45 | 5,45 | 9,30 | — |
| | | | | | | Schnellz. I.—II. | | |
| Benningen | „ | 10,28 | 6,39 | — | 1,30 | 6,26 | 10,20 | 10,9 |
| Metz | Ankunft | 11,57 | 8,27 | — | 2,52 | 7,57 | 12,5 | 11,23 |
| In Metz { aus Paris | „ | 9,12 | 6,19 | — | 2,30 | 7,42 | — | 10,12 |
| In Metz { nach Paris | Abfahrt | 12,17 | — | — | 3,7 | 8,10 | 4,12 | — |
| | | | 209. II. III. | | | | | |
| Metz | „ | 12,12 | 7,47 | 7,7 | 4,7 | — | — | 11,33 |
| Diedenhofen | Ankunft | 1,6 | 9,37 | 7,59 | 5,7 | — | — | 12,11 |
| Nach Charleville (Pariser Zeit) | Abfahrt | 1,0 | — | 7,50 | 4,55 | — | — | — |
| Diedenhofen | „ | 1,11 | — | 8,4 | 5,17 | — | — | 12,16 |
| Bettemburg | Ankunft | 1,47 | — | 8,40 | 5,55 | — | — | 12,47 |
| Luxemburg | „ | 2,22 | — | 9,10 | 6,30 | — | — | 1,12 |
| In Arlon | „ | 3,35 | — | 10,10 | 9,20 | — | — | — |
| „ Namur | „ | 7,30 | — | 1,45 | 9,10 | — | — | — |
| „ Brüssel | „ | 9,15 | — | 3,20 | 10,20 | — | — | 5,45 |
| „ Ostende | „ | — | — | — | — | — | — | 9,55 |
| „ London | „ | — | — | — | — | — | — | 5,30 |
| „ Spa | „ | — | — | 4,16 | — | — | — | 11,35 |
| „ Trier | „ | — | — | 3,21 | 8,45 | — | — | 8,45 |

**Luxemburg-Metz-Saargemünd-Hagenau.**

| | 64. I.—III. | 66. Schnellz. I. II. | 68a. I.—III. | 70a. I—III. | 76a. I.—III. | 74. I—III. | 5. Schnellz. I. II. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus London . . . . . Abfahrt | — | — | — | — | — | — | 7,45 |
| „ Ostende . . . . . „ | — | — | — | — | — | — | 3,1 |
| „ Brüssel . . . . . „ | — | — | 4,10 | 6,30 | 12,35 | — | 7,5 |
| „ Namur . . . . . „ | — | — | 5,50 | 8,15 | 2,10 | — | — |
| „ Arlon . . . . . „ | — | — | 6,0 | 12,10 | 5,45 | — | — |
| „ Trier . . . . . „ | — | — | — | 10,29 | 1,5 | — | 7,55 |
| „ Spa . . . . . „ | — | — | — | 8,18 | — | — | 3,31 |
| „ Luxemburg . . . . . „ | — | — | 7,32 | 1,23 | 7,27 | — | 11,47 |
| Bettemburg . . . . . „ | — | — | 7,59 | 1,52 | 8,2 | — | 12,12 |
| Diedenhofen . . . . . Ankunft | — | — | 8,29 | 2,19 | 8,32 | — | 12,38 |
| Von Charleville . . . . . „ | — | — | 7,48 | 1,55 | 7,44 | — | — |
| Diedenhofen . . . . . Abfahrt | — | — | 8,39 | 2,24 | 8,42 | — | 12,43 |
| Metz . . . . . Ankunft | — | — | 9,42 | 3,24 | 9,42 | — | 1,22 |
| In Metz aus Paris . . . . . „ | — | 6,19 | 9,12 | 2,30 | — | 7,42 | 10,12 |
| nach Paris . . . . . Abfahrt | — | 6,57 | 12,17 | 4,57 | 4,12 | — | 4,12 |
| Metz . . . . . „ | 4,45 | 6,57 | 9,57 | 3,35 | — | 8,12 | 1,32 |
| Benningen . . . . . „ | 6,47 | 8,25 | 12,0 | 5,8 | — | 10,8 | — |
| In Saarbrücken . . . . . Ankunft | 7,26 | 9,12 | 12,40 | 5,37 | — | 10,48 | — |
| „ Trier . . . . . „ | 10,50 | 1,30 | 6,30 | 8,45 | — | — | — |
| „ Cöln (via Eifelbahn) . . . . . „ | — | 6,45 | 1,30 | 1,30 | — | — | — |
| „ Cöln . . . . . „ | 5,15 | 7,15 | 10,0 | 5,40 | — | 1,5 | — |
| „ Frankfurt a. M. . . . . „ | 2,5 | 4,10 | 10,10 | — | — | 11,25 | — |
| „ Berlin . . . . . „ | — | 10,36 | 10,50 | — | — | — | — |
| | | I.—III. | | | | | |
| Benningen . . . . . Abfahrt | — | 8,27 | 12,5 | 5,30 | — | 10,15 | 2,52 |
| Saargemünd . . . . . Ankunft | — | 9,1 | 12,46 | 6,20 | — | 10,56 | 3,21 |
| Aus Cöln (via Eifelbahn) . . . . . „ | — | — | 3,0 | 9,10 | — | — | — |
| „ Trier . . . . . „ | — | 7,55 | 8,15 | 3,0 | — | — | — |
| „ Saarbrücken . . . . . „ | — | 8,25 | 12,18 | 5,45 | — | — | — |
| | 62. I.—III. | | | | | | |
| Saargemünd . . . . . Abfahrt | 4,50 | 9,7 | 12,56 | 6,30 | — | — | 3,24 |
| Hagenau . . . . . Ankunft | 7,38 | 11,49 | 3,58 | 9,53 | — | — | 5,21 |
| In Weissenburg . . . . . „ | 11,24 | 2,12 | 6,24 | 11,14 | — | — | 8,16 |
| „ Strassburg . . . . . „ | 8,58 | 12,53 | 5,8 | 11,8 | — | — | 6,16 |
| „ Basel . . . . . „ | 2,2 | 5,52 | 11,2 | — | — | — | 9,26 |

1) Die Fahrzeiten zwischen 6 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens sind eingerahmt. 2) Specielle Fahrpläne sind auf den Stationen ausgehängt. 3) Für die Schnellzüge werden auf allen Strecken Schnellzugspreise erhoben.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

## (L.) Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26 — 29 und § 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der zweiundzwanzigsten regelmässigen

**am Sonnabend den 29. Juni ds. Js. Nachmittags 3 Uhr**

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses am Sonnabend den 29. Juni ds. Js. Vormittags von 11 bis 1 Uhr im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionair vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direction und Rechnungabschluss des Jahres 1871.
2) Jahresbericht des Ausschusses pro 1871.

Lübeck, den 30. Mai 1872.

**Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.**

## K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die gefertigte General-Direction beehrt sich hiermit die P. T. Actien-Besitzer in Kenntniss zu setzen, dass der am 1. Juli 1872 fällige Coupon der Actien mit 40 Francs und zwar Francs 5. — à Conto der Zinsen des Jahres 1872 und Francs 35. — für die Super-Dividende des Jahres 1871 eingelöst werden wird.

Von den Genussscheinen wird der 10. am 1. Juli 1872 zahlbare Coupon mit 35 Francs eingelöst. Die Zahlung geschieht vom **1. Juli l. J.** an in Wien bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft (Schwarzenbergstrasse No. 17) in Oesterr. Währung zum Waarencours der 20Francs-Stücke des der Zahlung vorhergehenden Tages und in Paris bei der Société de Credit mobilier Place Vendome No. 15.

Wien, 23. Mai 1872.

**Von der General-Direction.**

## Königliche Ostbahn.

Die Lieferung der für die Königliche Ostbahn erforderlichen präparirten Kohlen zur Coupee-Heizung, nämlich:

312 970 Stück von 6stündiger Brennzeit,
262 620 Stück von 10stündiger Brennzeit und
247 880 Stück von 12stündiger Brennzeit

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Kohlen sind an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspection zu Bromberg, Bahnhof, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von präparirten Heizkohlen für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem

**Dienstag den 18. Juni cr. Vormittags 11 Uhr**

auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspection zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an dieselbe zu richtende Gesuche mitgetheilt.

Bromberg, den 25. Mai 1872.

**Königliche Ober-Betriebs-Inspection.**
Grillo.

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von

6 Stück Personenwagen I. und II. Classe, sämmtlich mit Bremse,
1 „ Post- und Personenwagen I. und II. Classe mit Bremse,
15 Stück Personenwagen III. Classe, sämmtlich mit Bremse,
2 „ Gepäckwagen mit Bremse,
45 „ bedeckte Güterwagen, davon 10 Stück mit Bremse,
20 „ offene Güterwagen mit Vorrichtung zum Langholztransport ohne Bremse, sowie die dazu erforderlichen
220 „ Satzachsen mit Gussstahl-Achsenschaften und Radreifen,
402 „ Tragfedern } von Gussstahl
335 „ Spiralfedern }

sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind bei dem Unterzeichneten einzusehen, können auch auf frankirte Briefe gegen Einsendung von 1 Thaler von demselben bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf:

**Mittwoch den 12. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr**

in das Geschäftslocal des Unterzeichneten anberaumt.

Die Offerten sind bis zum festgesetzten Termine versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personen- und Güterwagen beziehlich"

„Submission auf Lieferung von Wagenbestandtheile"

an den Ueberzeichneten einzusenden.

Später eingehende Offerter haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Cassel, den 26. Mai 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**
Büte.

---

## Main-Weser-Bahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von:

1) 23 Stück eisernen optischen Perron-Telegraphen,
2) 48 Stück eisernen optischen Halte-Telegraphen,
3) 9 Stück eisernen optischen Telegraphen für Blockstationen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu wird auf **Sonnabend den 15. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,** in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe in Cassel anberaumt.

Die Offerten, deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten stattfindet, sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von optischen Telegraphen"

vor dem bezeichneten Termine an uns einzusenden.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Die allgemeinen und speciellen Submissionsbedingungen sowie die Zeichnungen liegen in unserem vorbezeichneten Geschäftslocale von 9 Uhr Vormittags bis 6 Uhr Nachmittags zur Einsicht aus. Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen können auch gegen portofreie Einsendung von $1^1/_2$ Thaler von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Cassel, den 27. Mai 1872.

**Königl. Direction der Main-Weser-Bahn.**

---

## Westfälische Eisenbahn.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-, Zimmer-, Dachdecker-, Schlosser- und Anstreicher-Arbeiten für den Abbruch des Locomotiv- und Wagenschuppens und den Neubau des Locomotivschuppens und der Schmiede auf dem Bahnhofe zu Hamm soll im Wege öffentlicher Submission am

**Mittwoch den 5. Juni cr. Vormittags 11 Uhr**

im Büreau der unterzeichneten Betriebs-Inspection in General-Entreprise verdungen werden.

Daselbst sind die Bedingungen und Zeichnungen einzusehen und können Submissionsformulare gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen von dort bezogen werden.

Hamm, den 28. Mai 1872.

**Königliche Betriebs-Inspection III.**
Garcke.

---

## Werra-Eisenbahn.

Die Lieferung von

**6000 Stück oder 1323 000 Kilogramm Eisenbahnschienen**

pro 1873 soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Schienen für die Werrabahn"

versehen, bis zu dem auf

**Mittwoch, den 19. Juni d. J, Vormittags 11 Uhr**

in unserem Geschäftslocale hier anberaumten Submissionstermine, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgt, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen, von welchen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 29. Mai 1872.

**Die Direction**
**der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung einer Dampfmaschine und Pumpe für die Wasserstation des Bahnhofes Münden im Wege der Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

**Freitag, den 14. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 29. Mai 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

„407 Stück gusseisernen Rohren, Knie- und Façonstücke von 203 mm. lichter Weite und einem Gewichte von circa 1172 Centner"

im Wege der Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

**Mittwoch, den 12. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau der Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus, und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 30. Mai 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die gegenwärtig auf den Bahnhöfen zu Hannover, Göttingen, Bremen und Geestemünde lagernden alten Werkstatts-Materialien als:

| | | |
|---|---|---|
| circa | 198 000 | Kilogr. Schmiedeeisen-Abfälle, |
| „ | 63 000 | „ Blech-Abfälle, |
| „ | 96 200 | „ Gusseisen-Abfälle, |
| „ | 48 000 | „ verbranntes Gusseisen, |
| „ | 10 250 | „ Feuerkisten-Kupfer, |
| „ | 2 500 | „ Stehbolzen-Kupfer, |
| „ | 2 600 | „ Röhrenkupfer, |
| „ | 8 000 | „ Gussmessing, |
| „ | 1 500 | „ Blech- und Röhren-Messing, |
| „ | 180 000 | „ Drehspäne gemischt, |
| „ | 18 400 | „ Federstahl-Abfälle, |
| „ | 17 900 | „ Gussfederstahl, |
| „ | 3 400 | „ Gussstahl-Abfälle I. und II. Sorte, |
| „ | 200 | „ altes Zinn, |
| „ | 10 500 | „ alte eiserne Siederohre bis 4m lang, |
| „ | 2 600 | „ Gummi-Abfälle mit und ohne Hanf-Einlage, |
| „ | 850 | „ Gummi-Abfälle, reine, |
| „ | 34 000 | „ Gussstahl-Radreifen, alte, |
| „ | 58 000 | „ Radreifen von Puddelstahl und Eisen, |
| „ | 2 000 | „ Unterreifen von Puddelstahl und Eisen, |
| „ | 5 000 | „ gusseiserne Isolatoren, |
| „ | 2 800 | „ (8 Paar) schmiedeiserne und gusseiserne Tenderräder ohne Bandagen, |
| „ | 9 000 | „ (8 Paar) schmiedeeiserne Triebräder mit gusseisernen Naben ohne Bandagen, |
| „ | 64 000 | „ (130 Paar) schmiedeeiserne und gussstählerne Wagenscheibenräder mit und ohne Bandagen, |
| circa | 38 500 | Kilogr. (70 Paar) schmiedeeiserne Wagenspeichenräder mit Puddelstahl-Bandagen, |
| „ | 33 000 | „ (50 Satz) eiserne und gussstählerne Achsen, theils mit Speichenrädern, theils mit Gussstahlrädern, auch theils mit Bandagen, |
| circa | 6 | Stück Dampfpumpen, alte, |
| „ | 2 500 | Kilogr. gebrauchte Pferdehaare |

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu ist auf

**Dienstag den 18. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Material-Abgängen“

versehen an den Unterzeichneten einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in meinem Bureau, sowie auf den Stationen: Hannover, Minden, Osnabrück, Lehrte, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen, Cassel und Wunstorf zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. mitgetheilt.

Hannover, den 25. Mai 1872.

**Der Königl. Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---


**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch

**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.


---


Der

# Practische Maschinen-Constructeur

Herausgegeben von

**W. H. Uhland.**

Preis pro Quartal (6 Hefte mit 24 lithogr. Tafeln) 2 Thlr.

Verlag von Baumgärtner's Buchhandlung in Leipzig.

**Inhalt von 1872. Heft 8:**

Maschinenbau und Ingenieurwesen: Dampfhammer von 12 Centner Bärgewicht. (Mit Zeichnungen Taf. 29 und 30.) — Feuer zum Abziehen der Tyres. (Mit Zeichnungen Taf. 31.) — Combinirte Wassersäulen- und Wasserhaltungs-Maschine. (Mit Zeichnungen Taf. 32.) — Neue Wasserstands-Ventilköpfe aus der Armaturenfabrik von Dreyer, Rosenkranz u. Droop in Hannover. (Mit Zeichnungen Taf. 30.) — Das Fehlerglied der Zeuner'schen Theorie der Schiebersteuerungen. (Mit Holzschnitt). Technische Umschau: Ueber die Construction der neueren Maischmaschinen. (Mit Holzschnitten). Fortsetzung. — Die Pfosteneisenbahnen und ihr Werth für den Verkehr. Von Emil Richter. — Carr's Patent-Disintegrator als Mehlmühle. Von H. Simon. (Mit Holzschnitt). — Canal-Dampffähre. — Die Baxter transportable Dampfmaschine. (Mit Holzschnitten.) — Technische Briefe: Prag. Das neue Dampfkesselgesetz für Oesterreich. — Fortschritte der Industrie und Technik: Krempel für Kunstwolle. (Mit Holzschnitt.) — Probirventil für Dampfkessel. (Mit Holzschnitten.) — Recepte und Notizen: Weltausstellung 1873 in Wien. Special-Reglement für die Maschinenausstellung. (Mit Holzschnitt.) — Fragekasten.

Inhalt der „Industriellen Rundschau.“

Aus Russland. — Die Schweizerischen Industrie-Verhältnisse. — Die Salzproduction Deutschlands. — Weltausstellung 1873 in Wien. — Preisausschreibung. — Aus Holland. — Notizen.

**Inhalt von 1872. Heft 9.:**

Maschinenbau und Ingenieurwesen: Die Construction der Triebwerke. (Mit Holzschnitten.) Fortsetzung. — Eisernes schwimmendes Dock. (Mit Zeichnungen Taf. 33.) — Schraubenmutter-Schneidemaschine. Von Fr. Schnabl, Ingenieur. (Mit Zeichnungen Taf. 34.) — Die Schiebersteuerung von Earnshaw. Theoretisch behandelt von Ch. Seeberger, Ingenieur in München. (Mit Zeichnungen Taf. 35. — Kopp-Conus. (Stauberer.) (Mit Zeichnungen Taf. 36). — Technische Umschau: Ueber die Construction der neueren Maischmaschinen. (Mit Holzschnitten.) Schluss. Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civil-Ingenieur. Fortsetzung. Die Pfosteneisenbahnen und ihr Werth für den Verkehr. Von Emil Richter. Fortsetzung. — Notizen aus der Praxis: Proben von Wiener Wasserleitungsrohren. (Mit Holzschnitten.) Schluss. — Apparat zum Tourenzählen. (Mit Holzschnitt.) Technische Briefe. Magdeburg. Die Sicherheit gegen Dampfkessel-Explosionen. — Fortschritte der Industrie und Technik: Kaley's verbesserte Triebscheibe für Drahtseiltransmission. (Mit Holzschnitt.) — Universal-Winkel-Bohrmaschine. (Mit Holzschnitt). — Recepte und Notizen. — Bücherschau. — Fragekasten. — Beantwortungen.

Inhalt der „Industriellen Rundschau.“

Finanz- und Handelsübersicht vom April. — Die Thomson'sche Strassenlocomotive. — Aus Holland. (Schluss.) — Der Maschinenbau in Holland. (Erwiderung.) — Wiener Weltausstellung 1873. — Notizen.

**Inhalt von 1872. Heft 10.**

Maschinenbau und Ingenieurwesen: Die Construction der Triebwerke. (Mit Holzschnitten). Fortsetzung. — Häng-Turbinen mit Ventilation und freier Abweichung. Von G. Meissner. (Mit Zeichnungen Taf. 37 und 40.) — Ueber Gasbereitung. Von Colmar Schreck in Leipzig. (Mit Zeichnungen Taf. 38 und 39.) — Eisernes schwimmendes Dock. (Mit Zeichnungen Taf. 33.) Fortsetzung. — Schiebersteuerung von Earnshaw. Von Ch. Seeberger. (Mit Zeichnungen Taf. 35.) Schluss. — Technische Umschau: Schienenlochmaschine der Paris-Lyoner Bahn. Von O. Recke. (Mit Holzschnitten.) — Die mechanische Bearbeitung des Holzes mit Berichten über neuere Holzbearbeitungsmaschinen. Von B. Kässner, Civil-Ingenieur. (Fortsetzung.) — Die Pfosteneisenbahnen und ihr Werth für den Verkehr. Von Emil Richter. (Fortsetzung.) — Die Einführung der metrischen Maasse und Gewichte im Bauwesen. — Neue patentirte Steintapete. — Notizen aus der Praxis: Neues Drehfutter für kleine Drehobjecte. Von J. Sörrensen. (Mit Holzschnitten.) — Gebläse für Tyres-Abziehfeuer. — Technische Briefe: Magdeburg. Die Sicherheit gegen Dampfkessel-Explosionen. (Schluss.) — Fortschritte der Industrie und Technik: Oscillirende Dampfmaschine von Fielding and Platt in Glasgow. (Mit Holzschnitten). — Die Wradi'sche Beleuchtung und Heizung. — Recepte und Notizen. — Fragekasten. — Beantwortungen.

Inhalt der „Industriellen Rundschau.“

Die Umgestaltung des Eisenbahnwesens. I. — Bedingungen für die Gründung von Papierfabriken. — Verkehrswesen.

K. K. privilegirte

# Eisen- und Stahl-Gewerkschaft

## zu Eibiswald und Krumbach

**in Steiermark**

des

## *Dr. C. M. Faber*

Südbahn-Station **Leibnitz** für den Personen- und Frachten-Verkehr.

Post- und Telegraphen-Station **Eibiswald.** Telegramm-Adresse: Gewerkschaft Eibiswald.

empfiehlt ihre ausschliesslich nur aus **bestem steierischen Holzkohlen-Roheisen** erzeugten Fabrikate, als:

**Federn, fertige,** aus bestem Tiegelgussstahl oder doppelt gegärbtem Cementstahl, unter mehrjähriger Garantie für Bruch und Elastizität, und zwar:
**Blatt-Tragfedern** für Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen: — **Spiralfedern,** als Trag-, Puffer- und Zugfedern; — **Scheibenfedern** nach **Egan's Patent** als Ersatz für alle oben angeführten Federngattungen (alleiniges Recht der Gewerkschaft zur Erzeugung dieser Patentfedern); — **Schnellhammer- und Equipagen-Federn.**

**Hauptblätter** für Tragfedern, sowohl aus **einem Stück** geschmidet, wie auch mit gerollten oder angeschweissten Oesen.

**Spiralfederblätter,** adjustirt.

**Flachfederguss- oder Cementstahl,** mit oder ohne Rippe, auf Wasser- oder Unschlitthärtung.

**Tiegelgussstahl in Könige,** von beliebiger Härte und Schwere.

**Cementstahl** in gewalzten oder geschmiedeten Stäben, sowohl roh, als auch einfach oder doppelt gegärbt.

**Werkzeuggussstahl** in schön geschmiedeten Stäben, jeder Dimension.

**Gussstahl-Schmidestücke,** als Achsen, Spindeln und Façonstücke etc.

**Puddlstahl** in ausgezeichneter Qualität und allen Dimensionen, besonders gut geeignet zu **Sensen, Sicheln** u. s. w., zum Anstählen von **Ambossen, Werkzeugen** etc.

**Gussstahlbleche,** dann **Eisen-Platten-** und **Kesselbleche,** rechtwinklige, **Rundböden** und **Chablonbleche,** mit Werksstempel **„Eibiswald"** versehen, in anerkannt vorzüglicher Qualität.

**Sägeblätter und fertige Sägen,** und zwar: Mühlsägen, Circular-Sägen, Bauch-, Zug- und Spaltsägen aus Guss- oder Cementstahl.

**Qualitäts-Walzeisen** von den schwächsten Dimensionen bis zu schwerem **Maschineneisen,** besonders aber als zähestes **Nieteneisen.**

# The Bolton Iron & Steel Co. Bolton le Moors,

## Lancashire England.

Fabrikanten von mildcarbonisirten Guss-Stahl-Platten für Kessel- und Schiffsbekleidungen, Guss-Stahl-Schienen, Stangen und Bleche, Winkel- und Nieten-Stahl, Guss-Stahl-Gerad- und Kurbelachsen, Bandagen, Wellen, Pleiel-, Kuppel- und Kolbenstangen, Kurbeln und Kurbelzapfen,

**Guss-Stücke aus Stahl,**

**schwere Schmiedestücke jeder Art aus Guss-Stahl und Schmiedeeisen.**

General-Agent ***Philipp Henschel.***

**Berlin, Werderstrasse 11.**

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**
heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

Ein im Wagen-Lackirergeschäft erfahrener Mann, welcher in verschiedenen grossen Fabrik-Werkstätten für E. B. B. gearbeitet, auch als Werkmeister in denselben fungirt, worüber ihm Zeugnisse zur Seite stehn; sucht als Solcher Stellung.

Gefällige Offerten bitte mit der Adresse G. Hoffmann, Fried. Wilh. Strasse 2a. Breslau gefälligst nieder zu legen.

Ein im Locomotivbau tüchtig erfahrener
**Ingenieur**
findet als Assistent des Ober-Ingenieurs einer bedeutenden Locomotivfabrik Anstellung.

Adressen von Reflectanten mit Beifügung der Zeugnisse in Abschrift und Angabe der Gehalts-Ansprüche befördert sub No. 4241 die Annoncen-Expedition von Rud. Mosse in Leipzig.

**Für Bau-Unternehmer**

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 66. Leipzig, am 5. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen. II. Oesterreich-Ungarische Eisenbahnen. (Schluss.) III. Fremdländische Eisenbahnen. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Hessische Ludwigs-Eisenbahn, Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn und Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Geschäftsberichte über das Betriebsjahr 1871. Aus Bayern: Hof-Kronach-Saalfeld-Erfurt; zweites Geleise Marktschorgast-Oberkotzau; Siegelsdor-Langenzenn eröffnet; Dividende der Deggendorff-Plattlinger B.; Speyer-Heidelberg; Salzkammergutbahn. Bayerische Ostbahnen, Geschäftsbericht pro 1871. — Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im April 1872. — Officielle Anzeigen: Fahrpläne der Turnau-Kralup-Prager und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. — Submissions-Ausschreibungen. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

### II. Oesterreich-Ungarische Eisenbahnen.

(Schluss.)

#### K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

I. Verwaltungsrath in Wien.

Mitglieder.

1. Franz Altgraf zu Salm-Reifferscheid in Prag, Präsident.
2. Louis Freiherr von Haber-Linsberg in Wien, Vicepräsident.
3. Josef Ritter von Mallmann in Wien
4. Johann Freiherr von Liebieg in Wien
5. Adolf Schenk in Wien
6. Friedrich Schwarz in Prag
7. Eduard Strache in Wien
8. Achille Thommen in Wien
9. Hugo Fürst v. Thurn und Taxis in Prag
10. Johann Wenke in Prag

II. Oberbeamte.

a. *General-Direction in Wien.**

11. Dr. G. R. Grosz, Kais. Rath, General-Director.
12. Hermann Rittershausen, Betriebs-Director, Stellvertreter des General-Directors.

*Rechts-Bureau.*

13. J. U. Dr. Carl Gräf, Rechtsconsulent.

*Vekehrs-Abtheilung.*

14. Moriz Wilhelm, Ober-Inspector.
15. Wilhelm Tedesco, Inspector.

*Tarifs-Bureau.*

16. Sigmund Steingraber, Inspector.

*Controle.*

17. M. A. Reitler, Ober-Inspector.

*Material-Verwaltung.*

18. Heinrich Pfannl, Inspector.

*Haupt-Buchhaltung.*

19. Eduard Menzel, Ober-Buchhalter.
20. Carl Werner, Ober-Buchhalter-Stellvertreter.

*Haupt-Cassa.*

21. Franz Neumayer, Haupt-Cassier.

b. *Maschinen-Direction.**

22. Johann Langer, Kais. Rath, Maschinen-Director.
23. Carl Richter, Ober-Inspector.
24. Anton Elbel, Inspector.
25. Ludwig Gassebner, Ober-Ingenieur.
26. Wilhelm Felsenstein, Ober-Ingenieur.

c. *Bau-Direction.*

27. Wilhelm Hellwag, Bau-Director.

*Secretariat.*

28. Al. G. Lamm, Ober-Ingenieur.

*Unterbau.*

29. Eduard Gerlich, Ober-Inspector.

*Oberbau.*

30. Wenzel Hohenegger, Inspector.

*Hochbau.*

31. Carl Schlimp, Inspector.

*Bahnerhaltung.*

32. Rudolf Marcelli, Inspector.
33. Johann Rybař, Ober-Ingenieur.

*Rechnungs- und Cassawesen.*

34. Heinrich Steutter, Inspector.

d. *Betriebs-Inspectorate.*

35. Adolf Glück, Inspector in Znaim.
36. Friedrich Lergetporer, Inspector in Kolin.
37. Leopold Auerhann, Inspector in Pardubitz.*
38. Philipp Piwonka, Inspector in Reichenberg.*

e. *Zugförderungs-Abtheilungen.*

39. Hermann Setwin, Inspector in Znaim.
40. Anton Leneček, Inspector in Reichenberg.*

f. *Werkstätten-Leitungen.*

41. Gustav Stockhammer, Oberingenieur in Jedlersee.
42. Georg Dietz, Oberingenieur in Iglau.
43. Berthold Port, Ingenieur in Gross-Wossek.
44. Robert Landauer, Oberingenieur in Reichenberg.*

g. *Bahnerhaltungs-Abtheilungen.*

45. Anton Faber, Inspector in Znaim.
46. Franz Wuch, Inspector in Neu-Bidschow.

h. *Bau-Abtheilungen.*

47. Carl v. Siegl, Oberingenieur in Wien.
48. Ferdinand Adamczik, Oberingenieur in Retz.
49. Rudolf Pogatscher, Inspector in Prag.
50. Bernhard Toch, Oberingenieur in Tetschen.
51. Ernst Ganzwohl, Oberingenieur in Königgrätz.

Anmerkung. Die mit * bezeichneten Stellen fungiren gleichzeitig für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

#### Erste Siebenbürger Eisenbahn.

Sitz des Verwaltungsrathes und der General-Direction in Pest.

I. Verwaltungsrath.

Verwaltungsräthe.

1. Chotek, Otto Graf, Präsident in Wien.
2. Haber, Louis Baron, Vicepräsident in Wien.
3. Goldschmidt, Julius Ritter von, in Wien.
4. Gögl, Johann, in Wien.
5. Grim, Emanuel, in Wien.
6. Kochmeister, Friedrich von, in Pest.
7. Lonyay, Albert Graf, in Pest.
8. Marx, Louis Ritter von, in Wien.
9. Reichenstein, Franz Freiherr v., in Wien.
10. Somogyi, Anton von, in Pest.
11. Trefort, August von, in Pest.
12. Várady, Gabriel von, in Pest.
13. Wodianer, Albert Freiherr von, in Pest.
14. Weiss, Adolf, Dr., in Wien.
15. Weiss, Carl, in Wien.

II. Oberbeamte.

16. Freund, Karl, General-Director in Pest.
17. Kanovich, Alfred von, Inspector für allgemeine Administration und commerziellen Betrieb in Pest.
18. Schübert, Anton, Inspector für Bau- und Bahnerhaltung in Pest.
19. Eder, Gottfried, Inspector für Zugförderung, Werkstätte und Materialverwaltung in Pest.
20. Grim, Friedrich, Oberbuchhalter in Pest.
21. Stiny, Leonard, Inspector und Betriebsleiter in Arad.

#### K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

a. Verwaltungsrath zu Wien.

1. Franz Graf Zichy von Vásonykeö, Präsident zu Wien.
2. Franz Ritter von Hopfen, Vicepräsident zu Wien.

Mitglieder.

3. Adam Freiherr von Burg zu Wien.
4. Josef Anton Forsboom Brentano zu Wien.
5. Moritz Ritter v. Goldschmidt zu Wien.
6. Otto Freiherr Rivalier von Meysenbug zu Wien.
7. Elio Freiherr von Morpurgo zu Triest.
8. Anselm Freih. v. Rothschild zu Wien.
9. Friedr. Ludw. v. Westenholz zu Wien.
10. Eduard Wiener Ritter von Welten zu Wien.
11. Simon Ritter v. Winterstein zu Wien.
12. Rudolf Oskar Ritter von Gödel-Lannoy zu Wien.

b. Oberbeamte.

14. Eugen Bontoux, General-Director zu Wien.
15. Gabriel Lemonnier, Secretär zu Wien.

Secretariat.

16. Adolf Ritter v. Schreiner, General-Secretär zu Wien.
17. Josef Böhm, Director ext. statum zu Wien.
18. Franz X. Träger, K. Rath und Oberinspectoren zu Wien.
19. Leopold Winter, K. Rath und Oberinspectoren zu Wien.
20. Johann Schimak, Inspector zu Wien.
21. Johann Prugger, Inspector zu Wien.
22. Johann Lyer, Inspector zu Wien.
23. Mathias Wallner, Bureau-Chef zu Wien.
24. Heinrich Penkl, Bureau-Chef zu Wien.
25. Dr. Max Richter, Chef des Sanitätsdienstes zu Wien.
26. Alois Waldhäusel, Verwalter des Kranken-Instituts zu Wien.

Finanzielle-Direction.

27. Louis Cavallier, Director zu Wien.
28. Eduard Manheimer, Ober-Inspector zu Wien.
29. Heinrich Entz, Bureau-Chef zu Wien.

Buchhaltung.

30. Dominik Seidel, General-Buchhalter zu Wien.
31. Carl Schmidt, Buchhalter zu Wien.

Bau-Controlle.

32. Eugen Hörner, Controllor zu Wien.
33. Carl Ehnhart, Buchhalter zu Wien.
34. Eduard Schubert, Bureau-Chef zu Wien.

Betriebs-Controlle.

35. Johann von Savageri, K. Rath, Control-Chef zu Wien.
36. Georg Scherzer, Inspector zu Wien.
37. Franz Meissner, Inspector zu Wien.
38. Anton Schaffellner, Inspector zu Wien.
39. Carl Oeppinger, Bureau-Chef zu Wien.
40. Franz Stumm, Bureau-Chef zu Wien.
41. Franz Katzler, Bureau-Chef zu Wien.
42. Josef Tomschik, Bureau-Chef zu Wien.
43. Johann Forche, Bureau-Chef zu Wien.
44. Carl Nagy, Bureau-Chef zu Wien.
45. Eduard Gibale, Bureau-Chef zu Wien.

Oeconomat.

46. Ludwig von Bernuth, Ober-Inspector zu Wien.
47. Alfons Schmidt, Inspector zu Wien.
48. Adolf Lausch, Bureau-Chef zu Wien.

Haupt-Cassa.

49. Joachim Hassberg, Hauptcassier zu Wien.
50. Jacob Sadowsky, Cassa-Controllor zu Wien.

Verkehrs-Direction.

51. F. J. Schüler, Director (zugleich commerzieller Director) zu Wien.
52. Josef Ritter von Pretzner, Ober-Inspector zu Wien.
53. Heinrich Pfeiffer, Ober-Inspector zu Wien.
54. Gustav Andriessen, Ober-Inspector zu Wien.
55. Wenzl Bezpalec, Inspector zu Wien.
56. Josef Jordan, Inspector zu Wien.
57. Josef Schottner, Inspector zu Wien.
58. Johann Likon, Inspector zu Wien.
59. Josef Benesch, Bureau-Chef zu Wien.
60. Alfred Thomas, Bureau-Chef zu Wien.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Wien.

61. Ferdinand Linder, Ober-Inspector zu Wien.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Graz.

62. Franz von Behaghel, Inspector zu Graz.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Triest.

63. Faustin Zanelatto, Inspector zu Triest.

Verkehrs-Section Klagenfurt.

64. Friedrich Baron Wetzlar, Verkehrs-Chef zu Klagenfurt.

Verkehrs-Section Agram.

65. Franz Kronraff, Verkehrs-Chef zu Agram.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Lienz.

66. Josef Milsimer, Inspector zu Lienz.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Innsbruck.

67. Daniel Rint, Inspector zu Innsbruck.
68. Carl Ratzka, Secretär zu Innsbruck.

Verkehrsleitung in Ofen.

69. Max Dagobert Meissner, Ober-Inspector zu Ofen.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Kanizsa.

70. Friedrich Wodiczka, Inspector zu Kanizsa.

Verkehrs-Section Alba.

71. Franz Porndorfer, Verkehrs-Chef zu Alba.

Commerzielle-Direction.

72. F. J. Schüler, vide Verkehrs-Directions zu Wien.
73. Samuel Hahn, Ober-Inspector zu Wien.
74. Friedrich Baumann, Inspector zu Wien.
75. Anton Müller, Bureau-Chef zu Wien.

Reclamations-Bureau.

76. Franz Domenego, Ober-Inspector zu Wien.
77. Josef Kubarth, Bureau-Chef zu Wien.
78. Josef Hauser, Bureau-Chef zu Wien.

Commerzielle-Inspection in Agram.

79. Hermann Kneuse, Inspector zu Agram.

in Innsbruck.

80. Cäsar Astfalk, Inspector zu Innsbruck.

in Triest.

81. Oswald, Hüffel, Silos-Verwalter zu Triest.

Maschinen-Direction.

82. Alex Gottschalk, Director zu Wien.
83. Rudolf Stradal, Ober-Inspector zu Wien.
84. Johann Ubel, Ober-Inspector zu Wien.
85. Alex Berenger, Inspector zu Wien.
86. Ernst Grossmann, Inspector zu Wien.
87. Fried. Wagner, Inspector.
88. Andreas von Hoffmann, Bureau-Chef zu Wien.
89. Carl Heiss, Bureau-Chef zu Wien.

Zugförderungs-Dienst.

Inspection in Wien.

90. Robert Blont, Inspector zu Wien.

Inspection in Marburg.

91. Wenzel Ludikar, Inspector zu Marburg.

Inspector in Laibach.

92. Friedr. Breindl, Inspector zu Laibach.

Inspection Kanizsa.

93. Johann Socher, Inspector zu Kanizsa.

Inspection in Innsbruck.

94. Franz Göbl, Ober-Inspector zu Innsbruck.
95. Josef Ludold, Inspector zu Innsbruck.

Werkstättendienst.

96. Johann Hardy, Werkstättenchef zu Wien.
97. Conrad Puchelt, Werkstättenchef zu Marburg.
98. Victor Krammer, Werkstättenchef zu Innsbruck.

Bahn-Direction.

99. Filipp Bolze, Director zu Wien.
100. Carl Fogy, Ober-Inspector zu Wien.
101. Johann Baron Watzdorf, Ober-Inspector zu Wien.
102. Anton Aichinger, Inspector zu Wien.
103. Adolf Matiak, Inspector zu Wien.
104. Johann Fumé, Secretär zu Wien.
105. Franz Saherpökh, Bureauchef zu Wien.

Inspection Neustadt.

106. Friedrich August Birk, Inspector zu Neustadt.

Inspection Marburg.

107. Rudolf Willner, Inspector zu Marburg.

Inspection Cilli.

108. Georg Geishofer, Inspector zu Cilli.

Inspection Triest.

109. Gustav Lahn, Inspector zu Triest.

Inspection Innsbruck.

110. Carl Zelinka, Inspector zu Innsbruck.
111. Johann Soukup, Bureauchef zu Innsbruck.

Bau-Direction.

112. Carl Preuninger, Director zu Wien.
113. Johann Schmid, Inspector zu Wien.
114. Max Mauch, Inspector zu Wien.

Bau-Inspection in Villach.

115. Friedrich Bunz, Inspector zu Villach.

in Fiume.

116. Josef Acherl, Inspector zu Fiume.

Hochbau-Abtheilung.

117. Wilhelm Flattich, Director zu Wien.
118. Franz Wilhelm, Inspector zu Wien.
119. Carl Sellyey, Inspector zu Wien.

Hafenbau-Abtheilung Triest.

120. Friedrich Bömches, Ingenieur und Hafenbauleiter zu Triest.

Schienenwalzwerk Graz.

121. Josef Hall, Inspector und Werkleiter zu Graz.
122. Franz Pogatschingg, Buchhalter zu Graz.

## K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Verwaltungsrath in Wien.

1. Franz Altgraf zu Salm-Reifferscheid in Prag, Präsident.
2. Josef Ritter von Mallmann in Wien, Vice-Präsident.
3. Jaques Brandeis in Wien.
4. J. U. Dr. Carl Giskra in Wien.
5. Louis Haber Freiherr von Linsberg jun. in Wien.
6. Johann Freiherr von Liebieg in Wien.
7. Ludwig Ritter v. Oppenheimer in Wien.
8. Eduard Redlhammer in Grottau.
9. Adolf Schenk in Wien.
10. Paul Ritter von Schoeller in Wien.
11. Franz Siegmund in Reichenberg.

Mitglieder.

II. Oberbeamte.

a. Direction in Wien.

12. Dr. G. R. Grosz, Kais. Rath, Director.
13. Hermann Rittershausen, Generalsecretair.
14. Johann Langer, Kais Rath, Maschinendirector.

Abtheilung für Bau- und Bahnerhaltung.

15. Johann Langgasser, Ober-Inspector.
16. Franz Neumann, Inspector.

(Die übrigen Directions-Abtheilungen sind gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn, (s. diese).

b. Die Betriebs-Inspectorate in Pardubitz und Reichenberg,

c. die Zugförderungs-Abtheilung in Reichenberg und

d. die Werkstättenleitung in Reichenberg, sind gemeinschaftlich mit der Oesterr. Nordwestbahn (s. diese).

e. Bau- und Bahnerhaltungs-Abtheilung in Reichenberg.

17. Ludwig Hietzgern, Inspector.

f. Bauabtheilung in Tannwald.

18. Otto Bruhns, Oberingenieur.

## K. K. priv. Theiss-Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Pest.

(Erzherzogin Maria Valeriagasse No. 1.)

1. . . . . Präsident
2. Anton Graf Szapáry Excellenz, I. Vice-Präsident.
3. Eduard von Zsedényi, II. Vice-Präsident.
4. Esterházy, Paul, Fürst Durchlaucht.
5. Freund, Carl
6. Haber v. Linsberg, Louis, Baron jun.
7. Dr. Jaques, Heinrich
8. Dr. Kautz, Julius
9. Kiss v. Nemeskér, Nicolaus
10. Lichnovsky, Othenio, Graf Excellenz
11. Nemes, Vincenz, Graf
12. Schey, Friedrich, Freiherr von
13. Schöller, Alexander, Ritter von
14. Waldstein, Johann, Graf Excellenz
15. Wodianer, Moritz, Freiherr von
16. Zichy, Heinrich, Graf Excellenz

Mitglieder.

Direction in Pest.

(Erzherzogin Maria Valeriagasse No. 1.)

17. Wilhelm von Nördling, K. K. Hofrath u. Generaldirector.
18. Friedr. Dieterlé, General-Directions-Secretär.
19. Eduard Kruntorad, Bahn- und Maschineu-Director.
20. Aurel v. Fest, Verkehrs- und commerzieller-Director.
21. Andreas Kois, Inspector.
22. Franz Golz, Inspector.
23. Franz Schneider, Inspector.
24. Adam Gallap, Inspector.
25. Moritz Singer, Inspector.
26. Moses Rindskopf, Inspector.
27. Rudolf Pfeiffer, Secretär.
28. Julius Kiss, Secretär.
29. Jacob Margony, Ober-Ingenieur.
30. Josef Persek, Ober-Ingenieur.
31. Anton Pecher, Ober-Ingenieur.
32. Friedrich Karafiath, Ober-Ingenieur.
33. Johann Bernkopf, Buchhalter.
34. Julius Pfeifer, Buchhalter.
35. Gustav Weindl, Ober-Revident.

Strecken-Ober-Beamte.

36. Carl Soumar, Verkehrs-Chef in Czegléd.
37. Wenzel Muhr, Ober-Ingenieur in Arad.
38. Eduard Riedl, Verkehrs-Chef in Debreczin.
39. Albin Kaluschke, Ober-Ingenieur in Kaschau

Werkstätten-Vorstände.

40. Gustav Fehr, Ober-Ingenieur in Miskolcz.
41. Alfred Egan, Ober-Ingenieur in Szolnok.
42. Franz Rosner, Ingenieur in Grosswardein.

## Ungarische Nordostbahn.

Verwaltungsrath und General-Direction in Pest.

I. Verwaltungs-Rath.

1. Sr. Excellenz Paul Freiherr von Sennyey, K. K. wirklicher geheimer Rath und Kämmerer in Pest.
2. Koloman v. Tisza, Ungarischer Reichstagsabgeordneter in Pest.
3. Sr. Erlaucht Ervin, Graf Schönborn Buchheim, Oberst Erbland Truchsess, K. K. Kämmerer in Wien.
4. Johann v. Lónyay, Obergespan des Bereger Comitates in Lonya (Bereger Comitat).
5. Gabriel v. Várady, Ungarischer Reichstagsabgeordneter in Pest.
6. Ludwig v. Kiss, Ungarischer Reichstagsabgeordneter in Debreczin.
7. Valentin Boros in Szatmár.
8. Dr. Eduard Chornitzer, Hofrath in Wien.
9. Serverin Graf Dunin Borkowski, K. K. Kämmerer in Wien.
10. Dr. Florian Ziemialkowski, Oesterreichischer Reichstagsabgeordneter und Bürgermeister in Lemberg.
11. Heinrich v. Lévay, Director der allgemeinen Ungarischen Assecuranz-Gesellschalt in Pest.
12. Carl Ritter v. Rogawski, Director der Franco-Austrian Bank in Wien.
13. Adolf v. Seidler, Director der Anglo-Austrian Bank in Wien.
14. Rafael Mayer v. Alsó Ruszbach, Director der Anglo-Austrian Bank in Wien.
15. Nicolaus v. Ujfalussy, Obergespan des Szatmárer Comitates in Szatmár.
15. Ladislaus Kovách v. Visonta, Ungarischer Reichstagsabgeordneter in Pest.

II. Oberbeamte:

17. Emerich v. Jvánka, Ungarischer Reichstags-abgeordneter, Präsident der vereinigten Ungarischen Donau- Dampfschifffahrts - Gesellschaft, General-Director in Pest.
18. Adolf v. Korányi, Gerichts- und Wechsel-Advocat, General-Secretär in Pest.
19. Josef Kerekes, Gerichts- und Wechsel-Advocat, Secretär des Verwaltungsrathes in Pest.
20. Dr. Eduard Chornitzer, Secretär des Verwaltungsrathes in Pest.
21. Emerich v. Ekler, Chef des Central-Bureaus in Pest.
22. Friedrich Baron Podmaniczky, Ungarischer Reichstagsabgeordneter, Verwaltungsrath der Alföld-Bahn, Chef des Personal-Bureaus in Pest.
23. Wolfgang Dubsky, General-Controllor in Pest.
24. Johann Gesell, Oberbuchhalter in Pest.
25. Vinzenz v. Hegedüs Oberbuchhalter in Pest.
26. Benjamin Bahunek, Material-Verwalters Stellvertreter in Pest.
27. Alfred v. Voigt, Central-Inspector für Verkehr und commerz. Betrieb in Pest.
28. Julius Spitz, Verkehrs-Inspector in Pest.
29. Emerich Lintner, Betriebs-Inspector in Pest.
30. Jacob Hofbauer, Inspector, Chef der Controlle in Pest.
31. Josef Ambrus, Betriebs-Controllor in Pest.
32. Emil Szüts, Telegraphen-Inspector in Pest.
33. Julius Stolle, Central-Inspector für Zugförderungs- und Werkstättendienst in Pest.
34. Ludwig v. Györy, Inspector für Zugförderung in Pest.
35. Emil Polinszky, Central-Inspector für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht in Pest.
36. Alexander Meiszner, Ober-Ingenieur in Pest.
37. August Szacsváy, Ober-Ingenieur in Pest.
38. Alexander Stromszky, Chef-Ingenieur und Bauleiter in Pest.
39. Johann Baentsch, Ober-Ingenieur in Pest.
40. J. Loenartz, Ober-Ingenieur in Pest.
41. Johann Bock, Verkehrs-Chef in Szatmár.
42. Bahnerhaltungs-Chef Stelle in Debrezin derzeit unbesetzt.
43. Josef Prohaska, Heizhausleiter in Debrezin.
44. Philipp Ponger, Verkehrs - Chef in S. A. Ujhely.
45. Ernest Ericz, Bahnerhaltungs-Chef in S. A. Ujhely (Stellvertreter).
46. Carl Siegmeth, Zugförderungs-Chef in S. A. Ujhely.

## Ungarische Ostbahn.

Sitz der Gesellschaft in Pest (untere Donauzeile Assecuranz Gebäude).

Verwaltungsrath.

1. Nicolaus Baron Vay, Excellenz, Präsident zu Pest.
2. Albert Baron Bánffy, Vicepräsident zu Klausenburg.
3. Ignaz von Bocskay zu Pest.
4. Koloman Graf Eszterházy zu Klausenburg.
5. Dr. Max Falk zu Pest.
6. Heinrich von Lévay zu Pest.
7. Albert von Lónyay zu Pest.
8. Johann von Paget zu Klausenburg.
9. Samuel Graf Wass zu Pest.
10. Edmund Graf Zichy zu Wien.
11. Emil Trauschenfels zu Pest.
12. Paul Graf Kálnoky zu Pest.
13. Balthasar Horváth zu Pest.
14. Gabriel von Várady zu Pest.
15. Wilhelm von Prangen zu Wien.

(Verwaltungsräthe.)

General-Direction zu Pest.

16. General-Director Ludwig v. Bottlik zu Pest.
17. Betriebs-Director Anton Gail zu Pest.
18. Verwaltungsraths- und Directions-Secretär Johann Czigly zu Pest.

*Verkehr- und commerc. Betriebsdienst untersteht der unmittelbaren Leitung des Betriebs-Directors.*

19. Franz Zwinz, Oberingenieur, Chef für Zugförderung.
20. Emerich Novelli, Oberingenieur, Chef für Werkstättendienst.
21. Georg von Simonics, Verkehrs-Chef zu Kolozsvár (Klausenburg).
22. Anton Zimmermann, Verkehrs-Chef-Stellvertreter zu Tövis.
23. Jacob Eisner, Bahnerhaltungs-Chef zu Kolozsvár (Klausenburg).
24. Josef Neugebauer, Bahnerhaltungs-Chef zu Karlsburg.

Bau-Direction zu Pest.

25. Julius Lott, Bau-Director zu Pest.

## Königlich Ungarische Staats-Eisenbahnen.

Verwaltungs-Rath zu Pest.

Präsident.

1. Vinzenz Weninger, Director der Ungarischen Credit-Anstalt.

Verwaltungs-Räthe.

2. Carl Langer, Sectionsrath im Königl. Ungar. Communications - Ministerium, Vorstand der Königl. Ungarischen General-Inspection für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt.
3. Ludwig Tolnay, Leiter der Königl. Ungar. Baudirection.
4. Friedrich Köffinger, Königl. Ungar. Ministerial-Sections-Rath.
5. Anton Metzner, Königl. Ungar. Ministerial-Sections-Rath.
6. Anton Hideghéthy, Königl. Ungar. Ministerial-Rath.
7. Gustav Fuchs.

Direction zu Pest.

8. Directoren: Herr Carl Langer und Ludwig Tolnay, (siehe oben).
9. Central Ober-Inspector und Director-Stellvertreter: Alois v. Horvath, Sections-Chef für Bau- und Bahnerhaltung.
10. Ober-Inspector Felix Langer, Sections-Chef für Verkehr und commerziellen Betrieb.
11. Ober-Inspector: Stefan Verderber, Sections-Ghef für Zugförderung und Werkstätten-Dienst.
12. Vorstand der Rechnungs-Abtheilung: Georg Lachmann.
13. Präsidial-Secretär: Camillo Kunhegyi.
14. Inspector und Chef des Central-Bureaus: Wilh. Baron Hornig von Hornburg.
15. Inspector und Chef des Verkehrs-Bureaus: Anton Schuller.
16. Inspector und Chef der Bauabtheilung: Josef Schubert.
17. Chef der Abtheilung für Bahnerhaltung: Johann Skalka.
18. Inspector und Chef der Abtheilung für Zugförderung: Adolf Forcher.
19. Inspector und Chef der Abtheilung für Werkstättendienst: Alfred Elsner.
20. Chef des Reclamations-Bureaus: vacat; Stellvertreter: Ferdinand Reis.
21. Chef des Directions-Secretariats und Personal-Bureaus: vacat; provis. Leiter dieses Bureaus: Herr Carl Grósz.
22. Chef der Material-Verwaltung: Emerich Kalmár.
23. Chef des Expedits: Adalbert Kirchner.
24. Chef des Einreichungs-Protocolles und Archivs: Friedrich Coppét.
25. Oberbuchhalter: Carl Storch.
26. Haupt-Cassier: Gustav Strelko.
27. Ober-Revident: Carl Roth
28. Inspector und Chef der Betriebs-Controlle: Julius Csausz.
29. Prüfungscommissär: Anton Takács.
30. Chef des Stadt-Bureaus in Pest: Michael Bodendorfer.
31. Chef des Abrechnungs-Bureaus in Wien: Inspector Heinrich Grüll.
32. Chef-Arzt: Dr. Ludwig Gross, Sanitäts-Rath.

Auf der Strecke.

33. Verkehrs-Chef: Inspector Carl Muck in Hatvan.
34. Verkehrs-Chef-Stellvertreter: Carl Römer in Hatvan.
35. Zugförderungs-Chef: Ober-Ingenieur Franz Gersik.
36. Bahnerhaltungs-Chef: vacat; prov. Leiter: Josef Zaicz in Hatvan.

Südliche Linie (Zákány-Agram).

37. Betriebsleiter in Agram: vacat.
38. Betriebsleiter Stellvertreter: Ober-Ingenieur Johann Rathauszky in Agram.

## Ungarische Westbahn.

(Stuhlweisenburg-Raab-Grazer Bahn).

Sitz der Gesellschaft in Ofen.

Verwaltungsrath.

1. Graf Edmund Zichy, Excellenz, Präsident in Wien.
2. Baron Franz Fiáth, Vicepräsident in Pest.
3. Dr. Alois Altmann, Verwaltungsrath in Graz.
4. Dr. Eduard Ritter von Falb, Verwaltungsrath in Wien.
5. Gustav Fuchs, Verwaltungsrath in Pest.
6. Dr. Anton von Górove, Verwaltungsrath in Pest.
7. Friedrich von Harkányi, Verwaltungsrath in Pest.
8. Friedrich Hoffmann, Verwaltungsrath in Pest.
9. Dr. Julius Kautz, Verwaltungsrath in Pest.
10. Johann Pairhuber, Verwaltungsrath in Graz.
11. Colomann von Széll, Verwaltungsrath in Pest.
12. Graf Hugo Strachwitz, Verwaltungsrath in Wien.
13. Baron Herrmann Todesco, Verwaltungsrath in Wien.
14. Carl Ullmann, Verwaltungsrath in Pest.
15. Paul von Ürményi, Verwaltungsrath in Pest.

Direction in Ofen.

16. Carl Ritter von Fackh, Director.
17. Maximilian Fuchs, General-Controleur, Chef des gesammt-finanziellen u. des Materialdienstes.
18. Dr. Ludwig Nyiri, Rechtsconsulent.
19. Emerich Radnich, Ober-Ingenieur, Chef der Section für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht.
20. Moritz Bexheft, Ober-Ingenieur, Chef der Section für Zugförderung u. Werkstättendienst.
21. Carl Zeiner, Inspector, Chef der Section für Verkehr und commerziellen Dienst.
22. Victor Veidinger, Directions-Secretär, Chef der administrativen Section.
23. Gustav Pottyondy, Verkehrschef in Steinamanger.
24. Julius Zehntbauer, Werkstättenchef in Steinamanger.

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Wien.

1. Johann Graf Waldstein v. Wartemberg, Präsident zu Wien.
2. Moriz Ritter von Krainski, Vicepräsident zu Lemberg.
3. Sigmund Ritter von Kozlowski zu Wien.
4. Eugen von Rembielinski zu Wien.
5. Wilhelm von Glaser zu Wien.
6. Aladár Graf Andrássy zu Velejte in Ungarn.
7. Philipp Harkán v. Harkány zu Pest.
8. Franz Ritter von Hauslab zu Wien.
9. Ferdinand Hoffmann zu Wien.
10. Hermann Flesch zu Wien.
11. Carl Stummer zu Wien.
12. Eugen von Szirmay zu Erdőbénye in Ungarn.
13. Leonhard Ritter v. Truskolawski zu Plonna in Galizien.
14. Josef Anton Ritter v. Tyszkowski zu Chwuniki in Galizien.
15. Baron Bela Vay zu Pest.

Regierungs-Commissar:

16. Friedrich Leeder, K. K. Ministerialrath zu Wien.

Directions-Ausschuss.

17. Sigmund Ritter von Kozlowski zu Wien.
18. Eugen von Rembielinski zu Wien.
19. Wilhelm von Glaser zu Wien.

Direction zu Wien.

20. Rudolf Gunesch, Director zu Wien.
21. Ignaz Haas, Dr. juris, Central-Inspector zu Wien.

22. Max Pichler, Central-Inspector.
23. Albert Schober, Central-Inspector.
24. Heinrich Nübel, Buchhalter.
25. Moriz Ramsberger, Inspector zu Wien.
26. Paul Bach, Ober-Ingenieur zu Wien.
27. Johann Adamiczka, Ober-Ingenieur zu Wien.
28. Leopold von Blazowski, Betriebsleiter.
29. Leonhard von Walter, Zugförderungs- und Werkstätten-Chef.

Bau- und Bahnerhaltung.

30. Josef Porges, Bauleiter zu Przemysl.
31. Leon von Mikucki, Bau- und Bahnerhaltungs-Inspector zu Przemysl.
32. Bernhard Cometter, Bau- und Bahnerhaltungs-Inspector zu Nagy-Mihály in Ungarn.

## Chemin de fer Grand Central Belge.

Exploitation des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam & Breda, de l'Est Belge, de Louvain à Hérenthals et d'Hérenthals à Tilbourg, de l'Entre Sambre & Meuse, d'Anvers à Hasselt, de Landen à Hasselt et de Hasselt à Maestricht et Aix-la-Chapelle.

Siége de l'Administration Centrale et de la Direction Générale, à Bruxelles 88, rue Belliard.

Composition du Comité Mixte Général.

1. M. M. A. Stoclet, Président du Conseil d'Administration de la Cie. d'Anvers à Rotterdam et Administrateur de l'Est Belge, Président.
2. G. Sheward, Président du Conseil d'Administration de l'Entre Sambre et Meuse, Membre.
3. V. Tesch, Ministre d'Etat & Membre de la Chambre des Représentants, Membre.
4. W. Mackenzie-Shaw, Administrateur délégué de la Cie. d'Anvers à Rotterdam, Membre.
5. Quairier, Administrateur de la Cie. de l'Est-Belge, Membre.
6. Un des Présidents du Conseil d'Administration du Ch. de fer d'Aix-Maestricht Landen, Membre.

6a. Sommer, Directeur Spécial du Ch. de fer d'Aix-Maestricht-Landen, Membre.

7. J. Urban, Directeur Général du Grand Central Belge, Membre et Secrétaire.

Comité d'Exploitation.

(1). M. M. A. Stoclet, Président.
(2.) G. Sheward, Membre.
(8.) J. Urban, Membre.
(4.) W. Mackenzie-Shaw, Membre.
8. V. Stoclet, Secrétaire.

Administration Centrale & Direction Générale.

(7.) J. Urban, Directeur Général et Directeur d'Exploitation.
9. M. Urban, Ingénieur en Chef-Directeur de la Traction et du Matériel.
10. Ed. Despret, Ingenieur en Chef-Directeur des Voies & Travaux.
11. G. Michelet, Sous-Directeur de l'Exploitation.
12. Al. Demunck, Chef du service de la Comptabilité Générale.
13. Ad. Partoes, Chef du service des Recettes.
14. M. Moreau, Chef du service Commercial.
15. Mr. Chef du service des Dépenses.

(8.) V. Stoclet, Chef du service du Secrétariat du Comité.

Services Actifs.

I. *Section-Anvers.*

16. Lebon, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
17. Chaussette, Ingénieur, Chef de Traction.
18. Squilbin, Chef de service des Voies & Travaux.
19. O. Bihet, Ingénieur, Directeur de l'Atelier Central à Louvain.
20. Zurich, Agent, Commercial.

II. *Section-Lodelinsart.*

21. Smits, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
22. Mottrie, Ingénieur, Chef de Traction.
23. Liebrechts, Ingénieur, Chef de service des Voies & Travaux.
24. Ryez, Inspecteur principal du Matériel.

## K. K. priv. Vorarlberger Bahn.

Verwaltungsrath.

1. Johann Ferdinand Wagner Ritter von Wagensburg, Präsident.
2. Carl Ganahl, Präsident-Stellvertreter.
3. Dr. Andreas Fetz,
4. Sebastian von Froschauer,
5. Johann Gögl,
6. Dr. Anton Jusesl,
7. V. A. Ritter von Michel,
8. Carl Weiss,
9. Simon Ritter von Millesi,
10. Dr. F. X. Neumann,
11. Dr. Georg Rebhann,
12. Dr. Eduard Sochor,
13. J. A. Tschavoll,

} Verwaltungsräthe.

Oberbeamte.

I. *Bei der Direction in Wien.*

14. Wilhelm Paravicini, Director.
15. Dr. Ferdinand Zehetner, Secretär.
16. Heinrich Ludwig, Buchhalter.

II. *Bei der Bau- und Betriebs-Inspection in Feldkirch.*

17. Rudolf Clement, Ober-Ingenieur.
18. Friedrich Neumann, Ingenieur für den Verkehr.
19. Ferdinand Plöbst, Edler von Flammenburg, Vorstand des Transportwesens.
20. Adolf Wagner, Vorstand des Zugförderungs- und Werkstättendienstes.
21. Johann Putz, Vorstand des Materialwesens.
22. Theodor Kaltenbach, Vorstand der Controle.

## III. Fremdländische Eisenbahnen.

III. *Section-Walcourt.*

25. Delpire, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
26. Jeanjean, Ingénieur, Chef de Traction.
27. Lekeux, Chef de Service des Voies & Travaux.
28. Ravelli, Agent Commercial à Charleroi.

IV. *Section-Maestricht.*

29. Wittemberg, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
30. Nagant, Ingénieur, Chef de Traction.
31. C. Lebon, Ingénieur, Chef de service des Voies & Travaux.
32. Guisez, Agent Commercial à Aix-la-Chapelle.

(6a.) Mr. Sommer, Commissaire près du Gouvernement Prussien.

## Niederländische Central-Eisenbahn.

Sitz der Gesellschaft und der Administrations-Behörde zu Amsterdam mit einem Comité zu Paris.

Betriebsdirector zu Utrecht.

Administrations-Behörde.

1. E. W. Cramerus, Präsident Amsterdam.
2. C. A. v. Hemert, Mitglied Amsterdam.
3. Joseph Cahen, Mitglied Amsterdam.
4. Dr. David J. C. v. Lennep, Mitglied, General-Director Amsterdam.
5. F. L. Lavaurs, Vicepräsident Paris.
6. Graf E. des Roys, Mitglied Paris.
7. L. Fontaine de Laveleye, Mitglied Paris.
8. E. Blin, Mitglied Paris.
9. Graf de Laurenein, Secretär des Comités zu Paris.

Oberbeamte.

10. L. Gruet, Betriebs-Director Utrecht.
11. J. W. H. Conrad, Ober-Maschinenmeister Utrecht.
12. H. B. L. Bergmans, Baumeister Utrecht.
13. J. C. van Lockhorst, Betriebs-Inspector Utrecht.
14. H. J. van Gelder, Vorsteher der Controle Utrecht.

## Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. Direction zu Utrecht.

1. Dr. H. Ameshoff, Präsident-Directeur in Utrecht.
2. J. Staats-Forbes, Vicepräsident in London.
3. F. C. Zillesen, Directeur-Thesaurier in Amsterdam.
4. A. J. van Oostveen, Directeur in Arnheim.
5. J. C. s'Jacob, Secretär in Utrecht.
6. Dr. J. J. Uijtwerf-Sterling, I. Adjunct-Secretär in Utrecht.
7. Dr. S. P. J. A. v. Hoogstraten, II. Adjunct-Secretär in Utrecht.

II. Oberbeamte.

8. J. Verloop Cz., Ober-Ingenieur und Maschinen Ingenieur in Utrecht.
9. R. Wright, Bahn-Ingenieur in Utrecht.
10. C. W. Verloop, Adjunct-Ingenieur in Utrecht.
11. A. L. d'Hamecourt, Administrateur in Utrecht.
12. A. M. Buis, Controleur in Utrecht.
13. W. M. J. Werker, Buchhalter in Utrecht.
14. D. G. Bingham, General-Güter-Agent in Utrecht.
15. F. Wüstenberg, Güter-Inspector in Utrecht.

## Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. Verwaltungsrath.

1. Dr. jur. E. J. A. den Tex, Präsident in Amsterdam.
2. Dr. jur. H. C. du Bois, Commissar im Haag.
3. E. H. Brugmann, Commissar in Brüssel.
4. B. A. Fokker, Commissar in Middelburg.
5. E. A. Haitink, Commissar im Haag.
6. C. A. von Hemert, Commissar in Amsterdam.
7. Th. de Hirsch, Commissar in Brüssel.
8. H. Luden, Commissar in Amsterdam.
9. Dr. jur. H. P. G. Quack, Commissar in Utrecht.
10. T. J. Stieltjes, Commissar in Delft.
11. C. M. Storm van s'Gravesande, Commissar in Deventer.
12. W. Testas, Commissar in Amsterdam.
13. L. L. G. M. de Villers de Pité, Commissar in Valkenburg (Limburg).
14. A. C. Wertheim, Commissar in Amsterdam.
15. A. L. Wurfbain, Commissar in Amsterdam.

II. General-Direction.

16. F. s'Jacob, General-Director in Utrecht.

III. Ober-Beamte.

17. C. P. J. van den Berg, Ingenieur, Chef des Bahn-Dienstes in Utrecht.
18. J. J. Engeringh, Ober-Güter-Inspector, Chef des commerziellen Dienstes in Utrecht.
19. Dr. jur. H. M. A. van der Goes, Chef des Betriebs-Dienstes und des Allgemeinen Dienstes in Utrecht.
20. H. P. van Heukelom, Ober-Betriebs-Inspector in Lüttich.
21. J. W. Stous-Sloot, Ober-Ingenieur, Chef des Maschinen- und Wagen-Dienstes in Utrecht.
22. W. K. M. Vrolik, Secretär und Chef des Finanziellen Dienstes in Utrecht.
23. H. C. Bosscha, Betriebs-Inspector in Groningen.
24. A. W. F. Kock, Bahn-Ingenieur in Groningen.
25. C. W. P. Mieling, Bahn-Ingenieur in Meppel.
26. H. M. W. W. Staring, Maschinenmeister in Zwolle.
27. J. H. L. W. Hunte, Ingenieur, Chef der Werkstätten in Zwolle.
28. C. Gischler, Betriebs-Inspector in Zütphen.
29. M. J. van Duyl, Bahn-Ingenieur in Zütphen.
30. F. C. Bake, Bahn-Ingenieur in Almelo.
31. F. Oberstadt, Maschinenmeister in Tilburg.
32. J. van Geuns, Ingenieur, Chef der Werkstätten in Tilburg.
33. A. J. Bekkers, Betriebs-Inspector in Tilburg.
34. J. J. Kips, Bahn-Ingenieur in Tilburg.
35. J. Rouppe van der Voort, Bahn-Ingenieur in Utrecht.
36. G. L. L. E. Quaedvlieg, Betriebs-Inspector in Venlo.
37. H. P. M. G. van der Kun, Bahn-Ingenieur in Venlo.
38. L. Renson, Betriebs-Inspector in Lüttich.

Berichtigung: Der commiss. Vorstand des technischen Bureaus der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn heisst Sender, nicht Jender, wie in Nr. 56 S. 548 Sp. 3 gedruckt steht.

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

## Vereinsgebiet.

≃ Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1871). Dem Berichte des Verwaltungsrathes für die 36. Generalversammlung der Actionäre über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahre 1871 entnehmen wir die nachfolgenden bemerkenswerthen Notizen:

A. Allgemeine Angaben.

Am Schlusse des Betriebsjahres befanden sich 57,₈₆ Meilen im Betriebe, wovon im Laufe 1871 die Strecke Ober-Ramstadt-Reinheim mit 1,₀₀ Meilen, am 15. Mai, die Strecke Reinheim-Wiebelsbach-Heubach mit 1,₁₄ Meilen am 15. Juli, die Strecke Wiebelsbach-Heubach-Erlbach mit 3,₁₀ Meilen am 24. December, die Linie Mainz-Armsheim mit 4,₂₃ Meilen am 18. December und die Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim mit 0,₇₄ Meilen am 31. December dem Verkehr übergeben worden waren. Die Länge sämmtlicher Geleise, incl. der neuen Strecken, beträgt 82,₈₆ Meilen. Doppelgeleise im Ganzen 13,₄₈ Meilen, nämlich auf der ganzen Strecke Mainz-Bingen, Gustavsburg-Bischofsheim-Darmstadt und von der Bayerischen Grenze bei Worms bis Nierstein.

Ende 1871 war der Stand der Betriebsmittel folgender: 91 Locomotiven mit 84 separaten Tendern, nämlich 31 ungekuppelt, System Stephenson und Crampton, 35 zwei Achsen, 11 drei Achsen und 5 vier Achsen gekuppelt, sowie 9 Tenderlocomotiven, zwei Achsen gekuppelt, 250 Personenwagen, 5 Briefpostwagen, 66 Reisegepäckwagen, 610 gedeckte und 888 offene Güter- etc. Wagen nebst 2 Dampfbooten und den erforderlichen Schalden resp. sonstigen Einrichtungen für die Trajectanstalt zu Worms.

Das Actiencapital erreichte am Schlusse des Jahres den Gesammtbetrag von fl. 29750000 oder 17 Mill. Thlr., da im Laufe desselben eine Erhöhung von fl. 5250000 eingetreten war, nämlich fl. 3500000 behufs Umtausch gegen die von der Ludwigsbahn-Gesellschaft zu erwerbenden Taunusbahnactien und der weitere Betrag von fl. 1750000 zur Ausführung der früher beschlossenen Erweiterung der Hauptbahnhöfe, Herstellung einer grossen Wagen-Reparatur-Werkstätte, Anlegung des Doppelgeleises von Mainz nach Worms, Erbauung einer Abkürzungslinie für Güterzüge bei Darmstadt und Vermehrung des Betriebsmaterials. Ferner ist der Stand der autorisirten Anlehen: fl. 29550000, wovon indess fl. 1750000 zu Ende des Jahres noch unbegeben waren. Amortisirt sind bis jetzt fl. 637025.

Das Anlagecapital der alten, nicht garantirten Bahnlinien ist im Jahre 1871 um fl. 2270829. 28 kr. gewachsen, resp. betrug Ende des Jahres fl. 34285439. 33½ kr.

Der Erneuerungsfonds der alten Strecken schliesst mit einem Saldo von fl. 846749. 43¾ kr. gegen fl. 750765. 55¾ kr. im Vorjahre; derjenige der garantirten Linien beläuft sich auf fl. 87367. 30 kr.

In Folge der Erhöhung des Actiencapitals wurde auch der Reservefonds erhöht und betrug derselbe fl. 125250.

B. Bau-Bericht. Derselbe bespricht ausser den auf den älteren Strecken, der Rheinbrücke und dem Centralbahnhofe Mainz vorgekommenen laufenden Arbeiten und etwaigen Neuherstellungen, die Ausführung und resp. Vollendung des zweiten Geleises der Wormser resp. Mainz-Darmstädter Strecke und der Rheinbrücke, noch die zur Inbetriebstellung der neuen Bahnstrecken in den beiden Provinzen nothwendigen Arbeiten, sowie die Bahnbauten hinsichtlich der Grenzstrecken in Rheinhessen.

C. Betriebs-Bericht. In der Leitung des Betriebs sind in dem Jahre 1871 wesentliche organisatorische Aenderungen nicht eingetreten.

Zur Ausdehnung bestehender oder Einleitung neuer Verkehrsbeziehungen war dieses Betriebsjahr ebenfalls nicht geeignet; denn in der ersten Zeit beanspruchten die Kriegsverhältnisse, insbesondere der Nachschub von Truppen und Armeebedürfnissen, der Transport der Französischen Kriegsgefangenen und Kranken, dann der Rücktransport der Armee und der Gefangenen zunächst die grösste Thätigkeit der Bahnen; dann war es vor Allem nothwendig, den Verkehr wieder in die alten Verhältnisse zurückzuführen, die fast allerwärts eingetretenen Störungen zu beseitigen und so den Zustand der Ordnung und Regelmässigkeit in allen Theilen des Betriebs wieder herzustellen.

Während des Jahres wurden — die Militärzüge zu den gemischten und Güterzügen gerechnet — 9440 Courier- und Schnellzüge, 23746 Personenzüge und 23056 Güter- und gemischte Züge befördert und waren dieselben mit 15,₇₉, 16,₇₅ resp. 69,₄₅ Achsen belastet. Die Gesammtsumme der abgelassenen Züge beträgt 56242 gegen 44225 im Vorjahre und wurden damit 3755573 Personen, 141616,₂ Ctr. Reisegepäck, 163914 Traglasten, 10970 Equipagen, 29352⅝ Ctr. Vieh in Wagenladungen, 12900 Stück Kleinvieh und 26291448,₄ Ctr. Frachtgut transportirt.

Achsbrüche sind im Jahre 1871 4 vorgekommen, nämlich Bruch der Triebachse einer Rangirmaschine, Bruch einer Achse eines Materialtransportwagens beim Rangiren auf Nebengeleisen und 2 Brüche an Achsen fremder Güterwagen bei fahrplanmässigen Zügen; Unfälle sind dabei nicht vorgekommen.

Nach der vorliegenden Betriebsrechnung betragen

I. für die nicht garantirten Bahnstrecken:
die Einnahmen fl. 5437233. 20½ kr., die Ausgaben fl. 2051180. 31½ kr. und der Ueberschuss fl. 3386052. 49 kr. und ergibt sich gegen das Vorjahr ein Mehr der Einnahmen von fl. 800111. 9¼ kr. = 17,₂₅₄ %, ein mehr der Ausgaben von fl. 399711. 48¼ kr. = 24,₂₀₃ % und ein Mehr des Reinertrags von fl. 400399. 21 kr. = 13,₄₁₁ %.

Obige Gesammt-Einnahmen vertheilen sich:

a. auf den Personenverkehr und Nebenerträgnisse mit fl. 2581649. 35 kr. = 47,₄₈ %,
b. auf den Güterverkehr mit fl. 2783982. 53¼ = 51,₂₀ %,
c. auf diverse Einnahmen mit fl. 71600. 52¼ = 1,₃₂ %.

Im Durchschnitt ergab:

| | die Bahnmeile | die Nutzmeile | der Tag |
|---|---|---|---|
| an Einnahme | fl. 158936 | fl. 19. 37 kr. | fl. 14896. 32 kr. |
| an Ausgabe | „ 59958 | „ 7. 24 „ | „ 5619. 40 „ |
| an Reinertrag | „ 98978 | „ 12. 13 „ | „ 9276. 52 „ |

II. für die garantirten Bahnstrecken:
die Einnahmen fl. 422797. 50 kr., die Ausgaben fl. 283807. 58½ kr. und der Reinertrag fl. 138989. 51½ kr. und vertheilen sich die Einnahmen auf

a. Personenverkehr und Nebenerträgnisse mit fl. 140460. 55 kr. = 33,₂₂ %,
b. Güterverkehr mit fl. 278707. 44 kr. = 65,₉₂ %,
c. diverse Einnahmen, Miethen, Pächte etc. mit fl. 3629. 11 = 0,₈₆ %.

Im Durchschnitt erbrachte:

| | die Bahnmeile | die Nutzmeile | der Tag |
|---|---|---|---|
| an Einnahme | fl. 35410 | fl. 7. 19 kr. | fl. 1158. 21 kr. |
| an Ausgabe | „ 23769 | „ 4. 55 „ | „ 777. 33 „ |
| an Reinertrag | „ 11641 | „ 2. 24 „ | „ 380. 48 „ |

Der Personenverkehr erbrachte einschliesslich aller Nebenerträgnisse fl. 2581649. 35 kr. gegen fl. 2517380. 34¼ kr., mithin heuer mehr fl. 64269. ¾ kr. = 2,₅₅ %.

Die Zahl der beförderten Personen beträgt 3755573 gegen 3185098 in 1870, somit 1871 mehr 570475 Personen = 17,₉₁ %.

Davon entfallen bezüglich der Zahl und des Ertrags:

| | Personen | Einnahmen |
|---|---|---|
| a. auf den Localverkehr incl. Gefang.-Transp. | 2761371 = 73,₅₂ % | fl. 1386326. 32 kr. = 53,₇₀ %, |
| b. auf d. direct. Verk. | 913578 = 24,₃₃ % | „ 920320. 8½ „ = 35,₆₅ %, |
| c. „ „ Transitverk. | 80624 = 2,₁₅ % | „ 275002. 54½ „ = 10,₆₅ %. |

und nach den Wagenclassen:

| | | |
|---|---|---|
| a. auf die I. Classe | 70922 = 1,₈₉ % | „ 209428. 24½ „ = 10,₄₈ %, |
| b. „ „ II. „ | 609925 = 16,₂₄ % | „ 611032. 27½ „ = 30,₃₃ %, |
| c. „ „ III. „ | 3074726 = 81,₈₇ % | „ 1181505. 39 „ = 59,₀₂ %. |

Im Durchschnitt hat jede Person in I. Classe 177,₁₇, in II. Classe 60,₁₀, in III. Classe 23,₀₅ und in allen Classen zusammen 31,₉₈ Kreuzer ertragen und 8,₁₄, 5,₁₈, 3,₇₇, resp. 4,₀₈ Meilen zurückgelegt.

Auf eine Bahnmeile (die ganze Bahnlänge zu 33,₇₉ Meilen gerechnet) wurden durchschnittlich 111144 Personen befördert und dafür fl. 59247 vereinnahmt gegen 93734 Personen mit fl. 61553 Ertrag im Vorjahre; es wurden somit 17410 Personen = 18,₅₇ % mehr befördert und 3,₇₄ % weniger vereinnahmt, was seinen Grund darin hat, dass bei den Truppentransporten nach Frankreich die Strecke Aschaffenburg-Mainz-Worms, bei dem Rückmarsch aus Frankreich die von Darmstadt nach Aschaffenburg meistens benutzt wurde.

Die Nebenerträgnisse aus dem Personenverkehr belaufen sich auf fl. 579683. 4 kr. gegen fl. 425797. 4¼ kr. in 1870, sonach heuer mehr fl. 153885. 59¾ kr. = 36,₁₄ %.

Das Ergebniss des Güterverkehrs hat sich gegen das Vorjahr sowohl in den Quantitäten, als in den Erträgnissen wesentlich gesteigert. Einschliesslich der Nebenerträgnisse im Betrage von fl. 23379. 12¼ kr. belaufen sich die Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr auf fl. 2783982. 53¼ kr. gegen fl. 2079649. 24½ kr., im Vorjahre oder mehr fl. 704333. 28¾ kr. = 33,₈₆ %. Die transportirten Quantitäten betragen 26291448,₄ Ctr. gegen 21021966,₈ Ctr. in 1870, sonach mehr 5269481,₆ Ctr. = 25,₀₆ %.

Ohne Nebenerträgnisse und Posttransporte vertheilen die beförderten Quantitäten und erzielten Einnahmen während des Jahres sich nach folgenden drei Hauptgruppen:

a. auf den Localverkehr mit 4838171,₁₁ Ctr. und fl. 407125. 7 kr. Ertrag
b. „ „ direct. Verkehr „ 11853665,₈ „ „ „ „ 1147064. 58 „ „
c. „ „ Transit-Verkehr „ 9599611,₅ „ „ „ „ 1131511. 21 „ „

Der Kohlenverkehr ist gegen das Vorjahr bedeutend gestiegen; es wurden im Ganzen 6564433 Ctr. mit fl. 327874. 16 kr. Ertrag befördert gegen 4552199 Ctr. mit fl. 253175. 37 kr. Ertrag im Vorjahre Die Getreidetransporte aus Oesterreich etc. betrugen nur ca. 374100 Ctr., dagegen haben die Eisentransporte nach Bayern, Oesterreich und Böhmen (incl. Roheisen und Schienen) die Höhe von 1141553 Ctr. erreicht.

Jeder Centner Gut hat im Durchschnitt — in allen Verkehren zusammen und ohne Unterschied der Classen — 6,₁₀ Kreuzer Ertrag

geliefert und $8_{,34}$ Meilen zurückgelegt; ferner hat jeder Centner auf die Meile $0_{,731}$ Kreuzer erbracht, uud haben sämmtliche Güter 219415025 Meilen zurückgelegt.

Die unter der Rubrik „Diverse Einnahmen" für die nicht garantirten Strecken berechneten Einnahmen belaufen sich auf fl. 71600. $52^1/_4$ kr. und haben sich gegen das Vorjahr um fl. 31508. $39^3/_4$ kr. vermehrt. Bei den garantirten Strecken betragen diese Einnahmen im Ganzen fl. 3629. 11 kr.

Die Betriebs-Ausgaben der nicht garantirten Bahnlinien stellen sich auf fl. 2051180. $31^1/_2$ kr. gegen fl. 1651468. $43^1/_4$ kr. im Vorjahre, mithin im abgelaufenen Jahre mehr fl. 399711. $48^3/_4 = 24_{,203}$ %. Von den Einnahmen haben sie betragen $37_{,724}$ % gegen $35_{,614}$ % des Vorjahres.

Dieselben vertheilen sich:

auf die allgemeine Verwaltuug mit fl. 79498. 35 kr. = $3_{,88}$ %
„ „ Transport-Verwaltung „ „ 1508561. $57^1/_2$ „ = $73_{,54}$ „
„ „ Bahnunterhaltung „ „ 463119. 59 „ = $22_{,58}$ „

Die Betriebs-Ausgaben der garantirten Bahnlinien betragen für
die allgemeine Verwaltung fl. 27746. $39^1/_4$ kr. = $9_{,78}$ %
„ Transport-Verwaltung „ 176613. 59 „ = $62_{,23}$ „
„ Bahnunterhaltung „ 79447. $20^1/_4$ „ = $27_{,99}$ „

D. Personal-Bericht. Am Ende des Jahres der Stand der angestellten oder gegen Tagegelder beschäftigten Personen: 1074 Angestellte und 1860 Hülfsarbeiter.

Die Beamten-Pensionscasse ist in einer günstigen Lage, indem einer Einnahme von fl 55538. 74 kr. nur eine Ausgabe von fl. 12164. 17 kr. gegenüberstand, also ein Ueberschuss von fl. 43373. 47 kr. verblieb, was mit dem Bestande aus 1870 im Betrage von fl. 325000 am 31. December 1871 ein Vermögen von fl. 368373. 47 kr. ergibt.

Die Krankencasse vereinnahmte — einschliesslich der von der Generalversammlung votirten fl. 5000 — fl. 14340. 3 kr.; die Ausgaben betrugen dagegen fl. 20161. 43 kr. und schliesst die Rechnung daher mit einem Deficit von fl. 5821. 40 kr. ab.

Im Sterbeverein beliefen sich die Einnahmen auf fl. 3261. 56 kr. (incl. des Cassevorraths ex 1870 mit fl. 1458. 56 kr.), die Ausgaben dagegen auf fl. 2700, so dass ein Baarvorrath von fl. 561. 56 kr. verbleibt.

Die Mitgliederzahl des Lebensversicherungsvereins stieg von 306 auf 331, das versicherte Capital von fl. 311900 auf fl. 341400.

* Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn. (Jahresbericht pro 1871.) Die Einnahme betrug: 1) aus dem Güterverkehr an transportirten 169060 Ctr. (abzüglich von 1914 Thlr. abgesetzten Frachtrabatt) 10776 Rthlr. 22 Sgr. 5 Pf., 2) andere Einnahmen 51778 Thlr. 15 Sgr. (darunter 224 Thlr. 10 Sgr. aus dem Personenverkehr, 421 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf. aus Miethen, Pächten und Dünger, 193 Thlr. 2 Sgr. aus zinsbar angelegten Baarbeständen, 4278 Thlr. 6 Pf. aus den Erneuerungsfonds, 61 Thlr. 19 Sgr. insgemein), in Summa 15955 Thlr. 7 Sgr. 5 Pf.

Die Ausgabe betrug, und zwar für Bahn-Verwaltung 4901 Thlr. 29 Sgr., für Transport-Verwaltung 5947 Thlr. 25 Sgr. 9 Pf., für allgemeine Verwaltung 1248 Thlr. 11 Sgr. 7 Pf., für Prioritätsschuld 3000 Thlr., für den Erneuerungsfonds 857 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf., in Summa 15955 Thlr. 7 Sgr. 5 Pf., sodass ein Reinertrag nicht verblieb.

Von der 60000 Thlr. betragenden Prioritätsschuld sind bis ult. December 1871 8000 Thlr. abgetragen.

Der Reservefonds betrug ult. 1871 wie in 1870 5000 Thlr., der Erneuerungsfonds 2857 Thlr. 9 Sgr. 3 Pf.

* Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Aus dem uns vorliegenden Geschäftsbericht pro 1871 entnehmen wir das Folgende:

Im Betriebe befindet sich seit dem 2. October 1871 die $6_{,7}$ Meilen lange Linie Dux-Bodenbach. Im Bau begriffen ist die im Mai vorigen Jahres concessionirte, $4_{,5}$ Meilen grosse Strecke Ossegg-Komotau, deren Bau dem Ober-Ingenieur Ržiha als Unternehmer übertragen ist und welche mit Ablauf des gegenwärtigen Jahres vollendet und eröffnet werden wird.

Die Production der Kohlenwerke der Gesellschaft in Dux hat bereits die der Ausdehnung und Mächtigkeit der Felder entsprechende Dimensionen angenommen und sind ebenso die lange in der Debatte gestandenen Fragen der Anschlüsse der Bahn an die Nachbarbahnen in Bodenbach, Dux und Komotau zum besten Austrage gelangt.

Seit dem 1. Januar respective 1. April 1872 ist mit denjenigen zwölf Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnen, welche für den Kohlenabsatz zunächst und hauptsächlich in Frage kommen, ein directer Kohlentarif ins Leben getreten.

Die Zahl der in allernächster Zeit zu vollendenden Schleppbahnen zu benachbarten Kohlenwerken inclusive der im Betriebe befindlichen Flügelbahn zur Elbe resp. zum Rosawitzer Hafen ist bereits auf neun gestiegen, wozu dann noch sechs zwar projectirte aber noch nicht dem Bau übergebene kommen werden.

Das Betriebsmaterial der Bahn kann bis zum Herbste dieses Jahres, wo die Kohlencampagne beginnt, allen Eventualitäten des Verkehres Genüge leisten, da der Kohlenwagenpark allein dann aus 400 Wagen bestehen wird.

Weniger erfreulich ist das Resultat der ersten, $^1/_4$ Jahr umfassenden Betriebsperiode, welche bei 72626 fl. $13^1/_2$ kr. Einnahmen (23027 fl. aus dem Transportbetrieb, 49598 fl. aus anderen Betriebsquellen) und 95077 fl. Ausgaben (worunter 46858 fl. 38 kr. Prioritäts-Obligationen-Zinsen und Banquiers-Provisionen) mit einem Betriebs-Deficit von 22451 fl. 62 kr. abschliesst. — Den Grund dieses ungünstigen Ergebnisses findet der Geschäftsbericht darin, dass der Localverkehr sich in Folge der üblen Conjunctur im Kohlengeschäfte nicht entfalten konnte, während der durchgehende Verkehr ganz fehlte, da die Anschlüsse in Bodenbach und Dux noch nicht hergestellt waren; letzterer kann erst Bedeutung erlangen nach Vollendung der Linie Ossegg-Komotau durch den Anschluss an die Buschtêhrader Bahn. Der Personenverkehr musste der Natur der Sache nach im Winter ein unbedeutender sein.

Nur über den Betrieb der Kohlenwerke ist ein günstiges Geschäftsergebniss zu verzeichnen gewesen, welches bei der ungünstigen Conjunctur des letzten Winters alle Anerkennung verdient, indem ein Nettoertrag von 28502 fl. 22 kr. erzielt wurde.

In Würdigung der grossen Schwierigkeiten des Entstehens und im Hinblick auf die bekannte Entwickelungsgeschichte der übrigen Oesterreichischen Kohlenbahnen wird man nach dem Geschäftsbericht auch dem Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Unternehmen eine Zeit endlicher Prosperität vindiciren dürfen, in welcher die Actionäre für die von ihnen vorher geforderten Opfer eine reichliche Entschädigung empfangen werden.

In der am 31. v. M. zu Wien abgehaltenen ersten ordentlichen Generalversammlung wurde der Antrag des Dr. Polak auf Niedersetzung eines Comités zur Eruirung der Fehler, welche das ungünstige Resultat der ersten Betriebsperiode verschuldet, mit allen gegen die eine Stimme des Antragstellers abgelehnt, dem Verwaltungsrathe das Absolutorium einstimmig ertheilt und der Entwurf der Pensionsstatuten für die Beamten und Diener der Gesellschaft en bloc von der Versammlung angenommen. Auch wurde die Wahl des Aufsichtsrathes für das Geschäftsjahr 1872 in der Weise vollzogen, dass sich die Versammlung dafür entschied, das Mandat des bisherigen Aufsichtsraths auf ein weiteres Jahr zu verlängern. Die Mitglieder desselben sind: Dr. Stall, Petzner, Janka, deren Ersatzmänner Dr. Pochtler, Löwenthal.

⊙ Aus Bayern. (Hof-Kronach-Saalfeld-Erfurt. Zweites Geleise Marktschorgast-Oberkotzau. Siegelsdorf-Langenzenn eröffnet. Dividende der Deggendorf Plattlinger B. Speyer-Heidelberg. Salzkammergutbahn.)

Das Eisenbahncomité in Hof und ein mit ihm verbundenes Unternehmer-Consortium hat sich behufs Gründung einer Actien-Gesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Hof nach Kronach über Saalfeld nach Erfurt, um Verleihung der Bau- und Betriebs-Concession für die auf Bayerischem Territorium gelegenen Strecken der genannten Linie von der Landesgrenze bei Hornsgrün (eine Stunde westlich von Lobenstein) über Naila nach Hof und über Nordhalben und Steinwiesen nach Kronach beworben und zwar ohne eine staatliche Zinsengarantie in Anspruch zu nehmen. Die beiden Linien treffen in Wurzbach zusammen und führen von da über Leutenberg und Eichicht nach Saalfeld. Das Bayer. Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern hat nun mittelst Entschliessung vom 16. Mai d. J. die besonderen Bedingungen bekannt gegeben, unter welchen es in der Lage und geneigt ist, diesem Gesuche eine Folge zu geben und in Verhandlungen über die Concessionirung sofort einzutreten. Im Uebrigen werden die Concessionäre nach denselben Grundsätzen behandelt werden, welche bisher in Bayern Privatbahnen gegenüber beobachtet worden sind. Auch hat das Ministerium zugesichert, dass inzwischen Concurrenzlinien unberücksichtigt und ausgeschlossen bleiben sollen.

Das zweite Geleise von Marktschorgast bis Stammbach wird im Juni, von Schwarzenbach a/S. nach Oberkotzau im August dem Verkehre übergeben werden und dadurch für den Bahndienst bei dem riesig anwachsenden Verkehr eine grosse Erleichterung geschaffen werden. Die Strecke Stammbach-Münchberg-Schwarzenbach des zweiten Geleises ist wegen anhaltenden Mangels an Arbeitskräften noch zurück, wird aber heuer noch zur Vollendung gelangen.

Am 25. Mai c. wurde (wie bereits in No. 61 gemeldet) die $1_{,56}$ Stunden lange Vicinalbahn Siegelsdorf-Langenzenn eröffnet; der Bau derselben wurde im Spätherbste 1870 in Angriff genommen; für den Localverkehr wichtig ist insbesondere der Verkehr der Stadt Langenzenn und ihres Hinterlandes. Die wichtigsten Bodenproducte sind Bausteine aus Keupersandsteinquadern, Getreide, Hopfen und Holz. Das Baucapital beträgt 160000 fl. Vom 1. Juni an regelt sich die Fahrzeit der auf dieser Bahn verkehrenden Züge folgendermaassen: in Langenzenn ab: $5_{40}$ Mrgs., $11_{50}$ Vorm., 6 Abds., in Siegelsdorf ab: $8_{40}$ Vorm., $12_{50}$ Nachm. und $8_{45}$ Abds. Fahrzeit: 20 Minuten.

Durch Beschluss der General-Versammlung der Actionäre der Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn wurde die Dividende für das Jahr 1871 auf 5 fl. 30 kr. per Actie festgesetzt.

Für die Verbindungsbahn vom Bahnhofe in Speyer bis an den Rhein zur Fortsetzung nach Schwetzingen und Heidelberg wurde die nördlich der Stadt hinlaufende Linie definitiv gewählt.

Die projectirte Salzkammergutbahn soll von Passau ausgehend über Schärding, Ried, Hausrück, Ischl, Aussee im Anschluss an die Kronprinz Rudolfsbahn im Ennsthale geführt und ohne Staatsgarantie gebaut werden. Die Kosten des Projectes für Bau- und Betriebsausrüstung sind excl. Zinsen und Coursverluste bei der Emission auf 18706000 fl. veranschlagt. Unter Hinzurechnung der weiteren Calculation für Reserve, Spesen etc. ergiebt sich ein nominales An-

lagecapital von 24 Mill. fl., welches das Consortium durch Emission von 15 Mill. Prioritäten und 9 Mill. Actien aufzubringen gedenkt.

Bei der am 28. v. M. stattgefundenen 12. ordentlichen General-Versammlung der Königl. priv. Bayer. Ostbahngesellschaft wurde über die Verwendung des Ueberschusses von 2660715 fl. 33 kr. folgende Verfügung getroffen. Der Antheil des Staates berechnet sich unter Zugrundelegung des Baucapitals von 56248632 fl. 47¾ kr. auf 281243 fl 36 kr., von dem verbleibenden Reste von 2379471 fl. 57 kr. entfallen nach den Satzungen 90 Procent, also 2141524 fl 57 kr. für die Actionäre. Da aber zur Vervollständigung der 8procentigen Rente des Actiencapitals nur 2100000 fl. erforderlich sind, so ist die Hälfte des diese Rente übersteigenden Mehrertrags von 41524 fl. 57 kr. im Betrage von 20762 fl. 28½ kr. an den Staat abzugeben. Aus obigem Betrage sollen 21000000 fl. oder 7 fl. per Actie als Dividende vertheilt und mit der Auszahlung vom 1. Juli l. J. begonnen werden. Der Rest mit 20762 fl. 28½ kr. erhöht sich durch den auf dem Dividenden-Conto des Vorjahres befindlichen Betrag von 77157 fl. 23 kr. auf 97919 fl. 51½ kr., welche auf das Dividenden-Conto des Jahres 1872 übertragen werden. Die Actionäre erhalten somit eine Verzinsung von 8%, das seit dem Bestande der Verwaltung günstigste Ergebniss. — Zur General-Versammlung selbst hatten sich 545 Actionäre mit 5875 Stimmen und 67192 Actien angemeldet. Aus dem Verwaltungsrathe hatten dem Loose gemäss 5 Mitglieder auszuscheiden und musste demnach für diese austretenden Verwaltungsräthe, sowie für den verlebten Verwaltungsrath Angelo Knorr eine Neuwahl stattfinden. An Stelle des letzteren wurde der Bankdirector v. Bronberger gewählt, ferner wurden die austretenden Herren sämmtlich wiedergewählt und zwar reihen sich dieselben nach der Stimmenzahl folgendermaassen: 1) Commerzienrath Kempf, 2) Reichsrath v. Kramer, 3) Freiherr v. Rothschild, 4) Bankconsulent Pracher, 5) Bankdirector v. Bronberger, 6) Appellrath Stenglein. Gleichermaassen hatten 3 Ersatzmänner auszuscheiden: Regierungsrath Freiherr v. Feilitzsch, Hofrath Dr. Henle und Director Dr. Merk; wiedergewählt wurden: Bankdirector Dr. Merk und Hofrath Dr. Henle; neu gewählt wurde: Grosshändler v. Paraviso in Nürnberg.

*st.* Bayerische Ostbahnen. (Geschäftsbericht pro 1871.) I. Bahnbau. A. Stand der Bauarbeiten. Auf den alten Linien hat sich an Neubauten nichts Wesentliches ergeben. Was die neuen Linien betrifft, so ist Folgendes darüber zu bemerken: Von der Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg konnte bereits am 1. December 1871 die 9,7 Stunden lange Theilstrecke Nürnberg-Neumarkt dem Betriebe übergeben werden. Die weitere 17,38 Stunden lange Strecke Neumarkt-Regensburg ist in vollem Baubetriebe und es sind die in ununterbrochener Reihe folgenden aussergewöhnlichen Erd- und Kunstbauarbeiten so weit vorgeschritten, dass beim Fernebleiben weiterer unvorsehbarer Hindernisse die gänzliche Vollendung dieser Strecke bis zum nächsten Sommer in Aussicht genommen werden darf. Der Arbeitseffect des Jahres 1871 entziffert die Bewegung von 3015900 Cubikmetern Erdmaterial, worunter 1198100 Cubikmeter gebundenes Gestein und die Herstellung von 103200 Cubikmetern verschiedener Mauerwerksgattungen.

Auf der 8,6 Stunden langen Linie Neufahrn-Obertraubling sind ebenfalls die Arbeiten in vollem Gange und ist die Betriebseröffnung dieser Linie zugleich mit jener von Neumarkt nach Regensburg beabsichtigt. Die Gesammtarbeiten umfassen: die Bewegung von 1560000 Cubikm. Erdmasse, die Ausführung von 26100 Cubikm. verschiedener Mauerwerksgattungen, die Lieferung von 4100 Ctr. Brückenfahrbahnen, die Aufbringung von 86100 Cubikm. Unterbaumaterial und die Herstellung von 19800 Cubikm. Chaussirungs- und Pflasterungsarbeiten.

Auch für die 2,68 Stunden lange Strecke Sünching-Straubing sind die Arbeiten derart in Betrieb gesetzt, dass einer ehebaldigen Vollendung entgegengesehen werden kann. Herzustellen sind 166500 Cubikm. Erdarbeiten, 3500 Cubikmeter Kunstbauten, 1560 Ctr. eiserne Brückenfahrbahnen, 29900 Cubikm. Unterbaumaterial und 650 Cubikm. Chaussirungen und Pflasterungen.

Auf der 22,44 Stunden langen Strecke Mühldorf-Straubing wurde das generelle Project hergestellt und mit der Detailprojectirung begonnen.

Weiter wurde das Detailproject der Vicinaleisenbahn Wiesau-Tirschenreuth und das generelle Project für die Regenthalbahn Cham über Viechtach nach Zwiesel gefertigt.

B. Stand des Actiencapitals. Das 60 Millionen umfassende Actiencapital der älteren Linien wurde bereits im Jahre 1868 vollständg eingezogen. Auf das Actiencapital für die neuen Linien mit 20000000 fl. waren bis Ende 1871 eingezahlt 12887520 fl.

C. Finanzielle Lage. Die Gesammteinnahme des alten Baufonds betrug bis Ende 1871 68131130 fl. 55¼ kr., die Ausgaben 64379763 fl. 23 kr. Es verbleibt also Ende 1871 ein verfügbares Baucapital von 3751367 fl. 32¼ kr. Der effective Bauaufwand, abzüglich aller Einnahmen betrug für die alten Linien 56248632 fl. 27¾ kr. und es entfällt auf je eine Stunde des älteren, beziehentlich ersten 165,11 Stunden umfassenden Unternehmens bis jetzt ein Bauaufwand von 340673 fl.

Die Einnahmen auf das neue Unternehmen betrugen bis Ende 1871 13174754 fl. 43 kr., die Ausgaben 10689644 fl. 10 kr., demzufolge ein Bestand von 2845110 fl. 33 kr. und mit Hinzurechnung der erst noch einzuzahlenden 7112480 fl. ein Baucapital von 9597590 fl. 33 kr. vorhanden war.

II. Bahn-Betrieb. Die Länge der in Betrieb stehenden Bayerischen Ostbahnen hat sich im Jahr 1871 auf 174,81 Stunden erhöht, wovon 172,54 Stunden in Regie betrieben werden und 2,27 Stunden an anschliessende Bahnen verpachtet sind.

Ungeachtet dessen, dass das Jahr 1871 unter höchst ungünstigen Verhältnissen begann, die Verkehrsstörungen während der ersten 5—6 Monate immer wieder sich erneuerten und insbesondere der Güterverkehr durch die Abgabe leerer Wagen zu Proviantttransporten an die Militärbehörden, sowie durch die Zurückhaltung vieler Wagen während geraumer Zeit in Frankreich ausserordentliche Erschwernisse erfuhr, hat sich dennoch das finanzielle Ergebniss dieses Jahres zu den günsigsten gestaltet seit dem Bestande der Bayerischen Ostbahnen.

Es wurde zwar alles aufgeboten, um den Anforderungen der Versender gerecht zu werden, um Wagen beizuschaffen und dem gehemmten Verkehr auf den zum öfteren Wochen lang gesperrten Linien der westlichen Nachbarbahnen wieder Abschluss zu verschaffen, jedoch nicht immer mit dem schon in kurzer Frist erhofften Erfolge und muss darum anerkannt werden, dass der Handel manchen — jedoch von diesseits nicht zu beseitigenden — Grund zur Beschwerde hatte.

Als neue Einrichtungen sind zu verzeichnen: die Einführung von Schnellzugs-Retourbilleten mit 16⅔ % Ermässigung, die Einführung neuer Tarifsvorschriften für den internen Personen-, Gepäcks-, Equipagen-, Vieh- und Güterverkehr und die Einführung neuer Tarife für den directen Güterverkehr mit den Bayer. Staatsbahnen, mit der Taunusbahn, den Italienischen Bahnen, mit Triest, Cormons und Görz, mit der Tiroler Bahn und für den Magdeburg-Bayerischen Verkehr.

Die Transportmittel bestanden am Schlusse des Jahres 1871 aus 132 Locomotiven, 373 Personen-, 26 Bahnpost- und 2634 verschiedenen Güterwagen. Auf eine Bahnmeile entfallen 1,60 Locomotiven, 162,55 Sitzplätze bei den Personenwagen und eine Ladungsfähigkeit von 6280 Ctrn. bei den Güterwagen. Die Locomotiven haben im Ganzen 515048 Meilen zurückgelegt. Jede zurückgelegte Locomotivmeile hat an Brenn- und Schmiermaterial, sowie an Unterhaltungskosten erfordert 76,23 kr. Die Unterhaltung der Wagen sammt Schmieren kostete 0,791 kr. pro Achsmeile. Ertragen haben alle Wagen 26,77 kr. pro Achsmeile. Es wurden im Ganzen 2423894 Personen befördert und hat eine solche durchschnittlich 6,0 Meilen durchfahren und 53,97 kr. ertragen. Mit Retourbilleten wurden befördert 527598 Personen, mit Rundreisebilleten 5937. Verfrachtet wurden 27743090 Ctr. Güter, durchschnittlich 76008 Ctr. jeden Tag. Durchfahren hat durchschnittlich jeder Ctr. Gut 22,15 Meilen und ertragen 14,15 kr.

| | | |
|---|---|---|
| Die Betriebseinnahmen betragen . . | 10677239 fl. | 57½ kr. |
| die Ausgaben . . . . . | 8016524 fl. | 24½ kr. |
| sohin bleibt ein verfügbarer Ueberschuss von . . . . . | 2660715 fl. | 33 kr. |
| Die wirklichen Betriebsausgaben betragen . . . . . | 3678673 fl. | 10½ kr., |
| so dass eine reine Einnahme von . . . | 6302156 fl. | 28 kr. erzielt worden ist. | |

Dabei ergeben sich folgende Durchschnittsverhältnisse:

| | pro Tag | pro Bahnmeile | pro Nutzmeile | pro Tag u. Bahnmeile |
|---|---|---|---|---|
| Einnahme | 27344 fl. 44 kr. | 121985 fl. 13 kr. | 19 fl. 34 kr. | 334 fl. 12 kr. |
| Ausgabe | 9908 „ 38 „ | 44202 „ 34 „ | 7 „ 5 „ | 121 „ 6 „ |
| Reinertrag | 17436 „ 6 „ | 77782 „ 39 „ | 12 „ 29 „ | 213 „ 6 „ |

Die Betriebsausgabe verhält sich zur Roheinnahme wie 36,85 zu 100. Die Hauptabtheilungen der Betriebsausgabe stehen in folgendem Verhältnisse:

Allgemeine Verwaltung 4,0 Procent,
Bahnverwaltung 33,9 „
Transportverwaltung 62,1 „

Der Versicherungsfond gegen Beschädigung von Mobiliarwerthen durch Brand oder sonstige Unfälle erhielt einen Dotationszuschuss von 10000 fl. und weist, bei einem Vermögenszuwachs von 14058 fl. 3¾ kr. einen Vermögensstand von 109740 fl. 48½ kr. aus.

Der Reservefond für Abnutzung der Bahnanlage, des Betriebsmaterials und aller Liegenschaften und Fahrnisse der Gesellschaft erhielt einen Dotationszuschuss von 500000 fl. und weist bei einem Zuwachs von 669632 fl. 30 kr. einen Vermögensstand von 3524278 fl. 48 kr. aus.

Die Pensionscasse für die Angestellten wurde mit einem Zuschusse von 50000 fl. bedacht und hat nun ein Vermögen von 1048064 fl. 12¼ kr.

Die Unterstützungscasse für die Arbeiter und Bediensteten erhielt einen Zuschuss von 581 fl. 47½ kr. und besitzt ein Vermögen von 228575 fl. 14¾ kr.

Der ärztliche Dienst erforderte eine Ausgabe von 9990 fl. 4½ kr. und hat ein bahnärztlich behandelter Kranker einen durchschnittlichen Aufwand von 1 fl. 33 kr. verursacht.

## Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im April 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr Gulden | aus dem Frachten-Verkehr Gulden | in Summa Gulden | Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden | Bis ultimo April. Gulden | Differenz gegen das Vorjahr Gulden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | | | | | | |
| Alföld-Fiumaner Eisenbahn | 52,5 | 41 | 84910 | 56250 | 368826 | 854370 | 62387 | 77423 | 139811 | +38526 | 486959 | +109770 |
| Arad-Temesvár[1] | 8 | 8 | 7876 | — | 55609 | — | 7824 | 8067 | 15891 | —2979 | 57766 | +38896 |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn | 8,5 | 8,5 | 29486 | 20152 | 2664298 | 2386105 | 18421 | 107959 | 126380 | +17639 | 453231 | +45096 |
| Böhmische Nordbahn | 19 | 19 | 39177 | 37980 | 432992 | 528973 | 22294 | 55509 | 77803 | —7021 | 316120 | —15632 |
| Böhmische Westbahn | 27 | 27 | 34127 | 28475 | 1373809 | 1228823 | 46079 | 192542 | 238621 | +22270 | 975581 | +36451 |
| Buschtêhrader Eisenbahn[2] | 37,948 | 29,482 | 68224 | 50612 | 1898507 | 1755949 | 57884 | 132672 | 190556 | +49578 | 838852 | +229206 |
| Dux-Bodenbacher Eisenbahn[3] | 6,7 | — | 10855 | — | 148125 | — | 3530 | 10841 | 14371 | — | 50434 | — |
| Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn[4] | 9 | 9 | 24377 | 20318 | 202092 | 265344 | — | — | 35321 | —7301 | 124321 | —10128 |
| Galizische Carl Ludwig-Bahn | 77 | 70 | 65233 | 53591 | 846057 | 733061 | 141190 | 425269 | 566459 | —7404 | 2672774 | +151594 |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 5,5 | 5,5 | 13228 | 10934 | 639103 | 551689 | 6700 | 59337 | 66037 | +6009 | 281254 | +41515 |
| Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn[5] | 2,9 | 2,9 | 5776 | — | 85794 | — | 2059 | 8050 | 10109 | — | 44532 | — |
| a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 80 | 82,50 | 198982 | 194068 | 4356296 | 4824775 | 347926 | 1331047 | 1678973 | —91407 | 6947207 | +128516 |
| b. Mährisch-Schlesische Nordbahn | 18,8 | 18,8 | 33303 | 24820 | 387592 | 273730 | 28716 | 53374 | 82090 | +18160 | 333486 | +57643 |
| Kaiser Franz-Josef-Bahn[6] | 88,5 | 46,5 | 158231 | 78362 | 895027 | 420027 | 213872 | 218226 | 432099 | +172953 | 1399123 | +463613 |
| a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn | 72,95 | 73,30 | 188544 | 151332 | 2268229 | 2126536 | 261457 | 462029 | 723486 | —43810 | 2707508 | —14563 |
| b. Neumarkt-Braunauer Bahn | 08,00 | 7,80 | 12104 | 5761 | 296456 | 37596 | 11698 | 24510 | 36208 | +28484 | 167868 | +136986 |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn[7] | 48,5 | 17,5 | 58880 | 20498 | 601815 | 431501 | 51546 | 81017 | 132563 | +77850 | 381528 | +189671 |
| Kronprinz Rudolfsbahn | 60,5 | 58,5 | 82310 | 86227 | 951187 | 779973 | 68433 | 95989 | 164422 | +21082 | 601651 | +112930 |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn | 47 | 47 | 30434 | 26835 | 263081 | 218841 | 53611 | 85972 | 139583 | +13115 | 672507 | +125581 |
| Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn[8] | 8 | 8 | 19326 | 17048 | 696948 | 491212 | — | — | 92375 | —13416 | 327707 | —19246 |
| Oesterr. Nordwestbahn | 81 | 44 | 146967 | 49542 | 1282151 | 676132 | 97700 | 201810 | 299510 | +217221 | 1173624 | +863000 |
| Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E. | 207,5 | 207,5 | 343327 | 313999 | 6714895 | 7852601 | 798294 | 1636384 | 2434678 | —346810 | 10649342 | —674191 |
| Oesterr. Südbahn | 287 | 260 | 534606 | 477957 | 5178369 | 6133683 | 904528 | 1711762 | 2616290 | —291658 | 9768557 | —627040 |
| Ostrau-Friedlander E. | 4,4 | 4,4 | 7700 | 5732 | 288580 | 95144 | 2880 | 23522 | 26402 | +14251 | 94693 | +36068 |
| Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn | 8,50 | 8,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Salzburg-Halleiner E.[9] | 2,40 | — | 4539 | — | 57353 | — | 1391 | 4598 | 5989 | — | 23616 | — |
| Erste Siebenbürger Eisenbahn | 38,5 | 38,5 | 35271 | 32905 | 578482 | 409403 | 33584 | 106524 | 140108 | +1005 | 362742 | +47137 |
| Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn | 31,5 | 31,5 | 57666 | 50393 | 969357 | 1253388 | 35380 | 134365 | 169745 | —49133 | 706947 | —132078 |
| Theissbahn | 77 | 77 | 109946 | 84204 | 1439817 | 1251997 | 177227 | 341618 | 518845 | +30471 | 1864159 | —76001 |
| Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn | 11,50 | 11,50 | 29547 | 26729 | 309299 | 574473 | 19632 | 36463 | 56095 | —17695 | 259490 | —49601 |
| Ungarische Nordostbahn[10] | 22,5 | — | 44628 | — | 271753 | — | 37549 | 36970 | 74519 | — | 247508 | — |
| Ungarische Ostbahn[11] | 35 | 20 | 38551 | 15595 | 324391 | 111394 | 38193 | 45444 | 83637 | +34999 | 266890 | +79237 |
| Ungarische Staatseisenbahnen | 62,5 | 44,5 | 78156 | 51978 | 1141922 | 1190963 | 109843 | 206560 | 316403 | +72859 | 1204344 | +287852 |
| Ungarische Westbahn[12] | 15,4 | — | 21506 | — | 109173 | — | 14733 | 15916 | 30649 | — | 105516 | — |
| Wr. Neustadt-Gr. Neusiedel Eisenb.[13] | 4,50 | — | 7227 | — | 158452 | — | 3968 | 12304 | 16272 | — | 57366 | — |

[1] Eröffnet am 6. April 1871.
[2] Priesen-Carlsbad (7,7 M.) und Tirschnitz-Franzensbad (0,5 M.) am 9. December 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 2. October 1871.
[4] Vom 25. März bis 28. April 1872.
[5] Eröffnet am 1. October 1871.
[6] Gemünd-Čerčan-Pišely (18,9 M.) am 3. September 1871, Čerčan-Pišely-Prag (5,4 M.) am 14. December 1871 eröffnet.
[7] Sillein-Poprád (18,32 M.) am 8. December und Poprád-Igló (3,49 M.) am 12. December 1871, Abos-Igló am 18. März 1872 eröffnet.
[8] Vom 25. März bis 28. April 1872, resp. vom 1. December 1871 an.
[9] Eröffnet am 15. Juli 1871.
[10] Debreczin-Nagy-Karoly (9,17 M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly-Szathmar (4,75 M.) am 25. September 1871, Szerencs-Satoralja-Ujhely (5,99 M.) am 26. October 1871 eröffnet.
[11] Karlsburg-M.-Vásárhely (14,76 M.) am 20. November 1871 eröffnet.
[12] Raab-Steinamanger eröffnet am 1. October 1871.
[13] Eröffnet am 1. September 1871.

# Officielle und Privat-Anzeigen.


### Königliche Ostbahn.

Die Lieferung der für die Königliche Ostbahn erforderlichen präparirten Kohlen zur Coupee-Heizung, nämlich:

312 970 Stück von 6stündiger Brennzeit,
262 620 Stück von 10stündiger Brennzeit und
247 880 Stück von 12stündiger Brennzeit

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Kohlen sind an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspection zu Bromberg, Bahnhof, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von präparirten Heizkohlen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem

**Dienstag den 18. Juni cr. Vormittags 11 Uhr**

auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspection zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an dieselbe zu richtende Gesuche mitgetheilt.

Bromberg, den 25. Mai 1872.

**Königliche Ober-Betriebs-Inspection.**
**Grillo.**

### K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1872 an werden zwischen Wien und Berlin und vice versa über Jungbunzlau und Turnau Courierzüge mit durchgehenden Wagen I. und II. Classe nach nebenstehender Fahrordnung verkehren:

**Fahrordnung für die Courierzüge C. 1 und C. 2.**

A. Wien-Berlin.

| | Courirzug C. 1. Ankunft Stde. | Ankunft Min. | Abgang Stde. | Abgang Min. |
|---|---|---|---|---|
| | | | Abends | |
| Wien | — | — | 10 | 15 |
| | Morgens | | Morgens | |
| Jungbunzlau | 6 | 45 | 6 | 50 |
| Bakov | 7 | 8 | 7 | 13 |
| Münchengrätz | 7 | 25 | 7 | 26 |
| Turnau | 7 | 50 | 8 | 3 |
| | Vormittags | | Vormittags | |
| Reichenberg | 9 | 5 | 9 | 11 |
| | Nachmittags | | | |
| Berlin | 5 | 17 | — | — |

## B. Berlin-Wien.

| | Courierzug C. 2. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Ankunft | | Abgang | |
| | Stde. | Min. | Stde. | Min. |
| | | | Nachmittags | |
| Berlin | — | — | 2 | 15 |
| | Abends | | Abends | |
| Reichenberg | 10 | 9 | 10 | 25 |
| Turnau | 11 | 27 | 11 | 35 |
| Münchengrätz | 11 | 58 | 11 | 59 |
| Bakov | 12 | 10 | 12 | 15 |
| Jungbunzlau | 12 | 32 | 12 | 37 |
| | Vormittags | | | |
| Wien | 9 | 10 | | |

Vom obigen Tage angefangen wird die Personen-Beförderung bei den Lastzügen VI. und VII. zwischen Jungbunzlau und Turnau eingestellt. Beim Courierzug C. 1. werden in Jungbunzlau ermässigte Tour- und Retourkartin 2. Classe nach Bakov, Münchengrätz und Turnau verabfolgt, welche zur Rückfahrt binnen 24 Stunden mit jedem beliebigen regelmässigen Personenzuge berechtigen.

Prag, im Mai 1872.

Die Betriebs-Direction.

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
in Teplitz.

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Juni cr. ab tritt bis auf Weiteres folgender Fahrplan für die Personenzüge in Kraft:

### Weissenburg-Basel.

| | 2. Schnellz. I.-II. | 4. Schnellz. I.-II. | 6. I.-III. | 8. I.-III. | 10. I.-III. | 12. Schnellz. I.-II. | 14. I.-III. | 16. Schnellz. I.-II. | 204. II.-III. | 12. I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Berlin Potsdamer Bahnhof Abfahrt | — | — | — | — | — | — | — | 10 | — | — |
| Anhalter Bahnhof „ | 8,15 | — | — | — | — | 8,30 | — | — | — | — |
| „ Cöln „ | 5 | — | — | — | 11,55 | 6 | — | 9 | — | 9,20 |
| „ Frankfurt a. Main „ | 8,20 | — | — | — | — | 9,5 | — | 10,30 | — | 1,50 |
| „ Mainz „ | 9,30 | — | — | — | 5,45 | 10,30 | — | 11,35 | — | 3,5 |
| „ Ludwigshafen „ | 10,55 | — | — | — | 8 | 11,55 | — | 1,40 | — | 6 |
| „ Neustadt „ | 11,35 | — | — | — | 9 | 12,35 | — | 2,55 | — | 7,15 |
| Weissenburg Abfahrt | 12,44 | — | — | 6,42 | 10,39 | 1,44 | 2,49 | 4,14 | — | 8,54 |
| Hagenau „ | 1,32 | 5,26 | — | 7,55 | 11,55 | 2,32 | 4,18 | 4,56 I.-III. | — | 10,16 |
| Strassburg „ | 2,28 | 6,21 | 6,33 | 9,10 | 1,18 | 3,48 | 5,18 Ank. | 6,16 | 7,33 | 11,18 Ank. |
| Schletstadt „ | 3,25 | 7,14 | 8,9 | 10,41 | 2,36 | 4,45 | 202. II. III. | 7,39 | 9,35 | 30. I.-II. |
| Colmar „ | 3,58 | 7,44 | 9,2 | 11,26 | 3,21 | 5,16 | 5,1 | 8,26 | 10,31 | |
| Mülhausen „ | 5,1 | 8,42 | 10,37 | 1,1 | 5,1 | 6,21 | 6,56 | 10,1 | — | 8,16 |
| Basel Ankunft | 5,47 | 9,26 | 11,42 | 2,2 | 5,52 | 7,7 | 8,22 | 11,2 | — | 9,8 |
| In Zürich „ | 10 | 2,3 | — | 5,35 | 10 | 6,55 | — | 9,26 | — | 9,26 |
| Luzern „ | 9,35 | 1,49 | — | 5,55 | 10,57 | 8,30 | — | 9,27 | — | 9,27 |
| Bern „ | 10,12 | 2 | — | 6,22 | 10,30 | 7,45 | — | 9,55 | — | 9,55 |
| Genf „ | 3,25 | 9,10 | — | — | 10,20 | — | — | — | — | — |
| Turin „ | 5,8 | 6,42 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Marseille „ | 6,38 | — | — | — | 4,25 | — | — | — | — | — |

### Basel-Weissenburg.

| | 201. II.-III. | 203. II.-III. | 3. I.-III. | 5. I.-III. | 7. Schnellz. I.-II. | 9. I.-III. | 11. Schnellz. I.-II. | 13. I.-III. | 15. Schnellz. I.-II. | 27. Schnellz. I.-II. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Marseile Abfahrt | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,45 | — |
| „ Turin „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 11,30 | 9 |
| „ Genf „ | — | — | — | — | 1,30 | — | — | — | 11,30 | 6,5 |
| „ Bern „ | — | — | 5,15 | — | 4,45 | 6,42 | 5,20 | 9,30 | 4,40 | 1,40 |
| „ Luzern „ | — | — | 5,40 | — | 4,30 | 6,30 | 6,30 | 9,40 | 4,55 | 1,35 |
| „ Zürich „ | — | — | 5,55 | — | 5,5 | 6,45 | 7,30 | 9,50 | 4,45 | 1,40 |
| Basel „ | — | 6,54 | 5,2 | 7,22 | 9,17 | 10,47 | 3,32 | 4,2 | 9,37 | 5,22 |
| Mülhausen „ | — | 8,47 | 6,16 | 8,41 | 10,20 | 12,26 | 4,28 | 5,19 | 10,41 | 6,16 Ank. |
| Colmar „ | 5,1 | 10,26 Ank. | 7,35 | 10,6 | 11,15 | 1,45 | 5,28 | 6,43 | 11,43 | — |
| Schletstadt „ | 6,2 | 1. I.-III. | 8,14 I.-II. | 10,58 | 11,47 | 2,28 | 5,51 | 7,30 | 12,17 | — |
| Strassburg „ | 7,57 Ank. | 5,53 | 9,53 | 1,3 | 12,50 | 4,18 | 6,58 | 9,18 | 1,28 | — |
| Hagenau „ | — | 7,8 | 10,41 | 2,11 | 1,34 | 5,22 | 7,37 Ank. | 10,17 | 2,15 | — |
| Weissenburg Ankunft | — | 8,16 | 11,24 | 3,19 | 2,12 | 6,24 | | 11,14 | 3,4 | — |
| In Neustadt „ | — | 10,30 | 12,30 | 4,55 | 3,20 | 8 | — | — | 4,10 | — |
| „ Ludwigshafen „ | — | 11,25 | 3,10 | 6,5 | 4,2 | 9,5 | — | — | 4,51 | — |
| „ Mainz „ | — | 1,10 | 5,30 | 8,30 | 5,30 | 11,10 | — | — | 6,20 | — |
| „ Frankfurt a/M. „ | — | 2,5 | 6,50 | 10,10 | 6,50 | — | — | — | 7,45 | — |
| „ Cöln „ | — | 7,15 | 7,15 | — | 10 | 5,40 | — | — | 11,25 | — |
| „ Berlin Anhalter Bahnhof „ | — | — | — | — | 7,35 | — | — | — | 8,35 | — |
| „ Berlin Potsdamer Bahnhof „ | — | — | — | 10,50 | — | — | — | — | — | — |

## Strassburg-Avricourt.

| | 41. I.-III. | 43. Schnellz. I.-II. | 45. I.-III. | 47. I.-III. | 49. Schnellz. I.-II. | 51. I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Wien . . Abf. | — | 9 | — | — | 5,45 | — |
| „ München . „ | — | 10,50 | — | — | 6 | — |
| „ Stuttgart . „ | — | 4,55 | — | — | 12 | — |
| „ Carlsruhe . „ | 1,10 | 7,35 | — | 10,30 | 2,25 | — |
| Strassburg „ | 5,18 | 10,23 | 10,38 | 2,33 | 6,3 | 7,18 |
| Avricourt. Ank. | 8,15 | 12,25 | 1,25 | 5,30 | 8,10 | 10,10 |
| In Nancy . . „ | 10,14 | 1,40 | 4,34 | 7,44 | 10,3 | 12,15 |
| „ Paris. . . „ | 10,40 | 9,10 | 4 | — | 6,45 | 11 |

## Avricourt-Strassburg.

| | 42. I.-III. | 44. Schnellz. I.-II. | 46. I.-III. | 48. I.-III. | 50. Schnellz. I.-II. | 52. I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Paris . . Abf. | 4,20 | 8,35 | 9,25 | 11,55 | 8,35 | 4,55 |
| „ Nancy. . „ | 2,10 | 4,27 | 6,49 | 11,46 | 4,22 | 3,37 |
| Avricourt. „ | 5 | 6,30 | 9,20 | 2,20 | 6,30 | 7,10 |
| Strassburg Ank. | 8,3 | 8,43 | 12,18 | 5,23 | 8,33 | 10,13 |
| In Carlsruhe . „ | 11,6 | 1,15 | 3,5 | 11,40 | 11,40 | 1,55 |
| „ Stuttgart . „ | — | 3,48 | — | — | 2,30 | — |
| „ München . „ | — | 10,10 | — | — | 8,50 | — |
| „ Wien. . . „ | — | 10 | — | — | 9,30 | — |

## Basel-Belfort.

| | 21. I.-III. | 23. Schnellz. I.-II. | 25. I.-III. | 27. Schnellz. I.-II. | 29. I.-III. |
|---|---|---|---|---|---|
| Aus Basel . . . . Abf. | — | 9,17 | 10,47 | 5,22 | 4,2 |
| Mülhausen . . . „ | 5,6 | 10,20 | 11,56 | 6,21 | 7,26 |
| Belfort . . . . Ank. | 6,40 | 11,22 | 1,30 | 7,28 | 9 |
| In Paris. . . . . „ | 8,50 | 9,8 | 4,30 | 5,20 | 9,50 |

## Belfort-Basel.

| | 22. I.-III. | 24. Schnellz. I.-II. | 26. I.-III. | 28. I.-III. | 30. Schnellz. I.-II. |
|---|---|---|---|---|---|
| Aus Paris . . . . . Abf. | 12,35 | 8,5 | 8,20 | 11,45 | 7,20 |
| Belfort . . . . „ | 4,15 | 6,56 | 11 | 3,15 | 6,43 |
| Mülhausen . . . „ | 6,56 | 8,42 | 1,1 | 5,1 | 8,16 |
| In Basel . . . . Ank. | 8,22 | 9,26 | 2,2 | 5,52 | 9,8 |

## Hagenau-Saargemünd-Metz-Luxemburg.

| | 67. I.—III. | 65. I.—III. | 63a. I.—III. | 69. I.—III. | 73. I.—III. | 75. I.—III. | 11. Schnellz. I. II. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus Basel . . . . . Abfahrt | — | — | — | 5,2 | 7,22 | 10,47 | 3,22 |
| „ Strassburg . . . . . „ | 5,58 | — | — | 9,58 | 1,3 | 4,18 | 6,58 |
| „ Weissenburg . . . . . „ | — | — | — | 6,42 | 10,39 | 2,49 | 4,4 |
| Hagenau . . . . . „ | 7,3 | — | — | 10,41 | 2,18 | 5,28 | 7,42 |
| Saargemünd . . . . . Ankunft | 9,41 | — | — | 12,52 | 5,23 | 8,48 | 9,38 |
| In Saarbrücken . . . . . „ | 10,20 | — | — | 1,50 | 6,0 | 9,17 | 10,40 |
| „ Trier . . . . . „ | 1,30 | — | — | 6,30 | 8,45 | — | — |
| „ Cöln (via Eifelbahn) . . . . . „ | 6,45 | — | — | 1,30 | 1,30 | — | — |
| Saargemünd . . . . . Abfahrt | 9,46 | — | — | 12,57 | 5,28 | 8,58 | 9,41 |
| Benningen . . . . . Ankunft | 10,22 | — | — | 1,25 | 6,6 | 9,34 | 10,6 |
| Aus Berlin . . . . . Abfahrt | — | — | — | 6,15 | 10,0 | 12,0 | — |
| „ Cöln . . . . . „ | — | 2,48 | — | — | 9,0 | 9,20 | — |
| „ Frankfurt a. M. . . . . „ | — | 4,45 | — | 5,25 | 10,20 | 1,50 | — |
| „ Cöln (via Eifelbahn) . . . . . „ | — | — | — | 3,0 | 9,10 | — | — |
| „ Trier . . . . . „ | — | 7,55 | — | 8,15 | 3,0 | — | — |
| „ Saarbrücken . . . . . „ | 9,40 | 6,0 | — | 12,45 | 5,45 | 9,30 | — |
| | | | | | Schnellz. I.—II. | | |
| Benningen . . . . . „ | 10,28 | 6,39 | — | 1,30 | 6,26 | 10,20 | 10,9 |
| Metz . . . . . Ankunft | 11,57 | 8,27 | — | 2,52 | 7,57 | 12,5 | 11,23 |
| In Metz { aus Paris „ | 9,12 | 6,19 | — | 2,30 | 7,42 | — | 10,12 |
| In Metz { nach Paris Abfahrt | 12,17 | — | — | 3,7 | 8,10 | 4,12 | — |
| | | 209. II. III. | | | | | |
| Metz . . . . . „ | 12,12 | 7,47 | 7,7 | 4,7 | — | — | 11,33 |
| Diedenhofen . . . . . Ankunft | 1,6 | 9,37 | 7,59 | 5,7 | — | — | 12,11 |
| Nach Charleville (Pariser Zeit) . . . . . Abfahrt | 1,0 | — | 7,50 | 4,55 | — | — | — |
| Diedenhofen . . . . . „ | 1,11 | — | 8,4 | 5,17 | — | — | 12,16 |
| Bettemburg . . . . . Ankunft | 1,47 | — | 8,40 | 5,55 | — | — | 12,47 |
| Luxemburg . . . . . „ | 2,22 | — | 9,10 | 6,30 | — | — | 1,12 |
| In Arlon . . . . . „ | 3,35 | — | 10,10 | 9,20 | — | — | — |
| „ Namur . . . . . „ | 7,30 | — | 1,45 | 9,10 | — | — | — |
| „ Brüssel . . . . . „ | 9,15 | — | 3,20 | 10,20 | — | — | 5,45 |
| „ Ostende . . . . . „ | — | — | — | — | — | — | 9,55 |
| „ London . . . . . „ | — | — | — | — | — | — | 5,30 |
| „ Spa . . . . . „ | — | — | 4,16 | — | — | — | 11,35 |
| „ Trier . . . . . „ | — | — | 3,21 | 8,45 | — | — | 8,45 |

## Luxemburg-Metz-Saargemünd-Hagenau.

| | | 64. I.—III. | 66. Schnellz. I. II. | 68a. I.—III. | 70a. I—III. | 76a. I.—III. | 74. I—III. | 5. Schnellz. I. II. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aus London | Abfahrt | — | — | — | — | — | — | 7,45 |
| „ Ostende | „ | — | — | — | — | — | — | 3,1 |
| „ Brüssel | „ | — | — | 4,10 | 6,30 | 12,35 | — | 7,5 |
| „ Namur | „ | — | — | 5,50 | 8,15 | 2,10 | — | — |
| „ Arlon | „ | — | — | 6,0 | 12,10 | 5,45 | — | — |
| „ Trier | „ | — | — | — | 10,29 | 1,5 | — | 7,55 |
| „ Spa | „ | — | — | — | 8,18 | — | — | 3,31 |
| „ Luxemburg | „ | — | — | 7,32 | 1,22 | 7,27 | — | 11,47 |
| Bettemburg | „ | — | — | 7,59 | 1,52 | 8,2 | — | 12,12 |
| Diedenhofen | Ankunft | — | — | 8,29 | 2,19 | 8,32 | — | 12,38 |
| Von Charleville | „ | — | — | 7,48 | 1,55 | 7,44 | — | — |
| Diedenhofen | Abfahrt | — | — | 8,39 | 2,24 | 8,42 | — | 12,43 |
| Metz | Ankunft | — | — | 9,42 | 3,24 | 9,42 | — | 1,23 |
| In Metz aus Paris | „ | — | 6,19 | 9,12 | 2,30 | — | 7,42 | 10,12 |
| nach Paris | Abfahrt | — | 6,57 | 12,17 | 4,57 | 4,12 | — | 4,12 |
| Metz | „ | 4,45 | 6,57 | 9,57 | 3,35 | — | 8,12 | 1,32 |
| Benningen | „ | 6,47 | 8,25 | 12,0 | 5,8 | — | 10,6 | — |
| In Saarbrücken | Ankunft | 7,26 | 9,12 | 12,40 | 5,37 | — | 10,48 | — |
| „ Trier | „ | 10,50 | 1,30 | 6,30 | 8,45 | — | — | — |
| „ Cöln (via Eifelbahn) | „ | — | 6,45 | 1,30 | 1,30 | — | — | — |
| „ Cöln | „ | 5,15 | 7,15 | 10,0 | 5,40 | — | 1,5 | — |
| „ Frankfurt a. M. | „ | 2,5 | 4,10 | 10,10 | — | — | 11,25 | — |
| „ Berlin | „ | — | 10,38 | 10,50 | — | — | — | — |
| | | | I.—III. | | | | | |
| Benningen | Abfahrt | — | 8,27 | 12,5 | 5,30 | — | 10,15 | 2,52 |
| Saargemünd | Ankunft | — | 9,1 | 12,46 | 6,20 | — | 10,56 | 3,21 |
| Aus Cöln (via Eifelbahn) | „ | — | — | 3,0 | 9,10 | — | — | — |
| „ Trier | „ | — | 7,55 | 8,15 | 3,10 | — | — | — |
| „ Saarbrücken | „ | — | 8,25 | 12,18 | 5,45 | — | — | — |
| | | **62.** I.—III. | | | | | | |
| Saargemünd | Abfahrt | 4,50 | 9,7 | 12,56 | 6,30 | — | — | 3,24 |
| Hagenau | Ankunft | 7,38 | 11,49 | 3,58 | 9,53 | — | — | 5,21 |
| In Weissenburg | „ | 11,24 | 2,12 | 6,24 | 11,14 | — | — | 8,16 |
| „ Strassburg | „ | 8,58 | 12,58 | 5,18 | 11,18 | — | — | 6,6 |
| „ Basel | „ | 2,2 | 5,52 | 11,2 | — | — | — | 9,36 |

1) Die Fahrzeiten zwischen 6 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens sind eingerahmt. 2) Specielle Fahrpläne sind auf den Stationen ausgehängt. 3) Für die Schnellzüge werden auf allen Strecken Schnellzugspreise erhoben.

Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

## Main-Weser-Bahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von:

1) 23 Stück eisernen optischen Perron-Telegraphen,
2) 48 Stück eisernen optischen Halte-Telegraphen,
3) 9 Stück eisernen optischen Telegraphen für Blockstationen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu wird auf **Sonnabend den 15. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr**, in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe in Cassel anberaumt.

Die Offerten, deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten stattfindet, sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von optischen Telegraphen“

vor dem bezeichneten Termine an uns einzusenden.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Die allgemeinen und speciellen Submissionsbedingungen sowie die Zeichnungen liegen in unserem vorbezeichneten Geschäftslocale von 9 Uhr Vormittags bis 6 Uhr Nachmittags zur Einsicht aus. Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen können auch gegen portofreie Einsendung von $1^1/_2$ Thaler von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Cassel, den 27. Mai 1872.

**Königl. Direction der Main-Weser-Bahn.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die für die Werkstätte zu Ratibor pro 1872 erforderlichen 400 Stück schmiedeeiserne Räder und 400 Stück Reifen sollen im Wege der Submission beschafft werden.

Lieferungslustige wollen Ihre Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Werkstatts-Materialien“

bis zu dem auf

**Mittwoch, den 19. Juni ds. Js., Vormittags 11 Uhr**

in unserem Verwaltungs-Gebäude zu Ratibor anberaumten Termine an die unterzeichnete Commission einreichen.

Die Bedingungen können von unserem Central-Büreau in Ratibor gegen Erstattung der Copialien bezogen resp. daselbst eingesehen werden.

Ratibor, den 31. Mai 1872.

**Commission der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Neumünster-Segeberg-Oldesloer Bahn.

Offerten auf Uebernahme von Erdarbeiten werden auf den Bureaux des unterzeichneten bauleitenden Ingenieurs und der Abtheilungsbaumeister Ullrich in Neumünster und Fick in Segeberg entgegengenommen.

Die betreffenden Zeichnungen und Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auf frankirte Anfragen von dort bezogen werden.

Neumünster, den 1. Juni 1872.

**Wollheim.**

## Westfälische Eisenbahn.

Die auf verschiedenen Bahnhöfen der Westfälischen Eisenbahn lagernden Quantitäten an alten Schienen, Laschen, Unterlagsplatten, Schrot- und Gusseisen sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau und auf den Stationen Warburg, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Lingen, Leer und Emden zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer hier zu richtende Schreiben mitgetheilt. Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Ankauf alter Materialien“ bis zu dem am 10. Juni cur. Vormittags 10½ Uhr in unserem Central-Büreau hierselbst anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 31. Mai 1872.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

---

## Handscheere

für

## Stabeisen und Draht

Mittelst dieser transportablen Scheere schneidet man Draht, Rund- und Quadrateisen bis 1 Zoll

**ohne Grat**

kalt ab.

**W. Hanisch & Cie.,**
**BERLIN,**
Philippstrasse 22.

---

# Die Waagenfabrik von Joh. Cramer

## Nachfolger von Franz Ruppert in Carlsruhe

empfiehlt in grosser Auswahl:

geaichte **Tafelwaagen** von 2—25 Kilo Tragfähigkeit,
geaichte **Decimalwaagen** von 50—2500 Kilo Tragfähigkeit mit Holzgestell,
**ganz eiserne Decimal- und Centesimalwaagen** für technische Etablissements in jeder beliebigen Tragkraft, Grösse und Gestalt je nach Aufgabe,
**befahrbare Centesimalwaagen** für Land- und Eisenbahnfuhrwerk von jeder gewünschten Tragkraft und Dimension,
**selbstthätige Gepäckzeigerwaagen,**
**metrische Gewichte in Messing und Eisen.**

---

**Schramm's Locomobil-Dampf-Ramme** benöthigt keine Schienengeleise, ist sehr leicht beweglich, dauerhaft, kräftig und billig. Von ganz besonderem Vortheil in beengten Baugruben. Die Locomobile kann allein sofort zu jedem anderen Zwecke verwandt werden. Passende Pumpen und Winden, so wie Dampfmaschinen jeder Art liefert mit 12 Monate Garantie

## H. G. Schramm, Hamburg.

Nähere Auskunft und Preise werden franco auf gefl. Anfragen ertheilt.

---

## Centesimalwaagen

jeder gewünschten Tragfähigkeit mit den neusten Entlastungs-Vorrichtungen, sowie

## Decimal-Brückenwaagen

mit vollständiger Entlastung des Hebelsystems liefert als Specialität die Maschinenfabrik von **Bockhacker & Dinse, Berlin,** Chausseestrasse 32.

---

**Kohlen-Körbe aus Stuhlrohr.**

erfüllen diesen Zweck, ihrer grösseren Haltbarkeit wegen, billiger wie die aus Weiden geflochtenen.

Ich halte stets von solide und dauerhaft gearbeiteten **50 Kilo Kohlen** fassenden Körben Lager, auch fertige jede andre vorgeschriebene Grösse prompt an und empfehle mich zu Aufträgen.

Hameln a. d. Weser. **Carl Stoffers.**

---

Ein im Wagen-Lackirergeschäft erfahrener Mann, welcher in verschiedenen grossen Fabrik-Werkstätten für E. B. B. gearbeitet, auch als Werkmeister in denselben fungirt, worüber ihm Zeugnisse zur Seite stehn; sucht als Solcher Stellung.

Gefällige Offerten bitte mit der Adresse **G. Hoffmann,** Fried. Wilh. Strasse 2a. Breslau gefälligst nieder zu legen.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

**leichten Calibers** zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

**Carl Schleicher & Schüll**
in Düren (Rhein-Preussen)

empfehlen **Unzerreissbare Rollenzeichenpapiere** in Rollen von 72 u. 144 cm. Höhe, ferner **Tauen-Rollenzeichenpapiere** zäh wie Leder aus alten Schiffstauen fabricirt.

---

**Vulkan-Oel 10½ Thlr.**
per 100 Pfd. unter Garantie der Güte.
**Fr. Tovote,** Civil-Ingen., Hannover.

---

## Leim

verkauft billigst die Leim-Fabrik von
**W. Stalling** in Pieschen bei Dresden

---

**Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung**
von
**C. Otto Gehrckens.**

Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 67.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins

1872

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 7. Juni 1872. (Schluss der Nummer: 6. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Aufnahme der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Verwaltung in den Verein. — Berliner Briefe: Görlitz-Reichenberg; Berlin-Stettiner Eisenbahn; Berlin-Hamburger Bahn; Wittenberge-Lüneburg und Lübecker Bahnen; Magdeburg-Helmstedt; Vienenburg-Langelsheim; Hannover-Altenbekener Bahn, Seesen-Derenburg, Wennigsen-Lehrte; Lemförde-Bergheim; Rheinische Eisenbahn; Rhein-Nahebahn; Crefeld-Kreis Kempener Bahn; Main-Neckar-Bahn; Ostpreussische Südbahn; Tilsit-Insterburger Eisenbahn; Rechte Oderufer-Bahn; Oberschlesische Eisenbahn; Mährisch-Schlesische Centralbahn; Posen-Warschau; Berliner Eilzug der Oesterreichischen Nordwestbahn; Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft; Berlin-Charlottenburger Pferdebahn; Wagenüberfluss; Eisenbahn-Actien-Markt. Aus Bayern: Nürnberg-Ansbach-Crailsheim, Deggendorf-Eisenstein, Pferdebahnen zu München und Fürth; Bodenseegürtelbahnstrecke. — Personalnachrichten. — Ausland. Frankreich: Nordbahn, Ostbahn, Orléans-Châlons. Grosse Luxemburgische Bahn. Die Rumänischen Eisenbahnen. — Miscellen. — Berichtigung. — Eisenbahn-Kalender. — Nachträge zu den officiellen Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen bis ult. Februar 1872. — Officielle Bekanntmachungen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Eröffnung der Bahn Posen-Bromberg; Fahrplan der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und Submissionen etc. Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Aufnahme der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Verwaltung in den Verein.) Die Verwaltung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover hat ihre Aufnahme in den Verein beantragt. Das dieser Gesellschaft concessionirte Bahnnetz besteht aus folgenden Linien:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Hannover-Hameln-Altenbeken . . . . . | 15,0 Meilen, |
| 2. | Weetzen-Barsinghausen-Haste (Deisterbahn) . . | 3,6 „ |
| 3. | Hameln-Rinteln-Löhne. . . . . | 7,1 „ |
| 4. | Hameln-Elze und Hildesheim-Ringelheim-Vienenburg 3,7 + 8,1 = . . . . . | 11,8 „ |
| | zusammen | 37,5 Meilen. |

Ausserdem wird auf dem Bahnkörper der Hannoverschen Staatsbahnstrecke Elze-Nordstemmen-Hildesheim . 2,4 Meilen für die Hannover-Altenbekener Eisenbahn ein zweites Geleise hergestellt.

Von der Hauptlinie Hannover-Altenbeken wurde am 13. April d. Js. die Strecke Hannover-Hameln . . . 6,9 Meilen und von der Zweigbahn Weetzen-Haste die Strecke Weetzen-Barsinghausen . . . . . 1,8 Meilen am 1. Mai d. Js. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die übrigen Bahnstrecken der Gesellschaft befinden sich im Bau. Das Domizil der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist Hannover.

Mit der Betriebs-Eröffnung der zur Zeit im Bau begriffenen Strecken Hameln-Altenbeken und Barsinghausen-Haste gehen die Functionen des Verwaltungsraths, welcher mit der speziellen Geschäftsführung bis zu jenem Zeitpuncte einen General-Bevollmächtigten betraut hat, auf eine collegialisch organisirte Direction über.

Da die Hannover-Altenbekener Eisenbahn im Gebiete des Deutschen Reiches gelegen und gegenwärtig auf 8,7 Meilen im Betriebe ist, auch im Uebrigen bei derselben die Bedingungen des § 2 des Vereins-Statuts zutreffen, so ist vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung des Vereins dem Aufnahme-Antrage stattgegeben worden.

### Berliner Briefe.

Berlin, 2. Juni. (Görlitz-Reichenberg; Berlin-Stettiner Eisenbahn; Berlin-Hamburger Bahn, Wittenberge-Lüneburg und Lübecker Bahnen; Magdeburg-Helmstedt; Vienenburg-Langelsheim; Hannover-Altenbekener Bahn, Seesen-Derenburg, Wennigsen-Lehrte; Lemförde-Bergheim; Rheinische Eisenbahn; Rhein-Nahebahn; Crefeld-Kreis Kempener Bahn; Main-Neckar-Bahn; Ostpreussische Südbahn; Tilsit-Insterburger Eisenbahn; Rechte Oderufer-Bahn; Oberschlesische Eisenbahn; Mährisch-Schlesische Centralbahn; Posen-Warschau; Berliner Eilzug der Oesterreichischen Nordwestbahn; Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Actien-Gesellschaft; Berlin-Charlottenburger Pferdebahn; Wagenüberfluss; Eisenbahn-Actien-Markt.)

Der Staatsvertrag zwischen Preussen und Oesterreich wegen des Anschlusses der Berlin-Görlitzer an die Reichenberg-Pardubitzer Bahn hat (einer mir zugehenden verlässlichen Mittheilung zufolge) dadurch eine allgemeine Bedeutung erlangt, dass gleichzeitig vorläufige Verabredungen über weitere Verkehrserleichterungen getroffen sind. Die Oesterreichische Regierung ist danach entschlossen, definitiv mit dem Schutzzollsystem zu brechen. — Ein weiterer Schritt zum Zustandekommen der Görlitz-Reichenberger Bahn ist dadurch geschehen, dass der Handelsminister jetzt den Niveauübergang über die Geleise der Niederschlesisch-Märkischen und Schlesischen Gebirgsbahn innerhalb des Bahnhofes von Görlitz auf Widerruf gestattet hat. Wenn die Direction von diesem Anerbieten Gebrauch macht, so spart sie etwa eine halbe Million an Baukosten gegen die letzten Projecte.

Am 30. v. Mts. hat die ordentliche Generalversammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahn stattgehabt. In derselben wurde nach Mittheilung des Geschäftsberichts pro 1871 der Vorschlag des Verwaltungsraths, den Actionären ausser den bereits mit 4 pCt. gezahlten Zinsen noch eine Dividende von $7^5/_{12}$ pCt. zu zahlen genehmigt, die ausscheidenden Mitglieder des Directoriums und Verwaltungsrathes wurden wiedergewählt; neu gewählt in den Verwaltungsrath wurden der Kaufmann Ferd. Jahn in Stettin und der Kaufmann Marchand in Berlin.

Zwei Tage vorher hatte auch die Berlin-Hamburger Eisenbahn ihre ordentliche Generalversammlung abgehalten. In derselben wurden in den Ausschuss wieder, resp. neu gewählt: für die Berliner Abtheilung: die Herren Geheimer Commercienrath P. Mendelssohn-Bertholdy, Geheimer Commercienrath Gelpcke, Banquier L. Simon, Geheimer Oberregierungsrath von Maassen, Bergrath Dr. Wedding, Professor Dr. Hinschius; für die Hamburger Abtheilung die Herren: Oberalter Hinrich Boeckmann, Senator Emil von Melle, Senator Dr. O. Schröder, Senator Eduard Johns; für die Mecklenburgische Abtheilung endlich die Herren Major Baron von Stenglin und Kammerherr von Koenemann. Der zweite Punct der Tagesordnung, Etatsberichte und Rechnungsabschlüsse, gab zu Beschlüssen keine Veranlassung. — Die Seitens der Hamburger Eisenbahngesellschaft

im Bau begriffenene Wittenberge-Lüneburger Linie ist im Amte Lüneburg am 31. v. M. landespolizeilich geprüft worden. — Der projectirte Ankauf der Lübecker Bahnen ist so weit gediehen, dass nur die Zustimmung des Hamburger Senats (als bei den Lit. B-Actien betheiligte Regierung) erübrigt. Als Kaufbedingung wird unter Anderem der Bau einer Bahn von Lübeck nach Travemünde genannt.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn hat ihre Strecke Magdeburg-Helmstedt, durch welche sie die Concurrenz der Magdeburg-Halberstädter Bahn etwas abschwächt, noch nicht eröffnen können, da in Folge von Regengüssen eine Erdrutschung des Bahndammes statt hatte, welche erst in 14 Tagen zu repariren sein dürfte.

Die Magdeburg-Halberstädter Bahn hat das zur Anlage der Vienenburg-Langelsheimer Eisenbahn erforderliche Terrain, von Vienenburg bis zur Braunschweigischen Grenze ohne Ausnahme im Wege der gütlichen Vereinbarung acquirirt. In Folge dessen sind die Erdarbeiten auf der ganzen Strecke in Angriff genommen.

Der Hannover-Altenbekener Bahn, welcher die Preussische Regierung die Genehmigung zu der Seesen-Derenburger Zweigbahn ertheilt hatte, hat die Genehmigung auf Braunschweigischem Gebiet versagt werden müssen, da bei dem Verkaufe der Braunschweigischen Bahnen den Käufern die Zusicherung ertheilt ist, dass sie bei allen neuen, von den Braunschweigischen Bahnen abzweigenden Eisenbahnanlagen hinsichtlich der dazu von der Regierung zu ertheilenden Genehmigung den Vorzug geniessen sollen. Dagegen nimmt die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft jetzt nach ertheilter ministerieller Erlaubniss die Vorarbeiten für eine Eisenbahn von ihrer Station Wennigsen nach dem Bahnhof Lehrte (dem Knotenpunct der Bahnen nach Harburg, Stendal, Braunschweig, Hildesheim und Hannover) in Angriff.

Der Staats-Anzeiger veröffentlicht jetzt, dass die Bahn Lemförde-Bergheim concessionirt ist. Die Urkunde d. d. 26. Februar gestattet der in Berlin domicilirenden „Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft" den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemförde über Herford und Detmold nach Bergheim unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts.

Die am 28. v. M. zu Aachen abgehaltenen Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn beschloss die Vertheilung einer Dividende von 10 pCt. und ermächtigte die Direction: 1) auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 31. Mai 1870 zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Köln durch das Dhünn- und Wupperthal nach Rittershausen, Barmen und Elberfeld, mit Abzweigungen nach Hückeswagen, Lennep und Remscheid, mit einer festen Brücke oder einer Traject-Anstalt bei Köln resp. Mülheim; ferner zur Fortführung dieser Bahn von Rittershausen nach Hagen und Hoerde, sowie nach Steele, Bochum und Witten; 2) zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Düsseldorf nach Elberfeld und Barmen mit Abzweigungen nach der Speldorf-Troisdorfer Linie; 3) zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Duisburg über Rheine nach Quackenbrück und zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Duisburg durch das Emscherthal nach Dortmund, Hamm und Osnabrück mit Abzweigungen nach der Anschlussbahn der Zeche Nordstern, nach Ruhrort, nach Melle und Löhne; 4) zur eventuellen Modification des Ausgangspunctes der der Gesellschaft concessionirten Bahn von Brühl oder Sechtem nach Euskirchen; 5) zum Bau und Betrieb einer Abkürzung der Linie Köln-Bonn; 6) zum Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von der Essen-Wattenscheider Strecke nach dem Bahnhofe Wanne der Köln-Mindener Eisenbahn und der erforderlichen Anschlussbahnen an die benachbarten Strecken und Etablissements; 7) zu Verwendung weiterer drei Millionen Thaler zur Vermehrung des Betriebs-Materials, zur Erweiterung der Bahnhöfe, der Reparatur-Werkstätten und Betriebs-Einrichtungen der im Betrieb befindlichen Bahnen, sowie zur Beschaffung dieser Summe durch Ausgabe von Actien oder Obligationen. — Die Direction wird diese Beschaffung im Einvernehmen mit dem Handelsminister bewirken und nimmt ihrer Erklärung nach die Ueberlassung der etwa zu emittirenden Actien an die jeweiligen Actionäre zu einem mässigen Agio und mit langen Zahlungsfristen in Aussicht. Je nach Bedarf wird wahrscheinlich auf je drei oder vier alte Actien eine neue emittirt werden. Der Zeitpunct der Emission ist noch nicht zu bestimmen und wird sich nach dem Geldbedürfniss der Gesellschaft und dem Fortschritt der Bauten richten, schwerlich aber vor dem Herbst d. J. in Aussicht zu nehmen sein.

Dem Verwaltungsrath der Rhein-Nahebahn ist dieser Tage zu der bevorstehenden Generalversammlung folgender Antrag des Actionärs Cerf zugegangen: „In Anbetracht, dass den Actionären der Rhein-Nahe-Eisenbahn seit fast 15 Jahren jede Rente entzogen ist, und um dieselben nun einigermaassen hierfür zu entschädigen, unter Hinweis auf § 9 der Statuten, möge die Generalversammlung beschliessen: Auf je 30 Stammactien ist von den im Depot der Gesellschaft sich befindlichen 1585 Stück caducirten Actien ein Stück gratis auszuliefern. Inhaber von einer bis einschliesslich 29 Stammactien erhalten eine baare Vergütung von 3 Thlr. per Stück ausbezahlt, zu welchem Zwecke die nicht bezogenen caducirten Actien, so weit nöthig, durch den Verwaltungs-Ausschuss zu verkaufen sind."

Die Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn hat am 29. v. M. ihre Generalversammlung abgehalten. In derselben kam zunächst der Jahresbericht pro 1870/71, während welcher Zeit sich nur die südliche Hälfte des Unternehmens in Betrieb befand, zur Besprechung. Die Betriebsresultate wurden mit Genugthuung entgegengenommen. Zugleich wurde constatirt, dass seit der Eröffnung der nördlichen Bahnstrecke (Süchteln-Kempen-Crefeld), welche am 18. Februar cr. erfolgte, eine Vermehrung des Betriebes um ca. 100 pCt. stattgefunden hat. Dem Geschäftsberichte entnehme ich folgende Daten: Die Betriebsresultate für die Zeit vom 30. November 1870 bis Ende 1871 auf der $3_{,73}$ Meilen langen Strecke Hüls-Crefeld-Viersen-Süchteln-Grefrath betragen bei einer Beförderung von 339 862 Personen und 2 737 597 Ctr. Güter 56 433 Thlr., und zwar für Personen 30 126 Thlr., für Gepäck und Vieh 275 Thlr., für Güter 26 031 Thlr. Dazu kamen für Waggonmiethe, von Diversen aus den ersten 5 Betriebs-Monaten 6532 Thlr., an Miethe für 20 nach Elsass-Lothringen verliehene Wagen 2183 Thlr., an sonstigen Einnahmen 782 Thlr., zusammen 65 931 Thlr. Die Betriebsausgaben betrugen 50 028 Thlr., sonach verblieb ein Ueberschuss von 15 903 Thlr., welcher Betrag mit den Bauunternehmern Rob. Sharpe sons und Henderson, für deren Rechnung vertragsmässig während der Bauzeit der Betrieb geführt worden ist, verrechnet wurde. Das Capital besteht aus: A. 755 000 Thlr. Prioritäts-Stammactien, B. 755 000 Thlr. Stammactien, und C. 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen, zusammen 1 760 000 Thlr. und sind davon verwandt 1 464 191 Thlr. Ausserdem wurden für den Ausbau des Anschlusses an die Bergisch-Märkische Bahn in Viersen reservirt 84 600 Thlr., so dass von dem Anlagecapital verbleibt der Rest von 211 200 Thlr., aus welchem die Zinsen während der Bauzeit entnommen sind. Der specielle Nachweis über dessen Verrechnung und der sich ergebende Rest wird dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1872 vorbehalten. Die Gesellschaft projectirt zur Zeit den Bau der weiteren Strecken Hüls-Mörs, Grefrath-Straelen und Viersen-Bruggen-Landesgrenze in der Richtung auf Roermont, und bezweckt durch erstere beiden Linien insbesondere den Anschluss an die von der Köln-Mindener zu erbauende Strecke Homberg-Straelen. Für diese beiden ersteren Projecte sind nicht nur die Vorarbeiten vollendet, sondern es ist bereits Seitens des Handelsministeriums die Absicht kundgegeben worden, die Concession zu gewähren. Das Anlagecapital für diese neuen Linien ist veranschlagt auf 1 300 000 Thlr. Nach Erörterung des Geschäftsberichts wurden die regelmässigen Wahlen für den Revisionsausschuss und den Aufsichtsrath vorgenommen, auch wurde die Direction ermächtigt, alle erforderlichen Schritte zu thun, um die Realisirung der in Vorschlag gebrachten Ausdehnungslinien der Industrie-Eisenbahn zu bewerkstelligen.

Der Abschluss der Main-Neckar-Bahn ergiebt für 1871 folgende Brutto-Einnahme: 1. Quartal 12 371 976 fl.; netto 371 764 fl. 2. Quartal 12 374 236 fl.; netto 79 199 fl. 3. Quartal 12 378 235 fl.; netto 655 567 fl. 4. Quartal 12 387 832 fl.; netto 141 308 fl. Also durchschnittlich Brutto 12 378 070 fl.; netto 1 247 838 fl. oder $10_{,08}$ pCt. des Anlagecapitals. In diesem Jahre ertrug die Bahn in den ersten 4 Monaten die Bruttosumme von etwa 12 388 740 fl., netto etwa 432 200 fl. Die Main-Neckarbahn hat hiernach im Jahr 1871 über 10 pCt. rentirt.

In Königsberg in Preussen hat am 27. v. M. die Generalversammlung der Actionäre der Ostpreussischen Südbahn stattgefunden. Es waren 505 Stimmen durch 2539 Actien vertreten. Nach Mittheilung des Berichtes über die Lage der Geschäfte und Bilanz pro 1871 durch den Vorsitzenden und Erstattung des Berichts über die Prüfung und Decharge der Bilanz für das verflossene Jahr Seitens der Revisoren wurde dem Verwaltungsrathe die Decharge ertheilt und demnächst die Wahl von 5 Mitgliedern des Verwaltungsrathes an Stelle der statutenmässig in diesem Jahre ausscheidenden, sowie der Revisoren für das Jahr 1872 vorgenommen.

In der ebenfalls kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft wurden von den ausscheidenden Mitgliedern Oberbürgermeister Kleffel von Insterburg, Landrath Schlenther ebendaher, Humpfrey Davy von Berlin und J. Abel von Berlin die ersteren drei Herren wiedergewählt und an Stelle des Herrn J. Abel Herr Dr. Strousberg in Berlin. Zu Revisoren wurden die Herren Buchdruckereibesitzer Reyländer, Kaufmann Oscar Meyer und Fabrikbesitzer R. Albrecht gewählt. Dem Jahresbericht der Tilsit-Insterburger Eisenbahn für 1871, welcher in der Generalversammlung vertheilt wurde, entnehme ich, dass im Güterverkehr von Jahr zu Jahr eine wesentliche Steigerung eingetreten, während der Personen-Verkehr mit geringen Schwankungen nahezu derselbe geblieben ist. An Gütern wurden 873 331 Ctr. befördert, gegen 723 797 Ctr. im Vorjahre; die Einnahme betrug 42 737 Thlr. gegen 33 193 Thlr. des Jahres 1870. Die Personenzahl stieg von 97 506 auf 104 002, die Fahrgelder von 37 744 Thlr. auf 39 767 Thlr. Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 100 045 Thlr., was bei einer Ausgabe von 83 382 Thlr. einen Ueberschuss von 16 663 Thlr. ergiebt. Im Jahre 1870 betrug derselbe bei 89 939 Thlr. Einnahme und 71 513 Thlr. Ausgabe 18 426 Thlr. Obiger Ueberschuss soll, wie von der Generalversammlung dem Antrage gemäss beschlossen wurde, als $1^1/_{20}$ % Dividende an die Inhaber der Stamm-Prioritäts-Actien zur Vertheilung kommen. Die Dividende betrug 1870 bekanntlich auch nur $1^1/_6$ %. Da indess der Landtag kürzlich die Vorlage der Regierung, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Tilsit nach Memel mit einer Eisenbahnbrücke über den Memelstrom bei Tilsit genehmigt, dürften in Zukunft, wie der Jahresbericht mit Recht hofft, etwas günstigere

Resultate zu erwarten sein. Der erste Spatenstich für die Memel-Tilsiter Bahn ist am 28. v. M. in Tilsit gethan worden.

Die Rechte Oderuferbahn hat zum 20. d. M. eine General-Versammlung berufen. In derselben wird unter Anderm der Bericht der Direction über die bisherige Verwendung der durch die Generalversammlung vom 28. Juni v. J. bewilligten 5procent. Prioritätsanleihe von 4 Millionen Thalern, sowie ein Antrag über fernere Verwendung derselben vorgelegt werden. Die Anleihe war bekanntlich zum Zwecke der Erbauung von Flügel- und Verbindungsbahnen, sowie zur Vermehrung des Fahrparks und zur Erweiterung der Bahnanlagen bestimmt.

Auch die Oberschlesische Bahn soll, wie man erfährt, die Ausschreibung einer Generalversammlung beschlossen haben und zwar enthält die in Aussicht genommene Tagesordnung sehr wichtige Vorlagen.* Unter Anderen soll dem Vernehmen nach beantragt werden: Die Convertirung der Wilhelmsbahn- und Neisse-Brieger Eisenbahn-Prioritäten in Oberschlesische Behufs Vereinfachung der Rechnungslegung: ferner die Autorisation der Gesellschafts-Vorstände zur Nachsuchung der Concession und demnächstigen Bau und Betrieb einer Bahn von Oppeln über Gross-Strelitz nach Gleiwitz und Morgenroth (Entlastung der Linie Gleiwitz-Kosel, welche nach Eröffnung der Bahn Kosel-Neustadt-Mittelwalde den Verkehr nicht wird bewältigen können und Abkürzung des Weges aus dem Oberschlesischen Reviere um beinahe 1¾ Meilen); dann von Antonienhütte in der Richtung auf Oesterreichisch Freistadt Behufs Anschlusses an die Kaschau-Oderberger Bahn; dann von Ziegenhals bis an die Oesterreichische Grenze bei Neudeck Behufs Anschlusses an die Mährische Centralbahn; dann von Lissa nach Kalisch und — last not least — von Breslau nach Berlin; demnächst die Erwerbung der Niederschlesischen Zweigbahn unter den in der Generalversammlung vom 25. Mai d. J. festgestellten Bedingungen; ferner der Ausbau einzelner Pferdebahnstrecken in breitspurige Bahnen nach Bedarf resp., wo ein solcher im Interesse der Industrie und des Verkehrs erforderlich erscheint, endlich der Antrag, die Gesellschaftsvorstände zu ermächtigen, die Behufs Ausführung der Beschlüsse ad 1 bis 4 incl. sowie der für die Ausführung der schon concessionirten Bahnen Gleiwitz-Morgenroth-Antonienhütte-Kattowitz und Schwientochlowitz, Leobschütz, Jägerndorf, für den ferneren Ausbau der Breslau-Posen-Glogauer Bahn, die Gestaltung der Verbindungsbahn und die Erweiterung des Bahnhofes Breslau erforderlichen Geldmittel durch Vermehrung des Actiencapitals und in Prioritäten aufzubringen, die desfallsigen Verhandlungen mit der Staatsregierung zu führen und abzuschliessen. Bei Vermehrung des Actencapitals sollen die neuen Actien den zur Zeit der Verausgabung jedesmal vorhandenen alten Actionären zunächst al pari angeboten werden.

Der Weiterbau der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, deren oben bei dem Bau ab Ziegenhals Erwähnung geschah, von Hennersdorf nach Preussen ist nun entschieden und die Aussteckung desselben bereits in der verflossenen Woche vorgenommen worden. Wie schon aus obigen Plänen der Oberschlesischen Bahn ersichtlich war, geht die Richtung davon nicht zum Anschlusse an die Preussische Bahn bei Neustadt, wie dies urspringlich beabsichtigt war, sondern gegen Ziegenhals zu und soll durch Anlegung eines Bahnhofes unweit von dieser Stadt und Zuckmantel den nicht unbedeutenden Verkehrsbedürfnissen dieser beiden Städte und ihrer Umgebung, soweit dies nur angeht, Befriedigung gewährt werden.

Im Interesse der schon seit längerer Zeit projectirten Eisenbahn von Posen nach Warschau hat am 22. v. M. in Posen eine Berathung verschiedener Mitglieder des Verwaltungsrathes der Oberschlesischen Eisenbahn mit einem Consortium, an dessen Spitze Stadtrath Breslauer in Posen steht, stattgefunden. Es wurde berichtet, dass der Statthalter von Polen, Graf Berg, dem Unternehmen jede Förderung Seitens der Kais. Russischen Regierung in Aussicht gestellt habe. Die beabsichtigte Bahnlinie soll über Wreschen dirigirt werden und bei Slupce die Polnische Grenze überschreiten, von wo sie über Konik, Kolo und Ozorkowo auf Lodz zum Anschluss an die Warschau-Wiener Bahn geführt werden wird.

Der Berliner Eilzug der Oesterreichischen Nordwestbahn ist seit gestern ins Leben getreten. Es ist damit die dritte directe Route zwischen Wien und Berlin hergestellt. Die Entfernung zwischen den beiden Residenzen berechnet sich auf dem neuen Wege auf 95 Meilen, während dieselbe via Breslau-Oderberg 108 und via Dresden-Bodenbach 103 Meilen beträgt. Das Fahrgeld stellt sich vergleichsweise wie folgt: 1. via Nordwestbahn: 1. Cl. 20 Thlr. 8 Sgr., 2. Cl. 15 Thlr. 26 Sgr. 2. via Breslau-Oderberg: 1. Cl. 24 Thlr. 27 Sgr. 2. Cl. 18 Thlr. 19½ Sgr. 3. via Dresden-Bodenbach: 1. Cl. 24 Thlr. 25 Sgr. 2. Cl. 18 Thlr. 19½ Sgr. Die Ersparniss zu Gunsten des neuen Weges ist mithin keineswegs unerheblich. Die Fahrdauer von Wien bis Berlin beträgt auf der Nordwestbahn-Route 18 Stunden 55 Minuten, auf der Breslauer 18 Stunden 20 Minuten für den Nacht-, 20 Stunden 15 Minuten für den Tages-Schnellzug, endlich 19 Stunden 25 Minuten auf der Bodenbacher Route. Die Differenzen in Betreff der Fahrdauer sind weniger bedeutend.

Der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Actiengesellschaft sind gegenwärtig folgende zehn Linien concessionirt, die sämmtlich in nächster Zeit in Angriff genommen werden sollen: 1. vom Rosenthaler Thor nach dem Gesundbrunnen; 2. vom Schönhauser Thor nach Pankow; 3. vom Landsberger Thor nach Lichtenberg und Friedrichsfelde; 4. von der Mariannenstrasse nach Treptow; 5. von der Cottbuser Brücke nach Rixdorf; 6. vom Halleschen Thore nach Tempelhof; 7. vom Potsdamer Thore nach Schöneberg; 8. vom Oranienburger Thore nach Moabit und Charlottenburg; 9. vom Oranienburger Thor nach dem Tegeler Schiessplatz; 10. Gürtelbahn um die ganze innere Stadt, auf der Peripherie der ehemaligen Stadtmauer, mit Ausnahme des Stückes zwischen Potsdamer und Brandenburger Thor. — Der Berlin-Charlottenburger Pferde-Eisenbahngesellschaft ist die Erlaubniss zur Anlage eines zweiten Geleises ertheilt worden.

Die Wagennoth, welche nach dem Kriege auf den Eisenbahnen herrschte, wird noch in Aller Erinnerung sein. Insbesondere bildete die behauptete mangelhafte Ausrüstung der Staatseisenbahnen den Gegenstand der heftigsten Angriffe. Dem gegenüber dürfte die Thatsache von Interesse sein, dass gegenwärtig für das vorhandene Material vielfach keine ausreichende Beschäftigung vorhanden ist. So standen im Monat April im Durchschnitt täglich 940 Achsen auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, 2140 Achsen auf der Ostbahn müssig und konnten auch auf anderen Staatsbahnen zur Verwendung nicht untergebracht werden.

Das Geschäft auf dem Eisenbahn-Actien-Markte an der Börse entwickelte sich auch in der letzt verflossenen Woche ziemlich lebhaft und liess eine feste Tendenz erkennen. Der Umsatz war nicht unbedeutend und dürfte als Symptom dafür dienen, dass das Privatpublicum, welches sich in der letzten Zeit sehr retiré gehalten hat, diesem Gebiete des Börsenverkehrs wieder seine Beachtung zugewendet hat. Von unbestreitbarem Einfluss auf den letztwöchigen Geschäftsverkehr in Eisenbahnpapieren war die Publicirung der Dividende der Rheinischen Eisenbahn mit 10 %, welche auch auf die andern Papiere ihren Abglanz warf, so dass bei der Mehrzahl mehr oder minder erhebliche Coursautbesserungen wiederum zu constatiren sind. Von Köln-Mindenern, welche namentlich stark anzogen, erwartet die Börse eine Dividende von mindestens 12 %. Neu an den Markt kamen Kaschau-Oderburger Eisenbahn-Actien, welche nicht ungünstig deputirten.

Aus Bayern. (Nürnberg-Ansbach-Crailsheim; Deggendorf-Eisenstein; Pferdebahnen zu München und Fürth; Bodenseegürtelbahnstrecke.)

München, den 3. Juni. Die Projectirungsarbeiten der errichteten Bausectionen, Nürnberg, Kloster Heilsbronn, Ansbach, Leutershausen und Dombühl für die herzustellende Bahnlinie Nürnberg-Ansbach-Crailsheim nehmen bei der günstigen Witterung einen erfreulichen Fortgang; zur Fixirung der Bahnlinie sind bereits mehrere Waldstreifen ausgelichtet und die nöthigen Probegruben ausgeschachtet. Ein allerhöchster Entscheid, welche von den vermessenen Varianten Nürnberg-Fürth-Rossstall oder Nürnberg-Stein-Rossstall zum Bau zu gelangen hat, dürfte binnen Kurzem zu erwarten sein.

In Folge des Landtagsabschiedes vom 28. Februar d. J. beabsichtigt die Bayerische Ostbahn den Bau der Linie Deggendorf-Eisenstein, woran sich dann auf Oesterreich. Seite die Linie Eisenstein-Klattau-Pilsen schliessen soll. Für den Bau dieser Linie ist der Concessionsinhaber der Pilsen-Priesener Linie nach seiner Concession verpflichtet, wenn es gefordert wird. Es steht zu erwarten, dass diese Linie zu Stande kommt. Eine Vereinbarung hierüber muss bis spätestens den 1. October l. J. getroffen und gesichert sein, sonst würde das ganze Project hinfällig.

In den letzten Tagen hat sich in München ein neues Consortium zur Gründung einer Pferdebahn gebildet, angeregt von der Wiener Tramway-Gesellschaft, welche mehrere hiesige Namen Hofrath Simmerl (?) etc. in sich schliesst. Diese Gesellschaft soll nächst einer Belgischen unter den jetzt vorhandenen 5 Bewerbern um eine Pferdebahn-Concession die meiste Aussicht auf Erlangung derselben haben, da sie in der Lage ist, dem Magistrat sichere Garantie für die Ausführung ihres der hiesigen Stadt so dringend nothwendigen Unternehmens zu bieten.

Auch die Stadt Fürth beabsichtigt die Ausführung einer Pferdebahn. Die Puncte des Commissionsvorschlages lassen sich dahin zusammenfassen: die Einfahrt geschieht von der Nürnberger-Chaussee durch die Königstrasse bis zum Rathhaus, die Abfahrt von dort auf einer Abzweigung durch die Schwabacher- und Weinstrasse mit Einmündung in das Hauptgeleise durch die Louisenstrasse. Die Erlaubniss wird nur auf Ruf und Widerruf ertheilt, die Höhe der den Reinertrag der Bahn übersteigenden und an die Gemeinde zu vergütenden 5%igen Rente wird später fixirt; die zustellende Caution dagegen wurde auf 5000 fl. festgesetzt.

Vergangenen Mitwoch, den 29. v. M. haben die mehrtägigen Conferenzen in Lindau ihr Ende genommen, welche behufs der Regelung von Anschlussverhältnissen, Zoll- und Postabfertigungen der neuen Bahnlinie Lindau-Bregenz daselbst eröffnet waren. Hierzu hatten sich Delegirte des Betriebs- und Verwaltungspersonals der Directionen der Vorarlberger Bahn und der Bayerischen Staatsbahnen, sowie der Zollbehörden beider Nachbarländer eingefunden. Die Eröffnung der Linie Bregenz-Bludenz wird am 1. Juli d. J. stattfinden, während

* Die Einladung zu dieser Generalversammlung auf den 26. d. M. ist inzwischen erfolgt. Die Red.

die Seitenverbindungen nach der Schweiz erst im October werden erfolgen können. Zur Eröffnung der Linie Lindau-Bregenz hofft man mit dem gesteckten Termine — 17. August — einhalten zu können.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Die im Staats-Eisenbahndienste beschäftigten bisherigen Gerichts-Assessoren Ulrich und Klemme zu Münster und Krönig zu Wiesbaden sind in Folge ihrer definitiven Aufnahme in die Staats-Eisenbahn-Verwaltung zu Regierungs-Assessoren ernannt worden.

Ein **Eisenbahn-Ingenieur**, welcher längere Zeit bei der Ausführung verschiedener Bahnen beschäftigt war und seit 7 Jahren die Unterhaltung einer Bahnstrecke von $8^1/_2$ Meilen geleitet hat, sucht eine Stelle als Bahnbau- oder Bahnbetriebs-Ingenieur. Auskunft ertheilt die Redaction dieser Zeitung.

## Ausland.

—*r*— **Frankreich.** (Nordbahn. Ostbahn. Orléans-Châlons). Die Generalversammlung der Actionäre der Nordbahn fand am 30. April l. J. statt. Dem hierbei bekannt gegebenen Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1871 entnehmen wir nachstehende Notizen.

Die Gesammteinnahmen auf dem alten Netze beliefen sich 1871 auf 84 865 413 Frcs., gegen 72 540 319 im Jahre 1870. Die Ausgaben betrugen im Jahre 1871 37 064 654 Frcs., im Jahre 1870 34 682 902 Frcs. Der Netto-Ertrag des Betriebes beläuft sich nach Abzug aller Lasten auf 31 639 478 Frcs., von welcher Summe der Ausfall an den Linien des neuen Netzes abzuziehen, zu der andererseits aber der Uebertrag vom vorhergehenden Betriebsjahre mit 253 659 Frcs. hinzuzurechnen ist. Die hiernach sich ergebende Summe beträgt 30 593 965 Frcs., von welcher 50 801 Frcs. auf das Jahr 1872 überwiesen werden. Das Fahrmaterial der Gesellschaft wird erheblich vermehrt werden; die Zahl der Waggons wird auf 25 000, die der Locomotiven auf 900 gebracht werden. Es wird ferner erwähnt, dass im Jahre 1869, einem normalen, aber verkehrsreichen Jahre, an Waaren 2 496 000 Tonnen, im Jahre 1871 2 854 000 Tonnen, im Jahre 1869 an Brennmaterial 2 026 000 Tonnen, im Jahre 1871 2 128 000 Tonnen befördert wurden.

Die Generalversammlung setzte die Dividende auf 58 Frcs. fest und genehmigte ferner die mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten vereinbarten Conventionen über die Concession von Eisenbahnlinien von Monsoult (Station der Linie von Epinay nach Luzarches) nach Amiens und von Campray an die Belgische Grenze in der Richtung nach Dour.

Der bei der am 27. April stattgefundenen Generalversammlung der Ostbahn erstattete Geschäftsbericht weisst nach, dass die Zukunft der Unternehmung nicht gefährdet ist. Ein in Aussicht genommener Vertrag wird der Ostbahn eine der vor dem Kriege eingenommenen Stellung gleichkommende verschaffen, inzwischen bezahlt die Regierung die Zinsen aus den von Deutschland überwiesenen 325 Millionen.

Die Linie von Vincennes nach Brie-Comte-Robert wird in wenig Monaten dem Betriebe übergeben werden; die Linie von Chaumont nach Pagny wird noch im Laufe des Jahres eröffnet werden; die Inbetriebsetzung der Linie Rheims-Metz hängt von der Eröffnung der Strecke zwischen der neuen Grenze und Metz Deutscher Seits ab.

Der Brutto-Ertrag auf dem alten Netze betrug 35 056 640 Frcs. Die Ausgaben beliefen sich auf 17 778 854 Frcs. Der sich ergebenden Differenz müssen die Zinsen aus den von Deutschland gezahlten 325 Millionen hinzugerechnet werden, so dass der Netto-Ertrag sich auf 28 532 669 Frcs. stellt. Der aus dem Netto-Ertrag auf das neue Netz zu überweisende Betrag beläuft sich auf 389 070 Fcs.

Die Einnahmen des neuen Netzes betrugen 45 707 060 Frcs., die Ausgaben 31 118 038; die Differenz beträgt daher 14 589 021 Frcs., welcher Summe der aus dem Netto-Ertrage des alten Netzes überwiesene Betrag und an Zinsen aus den erwähnten 325 Millionen 993 832 Frcs. hinzuzurechnen sind, so dass hier der Netto-Ertrag sich auf 15 971 924 Frcs. stellt. — Diese Ergebnisse gestatten 33 Frcs. pro Actie als Dividende zu vertheilen, ein Betrag, der den im Jahre 1871 für die Gesellschaft bestehenden Schwierigkeiten gegenüber ein befriedigender ist.

Nach dem bei der Generalversammlung der Actionäre der Bahn Orléans-Châlons am 25. April erstatteten Geschäftsberichte soll die Herstellung der Bahnlinie Orléans-Châlons bei einer Länge von 247 Kilom. die Summe von 47 124 000 Frcs. kosten. Die bis zum 18. April gemachten Ausgaben belaufen sich auf 9 033 098,$_{51}$ Frcs. Nach Angabe des Oberingenieurs der Gesellschaft wird die 107 Kilom. lange Strecke von Châlon nach Sens noch vor Ablauf des gegenwärtigen Jahres dem Betriebe übergeben werden können, vorausgesetzt, dass die erforderlichen Genehmigungen rechtzeitig erfolgen. Die Arbeiten der 90 Kilom. langen Strecke von Sens nach Orléans werden mit kommendem Herbste wieder in Angriff genommen werden. Die Gesellschaft hat ausserdem ein Netz von 237 Kilom., welches aus den Linien besteht, die von den frühern Gesellschaften der Eure übernommen sind.

Der Betrieb dieser Linien und zwar von 112 Kilom., welche die Strecken von Pont-de-l'Arche nach Gisors, von Vernon nach Gisors und von Glos-Montfort nach Pont-Audemer umfassen, ergab vom 1. Januar 1870 bis 31. December 1871 eine eigentliche Einnahme von 904 658,$_{40}$ Frcs. und eine Ausgabe von 1 403 884,$_{11}$ Frcs., so dass sich ein Minus von 499 225,$_{71}$ Frcs. erstellte. Dieses Deficit hat seinen Grund in der Unterbrechung des Betriebes in Folge der Kriegsverhältnisse vom 15. September 1870 bis 15. März 1871, während welcher Zeit dennoch die Gehalte des Personales ausgezahlt wurden.

—*r*— **Grosse Luxemburgische Bahn.** Dem in der Times vom 10. April wiedergegebenen Auszuge aus dem Geschäftsberichte pro zweites Semester 1871 entnehmen wir folgende Notizen;

Die Brutto-Einnahmen beliefen sich auf 241 543 Pfd. St. gegen 213 911 Pfd. St. während des 2. Semesters 1870 und 209 497 Pfd. St. während der letzten 6 Monate des Jahres 1869. Die Netto-Einnahme stellte sich auf 124 475 Pfd. St. gegen 100 902 bezws. 108 616 in dem nämlichen Zeitraume der Vorjahre. Die Brutto-Einnahmen überstiegen somit jene des Jahres 1870 um 27 632, jene des Jahres 1869 um 32 046 Pfd. Sterl. Der Gütertransport belief sich auf 1 070 169 Tonnen. Die Zahl der Reisenden betrug 1 137 202 Personen.

Die Betriebsausgaben betrugen 117 068 Pfd. St., und stehen der Brutto-Einnahme gegenüber im Verhältniss von $48^1/_2$ %. Im Jahre 1870 beliefen sie sich auf 113 009 Pfd. Sterling., und waren den Einnahmen gegenüber im Verhältniss von 52,$_8$ %. Am Canale ergab sich ein Verlust von 203 Pfd. St.

Die Hüttenwerke in Lothringen, Deutschland und an der Französischen Maas, welche noch kürzlich unter den Kriegsverhältnissen litten, entwickeln nunmehr eine bedeutende Thätigkeit.

Die erst kürzlich in Thätigkeit gesetzten Hochöfen im Grossherzogthum Luxemburg werden in Bälde die Erzproduction dieses Landes verdoppeln.

Die Brutto-Einnahmen im Jahre 1871 betrugen 487 907 Pfd. St., im Jahre 1870 446 225 Pfd. St., im Jahre 1869 408 743 Pfd. St., im Jahre 1868 361 312 Pfd. St. Es ergibt sich hiermit innerhalb 4 Jahre eine Zunahme von 154 261 Pfd. St.

Es bestand ein grosser Mangel an Locomotiven sowohl als an Waggons auf den Belgischen und auf den angrenzenden Linien. Dieser Mangel war in grossem Maasse für die Grosse Luxemburger Bahngesellschaft fühlbar, da die plötzliche und unerwartete Steigerung des Verkehres mehr als den vorhandenen Vorrath an Fahrmaterial in Anspruch nahm. Die hieraus entstandenen Verlegenheiten sind noch nicht ganz verschwunden, da die desfalls gemachten Bestellungen in Folge von Arbeitseinstellungen nicht rechtzeitig ausgeführt werden konnten.

Nach Abzug der zur Verzinsung und Amortisirung der Obligationen und Prioritäten erforderlichen Summen und der Rückvergütung von 1049 Pf. St. in Folge der Garantie für die Strecke Namur-Arion verbleiben noch 61 607 Pfd. St., von welcher Summe 10 Sh. 6 d. für jede Actie als Dividende gezahlt wurde, während auf die nächste Betriebs-Periode der Betrag von 1939 Pfd. St. überwiesen wurde.

—*st.*— **Die Rumänischen Eisenbahnen.** Auf der Hauptlinie von Roman nach Bukarest ist das Terrain der Strecke Tecucin-Bukarest im Allgemeinen günstig und kommen keine stärkeren Steigungen als 1:200 vor; dagegen hat der Theil Tecucin-Roman schon mit grösseren Terrainschwierigkeiten zu kämpfen, da die Ueberschreitung einer Anzahl ansehnlicher Wasserläufe bedeutende Brückenbauten mit anschliessenden ansehnlichen Dämmen und die zwischen den Flussthälern liegenden Wasserscheiden grosse Einschnitte nöthig machen. Die bedeutendsten Schwierigkeiten waren aber auf der Zweigbahn Galatz-Barbosc zu überwinden. Die directe Entfernung der beiden Bahnhöfe beträgt etwa 7 bis 8 Km., musste aber in Folge der zu überschreitenden Wasserscheide zwischen der Donau und ihrem bedeutendsten Nebenflusse im untern Theile ihres Laufes, dem Sereth, bis auf 20 Km. entwickelt werden, wobei dennoch Gradienten von 1:100 bis 1:90 angewendet wurden. Es ist dieses ein um so ungünstigeres Verhältniss, als alle von und nach dem Haupthafen Rumäniens spedirten Frachten diese ungünstigen Steigungen und Curven passiren müssen.

Es ist eine eigenthümliche Terrain-Formation, welche die Bahn, gleich nachdem sie den Bahnhof Galatz verlassen, passirt; 20 bis 30 m. hohe steile Wände, durch zahlreiche nicht minder tiefe und steile Schluchten unterbrochen, fallen fast senkrecht und mit geringem Vorlande nach dem Bratis-See ab. Aus einiger Entfernung glaubt man kahle Felswände, ähnlich denen der Sächsischen Schweiz vor sich zu haben, und doch bestehen diese Bildungen nur aus einem äusserst feinen, in den steilsten Böschungen stehenden sehr fruchtbaren Lehmboden. Diese Terrainbildung kehrt in Rumänien vielfach wieder. Die Fähigkeit dieses Bodens, in sehr steilen Böschungen zu stehen, liess es angänglich erscheinen, das Normalprofil mit Abtragsböschungen von 1:$^1/_2$ zu wählen und soll dasselbe bis jetzt keine Veranlassung zu irgend welchen Klagen gegeben haben.

Die kleineren Bauwerke, Durchlässe und Brücken von geringeren Spannweiten, sind in ganz ähnlicher Weise, wie solche bei Deutschen Bahnen üblich sind, aus Backsteinen ausgeführt. Das Ziegelmaterial liess natürlich manches zu wünschen übrig, da die Steine, um das theuere Feuerungsmaterial zu sparen, schlecht gebrannt werden. Dieses ist auch der Grund, weshalb alle Hochbauten in Putzbau ausgeführt wurden. Die zahlreichen grösseren Brücken, fast ausschliesslich mit eisernem Ueberbau verschiedener Systeme, bieten auch keine wesentlichen Unterschiede von ähnlichen Bauwerken in Deutschland. Die Pfeiler, meistens aus einem eigenthümlichen, in den Transsylva-

nischen Alpen bei Piatra und Okna gebrochenen Sandstein ausgeführt, sehen recht ansprechend aus und passen mit ihrem rauhen Aeusseren gut in die oft wilde Umgebung.

Als ein sehr grosser Uebelstand erwies sich, dass ohne triftigen Grund so viele verschiedene Spannweiten und von einander abweichende Ueberbau-Constructionen gewählt waren. Als nämlich diese letzteren aus Seraing in Belgien, wo sie gefertigt worden waren, nach und nach in Galatz eintrafen, stellte es sich heraus, dass sie nicht, wie die einzelnen Theile zusammengehörten, in die Schiffe verladen worden waren, sondern jedes Schiff brachte Theile von mehreren Brücken bunt durcheinander, während fehlende Stücke vielleicht erst nach Monaten eintrafen. Nicht allein, dass dieses Verfahren ein endloses mühseliges Suchen verursachte, so kam es auch vor, dass Theile nach falschen Bauplätzen geschafft wurden. Fast kein Ueberbau konnte daher fertiggestellt, und so die Brücke zum Transport anderer Materialien benutzt werden; die Monteure mussten bald bei dieser, bald bei jener Brücke arbeiten und es entstand so eine ganz unnütze Zeitversäumniss.

So rationell es natürlich in cultivirten Ländern ist, für jedes grössere Bauwerk ein sorgfältig durchgearbeitetes Special-Project aufzustellen, so wenig empfiehlt sich dieses in einem an Communicationen und Werkstätten armen Lande wie Rumänien. Eine Ueberbau-Construction für 10 m., eine solche für 20 m. und endlich eine für 40 m. Weite würde ausgereicht haben, um durch Wiederholung und Combination der verschiedenen Constructionen allen Verhältnissen genügen zu können.

Die Englische Gesellschaft, welche die Ausführung von 10 grossen Chaussee-Brücken übernommen hatte, schlug hierbei ein überaus practisches Verfahren ein. Die entsprechenden Theile dieser, mit Ausnahme der gemauerten Landpfeiler ganz aus Eisen construirten Brücken stimmten bei allen Bauwerken genau überein und war es somit ganz gleich, ob dieser oder jener Träger, diese oder jene Strebe etc. nach dem Milkow — oder dem Rymnik — oder jedem anderen Bauplatze transportirt wurden, die einzelnen Theile mussten immer passen und nur durch häufigere oder seltenere Wiederholung der einzelnen Constructions-Theile wurden die Verschiedenheiten in Höhe und Länge der einzelnen Brücken bewirkt.

Die meisten Abweichungen von Deutscben Anlagen zeigen die Rumänischen Bahnhöfe; dieselben sind bis auf einige Ausnahmen durchgängig 800 m. lang und 100 m. breit angelegt, haben an jeder Seite einen 15 m. breiten Parallelweg und an jedem Ende einen 10 m. breiten Niveau-Uebergang. Man darf aber nicht glauben, dass die ganze ausgedehnte Fläche eines solchen Bahnhofes nun auch wirklich als Bahnhofs-Planum hergestellt wurde; im Gegentheil, es wurden nur die Geleise in der nothwendigen Breite, sowie der Raum für die Gebäude auf Planums-Höhe hergestellt. Eine Wasserstation ist fast für jeden Bahnhof vorgesehen, was bei den dortigen klimatischen Verhältnissen, wo während der im Sommer herrschenden Trockenheit viele Brunnen ganz versiegen, auch dringend geboten ist. Ferner ist jeder Bahnhof in der Nähe der Viehrampe und von dieser aus zugänglich mit einem eingefriedigten Hofe versehen, um das voraussichtlich viel zum Transport gelangende Vieh bis zur Verladung unterbringen zu können. Für die grösseren Bahnhöfe wurden natürlich Special-Projecte bearbeitet.

Sind schon die Bahnhöfe der Linie Bukarest-Roman, abgesehen von der Grundfläche, nicht gerade splendid ausgestattet, so sind diese Anlagen auf der von einer Englischen Gesellschaft erbauten Linie Giurgewo-Bukarest doch noch um Vieles einfacher ausgeführt und sind auf allen Zwischenstationen gleich. Die Endstationen jedoch sind geschmackvoll, ja selbst elegant.

Der Oberbau der Rumänischen Bahnen weicht von der gewöhnlichen Construction nicht ab, nur ist derselbe in Schienen und Schwellen wesentlich leichter, als der bei Neubauten auf Deutschen Bahnen übliche. Weichen und Herzstücke kommen nur mit einer einheitlichen Neigung von 1:10 in Verwendung.

An besonderen eigenartigen Anlagen haben die Rumänischen Bahnen nichts besonders Wesentliches aufzuweisen. Das Einzige wären die beiden Hafenbahnen in Galatz und Braila, die aber als Muster für derartige Anlagen nicht füglich gelten können, da beide im rechten Winkel auf den Strom treffen und somit alle Wagen, die längs des Kai's verwendet werden sollen, erst eine Drehscheibe passiren müssen. Die ähnlichen Anlagen in Giurgewo und Rustschuk sind ungleich zweckmässiger, da hier die Hafenbahnen parallel dem Stromlauf liegen.

Die Ausführung der Arbeiten erfolgte, wenigstens die der Erdarbeiten, fast ausschliesslich durch einheimische Arbeiter unter Leitung von Deutschen Schachtmeistern und Vorarbeitern. Es zeichneten sich hierbei die Rumänien durch Anstelligkeit und Gewandtheit, die Russen dagegen durch Fleiss und Unermüdlichkeit aus. Die Bewegung der Bodenmassen geschah theils durch Handkarren, theils durch gewöhnliche mit Pferden oder Ochsen bespannte Wagen, sowie endlich bei Galatz Maschinen-Betrieb eingerichtet war.

(Nach der „Deutschen Bauzeitung".)

## Miscellen.

**Zur Eisenbahnwagen-Ventilationsfrage.** Schreiber dieses reiste vor ca. 15 Jahren im Mecklenburgischen und fand dort während der heissen Monate, dass statt der Lampe an der Decke das Loch offen gelassen und nur mit einem breiten Schutzdach versehen war. — Auf diese Weise zogen die Gase der dicken Luft unmerklich hinaus, ohne dass irgend ein Zug verspürt wurde und die Luft blieb rein, ähnlich derjenigen im Freien.*

Ein Gutsbesitzer dortiger Gegend machte hierzu folgende heitere Bemerkung: Hier sehen Sie, dass die Mecklenburger den übrigen Deutschen an Erfindungsgabe nicht nachstehen!

**Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 22 vom 1. Juni 1872.** Zur Geschichte der Turniere am Brandenburgisch-Preussischen Hofe. IV. — Die Gesetzgebung Deutschlands in Bezug auf Marine und Seewesen. I. — Stadt und Land. III. — Die Provinz Hessen-Nassau. IV. — Actien-Baugesellschaften in Berlin. — Die Ausstellung der Concurrenzskizzen zu einem Goethedenkmal für Berlin. III.

* Das 5. Heft von Dr. G. Hirth's „Annalen des Deutschen Reichs" (Leipzig, Verlag von Hirth) hat folgenden Inhalt: Die Deutsche Münzreform (vollständiger Abdruck der Verhandlungen über das Gesetz vom 4. Dec. 1871, nach Paragraphen geordnet, nebst Denkschrift vom 4. Mai 1872, bildet ein förmliches Handbuch über die Münzfrage.) Erster Bericht des Reichskanzlers über Gesetzgebung und Verwaltung in Elsass-Lothringen für 1871—72. Das Programm der Deutschen Freihändler. Frauenarbeit in den Fabriken. Vorläufige Ergebnisse der Volkszählung vom 1. December 1871. Programm etc. der Wiener Weltausstellung 1873. Die Handels- und Schifffahrtsverträge Deutschlands mit dem Aulande. Der Fuldaer Hirtenbrief. Die Deutsche Marine-Academie. Die Stärke der Deutschen Heere im Feldzuge 1870—71.

---

* **Ungarische Westbahn.** In No. 64 wurde unter der Rubrik „Oesterr.-Ungar. Correspondenz," ein Ausweis über Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen gegeben, welcher der No. 119 des Pester Lloyd vom 23. Mai l. J. entnommen ist. Diese Notiz ist insofern zu berichtigen, als sich die Einnahmen der genannten Bahn bis ultimo März d. J. mit fl. 74867 und nicht wie irthümlich angegeben mit fl. 47867 beziffern; ferner ergiebt die Reduction auf Tag und Meile fl. 54 statt 34 fl. 5 kr. und ist somit der Platz der Ungarischen Westbahn nicht am Schlusse der Tabelle, sondern zwischen der Kaschau-Oderberger und der Ungar.-Galizischen Bahn.

---

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

| | | |
|---|---|---|
| 9. Juni | Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg. | |
| 10. „ | Kiew-Brest Eisenbahn. | |
| 10. „ | Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu Wien. | |
| 11. „ | Warschau-Terespoler Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau. | |
| 12. „ | Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 602. | |
| 12. „ | Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg. | |
| 15. „ | Vorarlberger Eisenbahn zu Wien. | |
| 15. „ | Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau. | |
| 17. „ | Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin. | |
| 17. „ | Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau. | |
| 20. „ | Rechte Oderufer Eisenbahn zu Breslau. S. S. 635. | |
| 22. „ | Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. | 653 |
| 22. „ | Rumänische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. | |
| 26. „ | *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg. | |
| 26. „ | Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602. | |
| 26. „ | * Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau. | |
| 27. „ | Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach. | |
| 27. „ | Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien. | |
| 27. „ | Rhein-Nahebahn zu Kreuznach. | |
| 28. „ | Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn (ausserordentliche und ordent- | |
| 28. „ | Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. | |
| 28. „ | Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. | |
| 28. „ | Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610. | |
| 28. „ | Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg. | |
| 29. „ | Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien. | |
| 29. „ | Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin. | |
| 30. „ | Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz. | |
| 9. Juli | Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg. | |
| 9. „ | Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) zu Ruhland. | |

**Submissionen.**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 8. Juni | zu Messkirch | Badische Staatsb. | Bearbeitete Steine | — |
| 8. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Eisenarbeiten | 602 |
| 10. „ | zu Utrecht | Niederländ. Staatsb. | Schienen | 595 |
| 10. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankfurter E. | Eiserner Brücken-Ueberbau | 571 |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Bruchsteine | — |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Maurerarbeiten | — |

---

* Diese sehr einfache Ventilations-Vorrichtung möchte sich für die heissen Monate, in welchem oft über ungenügende Ventilation in den Eisenbahnwagen geklagt wird, sehr empfehlen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 10. Juni | zu Köln | Rheinische E. | Erd- und Planirungsarbeiten | — |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Brücken und Durchlässe: Hochfeld-Speldorf | — |
| 10. „ | zu Münster | Westfälische E. | Materialien-Verkauf | 675 |
| 10. „ | zu Pforzheim | Württemb. Staatsb. | Baumaterialienverkauf | — |
| 10. „ | zu Köln | Rheinische E. | Kohlenlagerplatzverpachtung Pantaleon | — |
| 11. „ | zu Essen | Bergisch-Märkische E. | Erd- u. Maurer-Arbeiten (Rangir-Bahnhof Essen) | — |
| 11. „ | zu Essen | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten Altenessen-Herne | — |
| 11. „ | zu Wiesbaden | Nassauische E. | Eiserne Ueberbrückungen | 619 |
| 11. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Bahnhofsrestaur.-Verp. zu Aachen-Templerbend | — |
| 12. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Gusseiserne Rohre | 654 |
| 12. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Herstellung von Fussböden des Schuppens der Wagenreparatur-Werkstätte bei Dortmund | — |
| 12. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 602 |
| 12. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Wagenreparatur-Werkstätte | 619 |
| 12. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Personenwagen etc. | 638 |
| 12. „ | zu München | Bayerische Staatsb. | Restaurationsverpachtung, Centralwerkstätte daselbst | — |
| 13. „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | 50 000 Stück eichene oder kianisirte Mittelschwellen | — |
| 13. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 640 |
| 13. „ | zu Lauda | Bayer. Staatsb. | Geleisebauten | — |
| 14. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Umbau der Brücke bei Geisweid | — |
| 14. „ | zu Hannover | Hannov. Saatsb. | Dampfmaschine und Pumpe | 654 |
| 15. „ | zu Dresden | Chemnitz-Komotauer E. | Erd- u. Felsenarbeiten auf der Strecke Marienberg-Reitzenhain | — |
| 15. Juni | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Entwässerungs-Canäle auf den Bahnhöfen Altenhundem u. Siegen | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Vermessung der Bahnstrecke Arnsberg-Bestwig | — |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Optische Telegraphen | 654 |
| 15. „ | zu Frankfurt a. M. | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Erdarbeiten | 619 |
| 15. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Uniform-Tuche | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 30 000 Mtr. Heckenpflanzen | — |
| 15. „ | zu Horb | Württemb. Staatsb. | Hochbauten Unterreichenberg | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostb. | Präparirte Heizkohlen | 653 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Material-Abgänge | 655 |
| 19. „ | zu Erfurt | Werrabahn | Eisenbahnschienen | 654 |
| 19. „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Werkstatts-Materialien | 667 |
| 20. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Herstellung einer neuen Laderampe und des Perrons, Verlängerung eines Durchlasses u. der Esse-Brücke auf Bahnhof Hofgeismar | — |
| 22. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten Dahle-Rummenmohl | — |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten der Volmethalbahn | — |
| 26. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Kleineisenzeug | 675 |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Dienstkleidung | — |
| 1. Juli | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Anfuhr von Oberbaumaterialien | — |
| | zu Neumünster | Neumünster-Segeberg-Oldesloer E. | Erdarbeiten | 667 |

## Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. Februar 1872.

| Namen der Bahnen | Betriebslänge in Meilen | | Befördert wurden: Personen | | Centner Güter | | Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr | aus dem Güter-Verkehr | in Summa incl. Extraordinaria | Differenz gegen denselben Monat im vorjahre | Einnahmen bis ultimo Februar | Differenz gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | 1872 | 1871 | | | | | | |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Gössnitz-Geraer E. | 4,6 | 4,6 | 17668 | 13703 | 156340 | 116628 | 3688 | 5905 | 9676 | +156 | 20571 | +1842 |
| a. Sächsische Staatsbahnen | 118,1 | — | 487294 | — | 7200201 | — | 169469 | 589012 | 789230 | — | — | — |
| b. Privatbahnen in Staatsverwaltung | 9,8 | — | 38310 | — | 545911 | — | 7515 | 17588 | 25102 | — | — | — |
| c. Zusammen | 127,9 | 123,7 | 525604 | 390418 | 7746112 | 8435427 | 176984 | 606600 | 814332 | —720 | — | — |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Badische Staatseisenbahnen | — | — | 434181 | 338476 | 4733560 | 5050046 | 248213 | 1335084 | 1583297 | —323636 | 3292994 | —370269 |
| Württembergische Staatsb. | 144,0 | 144,0 | 501662 | 420828 | 2701655 | 2326516 | 271867 | 618511 | 890378 | +61462 | 1794391 | +79129 |
| **Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.** | | | | | | | | | | | | |
| Aachen-Mastrichter Eisenbahn | — | — | — | — | — | — | 25801 | 85163 | 135523 | — | — | — |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn ist deren neu erbaute, 20,26 Meilen lange Bahn von **Posen** nach **Bromberg** mit den Stationen

Posen, Kobelnitz (Haltestelle), Pudewitz, Weissenburg (Haltestelle), Gnesen, Trzemeszno, Mogilno, Inowraclaw, Zlotnik, Hopfengarten (Haltestelle) und Bromberg (Anschluss an die Preussische Ostbahn)

**am 26. Mai d. J.** für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet worden.

Auf den Haltestellen Kobelnitz, Weissenburg und Hopfengarten findet nur Beförderung von Personen- und Wagenladungs-Gütern statt.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 4. Juni 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Vom 15. ds. Mts. ab verkehren die Züge auf der Strecke Frose-Ballenstedt wie folgt:

a. von Frose:

Abg. 7 Uhr 20 Min. Vorm. Ank. in Ballenstedt 8 Uhr 5 Min.
„ 11 „ 20 „ „ „ „ „ 11 „ 50 „
„ 4 „ 20 „ Nachm. „ „ „ „ 5 „ — „
„ 8 „ 50 „ „ „ „ „ „ 9 „ 25 „

b. von Ballenstedt:

Abgang 6 Uhr 5 Min. Vorm. Ank. in Frose 6 Uhr 35 Min.
„ 9 „ 40 „ „ „ „ „ „ 10 „ 20 „
„ 3 „ 20 „ Nachm. „ „ „ 3 „ 50 „
„ 7 „ 55 „ „ „ „ „ „ 8 „ 25 „

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen 4 Wagenclassen.

Magdeburg, den 4. Juni 1872.

**Directorium.**

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung des zum Bau der Eisenbahnstrecke Neisse-Camenz erforderlichen Klein-Eisenzeugs und zwar:

32 000 Stück oder 300480 Pfund schmiedeeiserne Laschen,
64 000 Stück oder 64000 Pfund schmiedeeiserner Laschenbolzen,
256 900 Stück oder 134400 Pfund schmiedeeiserner Hakennägel,
6 000 Stück oder 46 800 Pfund schmiedeeiserner Unterlagsplatten

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Klein-Eisenzeug für die Eisenbahn von Camenz nach Neisse“
bis zu dem
**auf Mittwoch den 26. Juni cr. Vormittags 11 Uhr.**
anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 1. Juni 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

## Westfälische Eisenbahn.

Die auf verschiedenen Bahnhöfen der Westfälischen Eisenbahn lagernden Quantitäten an alten Schienen, Laschen, Unterlagsplatten, Schrot- und Gusseisen sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau und auf den Stationen Warburg, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Lingen, Leer und Emden zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer hier zu richtende Schreiben mitgetheilt. Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Ankauf alter Materialien“ bis zu dem **am 10. Juni cur. Vormittags 10½ Uhr** in unserem Central-Büreau hierselbst anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 31. Mai 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---

**Den geehrten Eisenbahn-Directionen** empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

---

## M. Webers. Berlin.

# Locomobilen.

## Centrifugal-Pumpen.

## Transportable Dampf-Maschinen.

---

# Röhren aller Art.

**Gusseiserne Muffen** und Flanschröhren; **Gezogene schmiedeeiserne** für Gas, Wasser, Dampf;
von Kupfer, Messing und Blei, **Dampfheizungsröhren** für Hoch-, Nieder- und Mitteldruck. **Bohrröhren** für Bergwerksbetrieb; Dampf-Kesselröhren nach Field System; **Brunnenröhren** für Abyssinische Brunnen.

**Röhren** für Zuckerfabriken, Brauereien und alle landwirthschaftlichen und technischen Zwecke. Alle dazu passenden Hähne, Ventile, Peet's-Ventile, Schieber und Verbindungsstücke empfiehlt die **Röhren-Fabrik** von

## Hahn & Huldschinsky,

Berlin, Gleiwitz und Leeds in England.
**Lager in Berlin, Wien, Breslau, Stettin, Magdeburg und Gleiwitz.**

---

## Chemische Glühkohlen

zur Heizung für Eisenbahn-Waggons empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

## Wasserdichte Wagenpläne

empfehlen **M. Schlochauer & Co.,** Berlin, Artilleriestrasse 22.

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**

**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in **Weiden** (Bayern).

---

**Ein theoretisch und practisch gebildeter Maschinen-Ingenieur,** 12 Jahre im Eisenbahndienste, Vorstand einer grösseren Hauptwerkstätte und mit der Leitung des Betriebsdienstes einer frequenten Bahn betraut, sucht andere Stelle als Maschinenmeister. Gute Zeugnisse über Ausbildung sowie Ablegung eines Staatsexamens und gute Referenzen können beigebracht werden. Adressen sub **N. Br. 1177** an die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse, Leipzig.**

---

**Eine von Borsig gebaute, noch betriebsfähige Locomotive mit Tender hat preiswerth zu verkaufen**

**S. Cohn jr., Berlin,**
47 Alexanderstrasse.

# The Bolton Iron & Steel Co. Bolton le Moors,
## Lancashire England.

Fabrikanten von mildcarbonisirten Guss-Stahl-Platten für Kessel- und Schiffsbekleidungen, Guss-Stahl-Schienen, Stangen und Bleche, Winkel- und Nieten-Stahl, Guss-Stahl-Gerad- und Kurbelachsen, Bandagen, Wellen, Pleiel-, Kuppel- und Kolbenstangen, Kurbeln und Kurbelzapfen,

**Guss-Stücke aus Stahl,**

**schwere Schmiedestücke jeder Art aus Guss-Stahl und Schmiedeeisen.**

General-Agent ***Philipp Henschel.***

**Berlin, Werderstrasse 11.**

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell **Southampton** anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Hansa | 11. Juni | nach | Newyork | D. Deutschland | 20. Juli | nach | Newyork |
| D. Main | 15. Juni | „ | Newyork | D. Köln | 23. Juli | „ | Newyork |
| D. Bremen | 18. Juni | „ | Newyork | D. Rhein | 27. Juli | „ | Newyork |
| D. Berlin | 19. Juni | „ | Baltimore | D. Bremen | 30. Juli | „ | Newyork |
| D. Donau | 22. Juni | „ | Newyork | D. Ohio | 31. Juli | „ | Baltimore |
| D. Nemesis | 25. Juni | „ | Newyork | D. Main | 3. August | „ | Newyork |
| D. Hannover | 29. Juni | „ | Newyork | D. Nemesis | 6. August | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 3. Juli | „ | Baltimore | D. Donau | 10. August | „ | Newyork |
| D. Weser | 6. Juli | „ | Newyork | D. America | 13. August | „ | Newyork |
| D. Frankfurt | 9. Juli | „ | Newyork | D. Berlin | 14. August | „ | Baltimore |
| D. Hermann | 13. Juli | „ | Newyork | D. Weser | 17. August | „ | Newyork |
| D. Newyork | 16. Juli | „ | Newyork | D. Hannover | 20. August | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 17. Juli | „ | Baltimore | D. Hermann | 24. August | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

**Passage-Preise nach Newyork:** Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

**Passage-Preise nach Baltimore:** Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**

D. König Wilhelm I. 7. Juni. D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. Juli

und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

## Hamburg und Newyork

**Havre** anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cimbria, | Mittwoch, 12. Juni | Morgens. | | Westphalia, | Mittwoch 26. Juni | Morgens. | |
| Vandalia, | Sonnabend, 15. Juni | | | Frisia | do. 3. Juli | | |
| Silesia, | Mittwoch, 19. Juni | | | Holsatia, | do. 10. Juli | | |

**Passagepreise:** 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165,** 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100,** Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55.**

zwischen **Hamburg** und **Westindien**

**Grimsby** und **Havre** anlaufend,

nach **St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla** und von **Colon (Aspinwall)** mit Anschluss via **Panama**

nach allen Häfen des **Stillen Oceans** zwischen **Valparaiso** und **San Francisco**

Dampfschiff **Borussia,** Capt. **Kühlewein** am 23. Juni.

„ **Germania,** „ **Hebich,** „ 23. Juli.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

# J. Whatman's

englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von

**Carl Schleicher & Schüll,**

in Düren, Rhein-Preussen.

Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

# Aus allen Welttheilen.

**Illustrirte Monatshefte**

**für Länder- und Völkerkunde**

und verwandte Fächer.

Red. Dr. **Otto Delitsch.**

Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.

**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des Mai-Hettes 1872:**

Die Porta Westphalica, von Th. Röbbecke. Das „Böse Land" im Gebiete Dakotah. Die grossen Strassen des Weltverkehrs, v. G. Spiess. Bilder aus England und Wales. 2. Die Kohlen- und Eisenwerke von Wales. Reisebriefe aus Brasilien etc., von C. M. (Schluss). Zur Beurtheilung der Sprachverhältnisse in Elsass-Lothringen, von einem Reichsbeamten. Der Montcenis-Tunnel, seine Erbauung und seine Umgebungen. Die Pelzrobben-Inseln von Alaska, von N. Klein. Neu-Seeland, von —th. Ueber Religion und Mission in China, von C. Müller. Nossi-Bé, Französische Kolonie bei Madagaskar. 28 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

**Mit 15 Holzschnitten.**

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten und Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.


**Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 68. Leipzig, am 10. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Wien-Jedlesee von der Oesterreichischen Nordwestbahn und die Haltestelle Steblova eröffnet. — Die zum Bau concessionirten Eisenbahnen in Preussen. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Bayerische Anordnung betreffs der Einfuhr von Rindervieh. Niederländische Staatseisenbahnen, Einnahmen pro December 1871 und Januar 1872. — Literatur: Fabrication, Prüfung und Uebernahme von Eisenbahn-Material, Handbuch von Petzold. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Coursblatt. — Eisenbahnkalender. — Officielle- und Privat- Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ist die neu erbaute, $0{,}_{72}$ Meilen lange Strecke **Wien-Jedlesee** (ohne Zwischenstation) **am 1. Juni d. J.** für den Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr eröffnet worden.

Hierdurch ist die Linie Jungbunzlau-Kolin-Iglau-Znaim-Stockerau-Wien zum Abschluss gebracht und eine selbstständige Verbindung dieser und der übrigen Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn mit der Reichshauptstadt hergestellt.

Berlin, den 5. Juni 1872.

---

Nach der Mittheilung der Verwaltung der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist die zwischen den Stationen Pardubitz und Opatowitz angelegte Haltestelle **Steblova am 1. Juni d. J.** für den Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr eröffnet worden. — Berlin, den 5. Juni 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Die zum Bau concessionirten Eisenbahnen in Preussen.

Einer in No. 117. des Preussischen Staats-Anzeigers vom 21. Mai 1872 enthaltenen Uebersicht von den im Bau begriffenen oder zum Bau concessionirten und dazu vorbereiteten Eisenbahnen in Preussen am 15. März 1872 entnehmen wir unter Beifügung der Angaben, betreff die bis zum 1. Juni d. J. erfolgten Bahneröffnungen Folgendes:

### a. Staatsbahnen.

| Laufde. Nr. | Verwaltungs-Bezirk. | Bahnlinie. | Länge in Meilen. | Annäherndes Anlage-Capital. Thlr. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Ostbahn. | Von der Thorn-Insterburger Bahn die Strecke: Jablonowo-Rothfliess | 18,5 | etwa noch 7500000 | Ganze Bausumme . . . 15750000 Thlr.<br>Ganze Länge . . . . . 39,96 Ml.<br>Davon eröffnet:<br>27. Nov. 1871 Insterburg-Rothfliess 14,2<br>20. Nov. 1871 Thorn-Jablonowo 7,3<br>21,5 Ml.<br>in Bau 18,5 Ml. |
| 2. | Ostbahn. | Von der Schneidemühl-Dirschauer Bahn die Strecke: Conitz-Pr. Stargardt | 9,5 | etwa noch 3000000 | Ganze Bausumme 7800000 Thlr.<br>Ganze Länge 23,9 Ml.<br>Davon eröffnet:<br>16. Jan. resp. 15. Nov. 1871 Conitz-Schneidemühl 11,1<br>16. Jan. 1871 Pr. Stargardt-Dirschau 3,3<br>14,4 Ml.<br>in Bau 9,5 Ml. |
| 3. | Bebra-Hanau. | Elm-Bayerische Grenze auf Gemünden | 3,2 | 3000000 | Am 6. Mai 1872 eröffnet. |
| 4. | Bebra-Hanau. | Hanau-Offenbach-Frankfurt mit Ergänzungsbauten etwa | 3,5 | 3500000 | |
| 5. | Bergwerks-Verwaltung. | Zweigbahn von der Ostbahn Petershagen-Rüdersdorf | 0,7 | 359000 | |
| | | | 35,4 | 17359000 | |
| | | Zum Bau genehmigt: | | | |
| 6. | | Tilsit-Memel | 12,45 | 5800000 | |
| 7. | | Bebra-Friedland und Niederhone-Eschwege | 9,40 | 7600000 | |
| 8. | | Harburg-Stade | 5,60 | 3300000 | |
| 9. | | Gassen-Arnsdorf | 12,30 | 5100000 | |
| 10. | | Eschhofen-Camberg | 2,46 | 950000 | |
| | | Vermehrung der Betriebsmittel | | 4250000 | |
| | | für Neubauten | 42,21 | 27000000 | |
| | | dazu vorstehend | 35,40 | 17359000 | |
| | | Summa für Staatsbahnen | 77,61 | 44359000 | |

## b. Unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen.

| Laufde. Nr. | Name der Gesellschaft | Bahnlinie. | Länge in Meilen. | Annäherndes Anlage-Capital. Thlr. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Oberschlesische | Posen-Thorn-Bromberg | 24,7 | 13000000 | Am 26. Mai 1872 wurde Posen-Bromberg 20,26 Meilen eröffnet. |
| | | Gleiwitz-Beuthen-Schoppinitz | 4,8 | 2500000 | |
| | | Strehlen-Mittelwalde-Landesgrenze 12,6 | | | |
| | | Frankenstein-Neisse-Cosel und Anschlüsse nach Ziegenhals und über Leobschütz zur Oesterreichischen Grenze 21,9 | 34,5 | 21800000 | für das ganze neue Netz. |
| | | | 64,0 | 37300000 | |
| | | Concessionirt: | | | |
| | | Von Gleiwitz auf Morgenroth und über Antonienhütte auf Schwientochlowitz und Kattowitz nebst Zweigbahnen | 4,0 | 2000000 | |
| | | Summa | 68,0 | 39300000 | |
| 2. | Bergisch-Märkische | Kettwig-Mülheim | 1,9 | 1000000 | |
| | | Hattingen-Herdecke | 3,2 | 2000000 | |
| | | Meschede-Warburg | 9,9 | 6000000 | |
| | | Fröndenberg-Menden 0,7 / Hagen-Brügge 3,3 | 4,0 | 2470000 | |
| | | Finnentrop-Olpe-Rothe-Mühle | 4,2 | 2500000 | |
| | | Aachen-Welkenrädt-Grenze | 0,7 | 760000 | |
| | | Odenkirchen-Jülich-Düren | 5,9 | 3000000 | |
| | | Jülich-Stolberg | 3,1 | 1500000 | |
| | | Odenkirchen (Neukirchen)-Cöln | 5,6 | 4000000 | |
| | | Blankenstein (Witten)-Rittershausen | 2,3 | 1500000 | |
| | | Lennep-Wipperfürth | 2,2 | 1500000 | |
| | | Ennepethalbahn und Abzweigung nach Hasslinghausen | 2,5 | 1300000 | |
| | | | 45,5 | 27530000 | |
| | | Concessionirt: | | | |
| | | Deutz-Siegburg-Ründerroth | 7,5 | 4000000 | |
| | | Emscherthalbahn nebst Seitenanschlüssen | 8,0 | 4000000 | |
| | | | 15,5 | 8000000 | |
| | | Vorbereitet: | | | |
| | | Gladbach-Roermonde | 4,3 | 2300000 | |
| | | Bochum-direct Essen | 1,5 | 2200000 | |
| | | Essen-Werden und Bahnhofsumbauten | 1,0 | | |
| | | Born-Opladen | 3,0 | 1500000 | |
| | | Rimbeck-Beverungen-Holzminden | 6,5 | 4000000 | |
| | | und Abzweigung nach Carlshafen | 1,5 | | |
| | | Ründerroth-Olpe | 4,0 | 2000000 | |
| | | | 22,1 | 12000000 | |
| | | dazu vorstehend 1) im Bau | 45,5 | 27530000 | |
| | | 2) concessionirt | 15,5 | 8000000 | |
| | | Summa | 83,1 | 47530000 | |

## c. Privatbahnen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Concessionirt: | | | |
| 1. | Breslau-Schweidnitz-Freiburg. | Breslau-Raudten 9,9 / Rothenburg-Swinemünde 34,9 | 44,8 | 22700000 | |
| | | Vorbereitet: | | | |
| | | Altwasser-Friedland, Böhmische Grenze 3,8 — 2800000 / Erweiterungsbauten und Betriebsmittel-Vermehrung 1500000 | 3,8 | 4300000 | |
| | | Summa | 48,6 | 27000000 | |
| 2. | Berlin-Anhalt | Wittenberg-Falkenberg | 7,2 | 2500000 | |
| 3. | Magdeburg-Halberstadt. | Salzwedel-Uelzen | 6,7 | 2500000 | |
| | | Heudeber-Wernigerode | 1,3 | 500000 | Am 11. Mai 1872 eröffnet. |
| | | Vienenburg-Neukrug | 3,7 | 1250000 | |
| | | Langelsheim-Clausthal | 3,2 | 1500000 | (wieder zweifelhaft geworden). |
| | | | 14,9 | 5750000 | |
| | | Concessionirt: | | | |
| | | Magdeburg-Neuhaldensleben etwa | 5,0 | 2000000 | |
| | | Umbau Bahnhof Magdeburg | | 1500000 | |
| | | Zweigbahn nach Charlottenburg | 0,2 | 100000 | |
| | | | 5,2 | 3600000 | |
| | | dazu vorstehend | 14,9 | 5750000 | |
| | | Summa | 20,1 | 9350000 | |
| 4. | Uelzen-Langwedel. | Uelzen-Langwedel (Bremen) | 12,5 | 3690000 | Wird von Bremen gebaut und soll der Halberstädter Bahn zum Betrieb überlassen werden. |
| 5. | Halberstadt-Blankenburg. | Halberstadt-Blankenburg | 2,5 | 800000 | Wird von einer Braunschweigischen Gesellschaft gebaut und demnächst von der Magdeburg-Halberstädter Bahn betrieben werden. |

| Laufde. Nr. | Name der Gesellschaft. | Bahnlinie. | Länge in Meilen. | Annäherndes Anlage-Capital. Thlr. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|
| 6. | Berlin-Potsdam-Magdeburg. | Burg - Magdeburg - Helmstedt und Eisleben - Schöningen incl. Umbau Bahnhof Berlin | 12,5 | 12000000 | |
| | | Zehlendorf-Kohlhasenbrück | 1,4 | 450000 | |
| | | | 13,9 | 12450000 | |
| | | Concessionirt: | | | |
| | | Biederitz-Zerbst | 4,6 | 1731000 | |
| | | Summa | 18,5 | 14181000 | |
| 7. | Thüringische. | Zeitz-Pegau-Leipzig | 6,0 | 2800000 | |
| 8. | Halle-Guben-Sorau. | Halle-Sorau und Cottbus-Guben | 17,9 | 6000000 | Ganze Bausumme 13500000 Thlr.<br>Ganze Länge 36,3 Ml.<br>Davon eröffnet:<br>1. Sept. 1871, 1. Dec. 1871, u. 1. Mai 1872 Guben-Cottbus-Falkenberg-Eilenburg 21,6<br>1. März 1872 Cottbus-Forst 3,0<br>24,6 Ml. |
| | | Vorbereitet: | | | |
| | | Eilenburg-Leipzig | 3,4 | 2200000 | |
| | | Summa | 21,2 | 8200000 | |
| 9. | Hannover-Altenbeken. | Hannover-Hameln-Altenbeken. 14,9<br>nebst Deister-Zweigbahn 3,6 | 18,5 | 9500000 | Hannover-Hameln 6,8 Ml. am 13. April 1872 eröffnet und Weetzen-Barsinghausen 1,8 Ml. am 1. Mai 1872. |
| | | Löhne-Hameln-Hildesheim-Vienenburg | 20,5 | 9000000 | |
| | | Summa | 39 | 18500000 | |
| 10. | Berlin-Hamburg. | Wittenberge-Dömitz-Lüneburg und Anschluss an Venlo-Hamburg | 18,2 | 12000000 | |
| | | Vorbereitet: | | | |
| | | Jesteburg-Geestemünde ca. | 12,0 | 5000000 | |
| | | Hagenow-Oldesloe ca. | 10,0 | 3000000 | Neuerdings aufgegeben gegen Hagenau-Segeberg |
| | | | 22,0 | 8000000 | |
| | | dazu vorstehend | 18,2 | 12000000 | |
| | | Summa | 40,2 | 20000000 | |
| 11. | Köln-Minden. | Venlo-Hamburger Bahn | 58,7 | 43000000 | Davon in Betrieb: Wanne Osnabrück 15,6 Ml. |
| | | Emscherthalbahn (Ruhrort-Herne-Dortmund) | 6,9 | 3280000 | Herne-Castrop 0,8 Ml. |
| | | Scheldethalbahn (Dillenburg-eiserne Hand) | 1,5 | 221000 | nunmehr vollendet. |
| | | Summa | 67,1 | 46501000 | |
| 12. | Rheinische Bahn. | Heussen-Neu-Essen 1,3<br>Heussen-Oberhausen-Prosper 1,3 | 2,6 | 750000 | |
| | | Concessionirt: | | | |
| | | Wattenscheid-Bochum-Dortmund-Hoerde | 4,0 | 2000000 | |
| | | Troisdorf-Speldorf nebst Seitenanschlüssen | 11,0 | 4500000 | |
| | | Rheinbrücke bei Rheinhausen | | 2500000 | |
| | | Linn-Crefeld-Gladbach | 3,0 | 1500000 | |
| | | Neuss-Viersen | 3,0 | 1500000 | |
| | | Euskirchen-direct Cöln | 4,5 | 3000000 | |
| | | | 25,5 | 15000000 | |
| | | dazu vorstehend | 2,6 | 750000 | |
| | | Summa | 28,1 | 15750000 | |
| 13. | Pommersche Centralbahn. | Wangerin-Conitz | 19,4 | 7360000 | |
| 14. | Breslau-Warschau. | Kempen-Preussisch-Russische Grenze | 1,5 | 500000 | Oels-Wartenberg am 10. Nov. 1871 u. Wartenberg-Kempen am 1. März 1872 (zusammen 6,07 Ml.), am 26. Mai 1872 auch die letzte Strecke Kempen-Russische Grenze (1,33 Ml.) eröffnet. |
| | | Concessionirt: | | | |
| 15. | Wesel-Bocholt. | Wesel-Bocholt | 2,7 | 500000 | |
| 16. | Ostpreussische Südbahn. | Lyck-Grajewo und Erweiterungsbauten | 2,1 | 1400000 | Inzwischen vollendet. |
| 17. | Berlin-Görlitz. | Lübbenau-Senftenberg-Sächsische Grenze | 8,1 | 2771300 | |
| | | Weisswasser-Muskau | 1,0 | 384200 | |
| | | Görlitz-Nickers (Landesgrenze bei Seidenberg) | 2,7 | 1955000 | |
| | | (Görlitz) Nickers-Zittau | 4,5 | 2115200 | |
| | | Summa | 16,3 | 7225700 | |
| 18 | Altenburg-Zeitz. | Altenburg-Zeitz | 3,5 | 1370000 | Jetzt vollendet. |
| | | Concessionirt: | | | |
| 19. | Lippische Bahn. | Lemförde-Herford-Detmold-Bergheim resp. Steinheim | 13,5 | 7500000 | |
| 20. | Saal-Unstrut-Bahn. | Straussfurt-Sulza | 7,3 | 2400000 | |
| 21. | Unstrutbahn. | Naumburg-Artern | 7,0 | 2700000 | |

| Laufde. Nr. | Name der Gesellschaft | Bahnlinie. | Länge in Meilen. | Annäherndes Anlage Capital. Thlr. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|
| 22. | Berliner Nordb. | Berlin-direct Stralsund . . . . . | 29,0 | 12500000 | |
| 23. | Altona-Kiel. | Neumünster-Seegeberg-Oldesloe . . . . . | 5,8 | 1358000 | |
| 24. | Oberlausitzer Bahn. | Kohlfurt-Falkenberg . . . . . | 19,8 | 6000000 | |
| 25. | Münster-Enscheder Eisenbahn. | Münster-Glanerbrück . . . . . | 7,7 | 2350000 | Soll nach Fertigstellung in den Betrieb der Westfälischen Bahn übergehen. |
| 26. | Nord-Brabantisch-Deutsche Eisenbahn. | Preussischer Theil: von der Grenze nach Wesel und Cleve . . . . . | 7,0 | 2425600 | |
| | | Vorbereitet: | | | |
| 27. | Oppeln-Neisse. | Oppeln-Neisse . . . . . | 6,2 | 2556000 | Soll nach Fertigstellung von der Oberschlesischen Eisenbahn übernommen werden. |

## Recapitulation.

| | In Bau oder concessionirt. | | In Vorbereitung. | | Summa. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Meilen. | Anlage-Capital. Thlr. | Länge in Meilen. | Anlage-Capital. Thlr. | Länge in Meilen. | Anlage-Capital Thlr. |
| a) Staatsbahnen . . . . . | 77,61 | 44359000 | — | — | 77,61 | 44359000 |
| b) Unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen . . . . . | 129,00 | 74830000 | 22,1 | 12000000 | 151,1 | 86830000 |
| c) Privatbahnen . . . . . | 424,4 | 209361300 | 35,4 | 17056000 | 459,8 | 227417000 |
| Summa Summarum . . . | 642,91 | 329550300 | 57,5 | 29056000 | 688,51 | 358606300 |

# Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Von der Königlich Bayerischen Regierung (Ministerium des Innern) ist aus Anlass des Wiederausbruchs der Rinderpest in Galizien unterm 18. Mai nachstehende Anordnung betreffs der Einfuhr von Rindervieh etc. erlassen worden:

„Nachdem die Rinderpest in Galizien neuerdings ausgebrochen und eine Verschleppung der Seuche von dort nach Bayern zu besorgen ist, wird auf Grund des Art. 2 Ziff. 1 des Polizeistrafgesetzbuches für Bayern vom 26. December 1871 und mit Rücksicht auf das Reichsgesetz vom 2. November 1871, beziehungsweise auf das Gesetz des Norddeutschen Bundes vom 7. April 1869 und die hiezu ergangene Instruction vom 26. Mai 1869 (Beilage zum Gesetzblatte für das Königreich Bayern von den Jahren 1871 und 1872), dann unter Bezugnahme auf Ziff. I der Bekanntmachung vom 6. Januar d. Js. (Reggsbl. No. 4) verfügt:

Die Einfuhr von Rindvieh, Schafen und Ziegen aus Galizien ist verboten.

Dieses Verbot erstreckt sich ferner auf frische (auch gefrorne) Rindhäute, Hörner und Klauen, Fleisch, Knochen, Talg, wenn letzterer nicht in Fässern, ungewaschene Wolle, welche nicht in Säcken verpackt ist, und Lumpen.

Schweine dürfen nur in Etagewagen eingeführt werden.

Obige Vorschriften finden vorbehaltlich der Bestimmungen in § 4 der angeführten Instruction auch auf die Durchfuhr Anwendung.

Im Uebrigen hat es bezüglich des Transportes von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn nach oder durch Bayern bei den Anordnungen der Bekanntmachung vom 9. März l. Js. (Reggsbl. No. 24) zu verbleiben."

* **Niederländische Staatseisenbahnen.** Die Einnahmen derselben im Monat December 1871 betrugen: aus dem Personenverkehr 170720 fl. 86½ c., für Güter 222588 fl. 27½ c., in Summa incl. Extraordinaria 400433 fl. 68½ c.; gegen denselben Monat des Jahres 1870 mehr 67845 fl. 39½ c. Bis ultimo December wurden 4934860 fl. 51½ c. Einnahmen erzielt, 789373 fl. 7½ c. mehr als in 1870.

Im Monat Januar 1872 wurden aus dem Personenverkehr 163823 fl. 49 c., für Güter 223364 fl. 80 c., in Summa incl. Extraordinaria 402606 fl. 1½ c. vereinnahmt, d. i. 38195 fl. 77½ c. mehr als im Januar 1871.

### Literatur.

*st.*— **Fabrication, Prüfung und Uebernahme von Eisenbahn-Material.** Ein Handbuch und Hilfsbuch für Eisenbahn-Ingenieure, Maschinen- und Hütten-Techniker. Von Alphons Petzold. Mit Vorwort von E. Heusinger von Waldegg. Mit 27 Tafeln Abbildungen und 254 Holzschnitten. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag. 1872.

Das vorliegende Werk müssen wir freudig begrüssen und es als eine sehr zeitgemässe Arbeit bezeichnen. So nothwendig für den Constructeur die gründliche Kenntniss der Natur und Eigenschaften des Eisens und Stahls ist, so schwer erreichbar ist solche ohne practische Thätigkeit in Hütten oder Maschinenfabriken; es muss daher ein sachkundiger Führer, der für die Beurtheilung besagter Materialien bestimmte Anhaltspuncte giebt und darauf hindeutet, worauf es bei ihrer Fabrication und Bearbeitung hauptsächlich ankommt, höchst willkommen sein. Der Verfasser, welcher eine Reihe von Jahren mit der Prüfung und Uebernahme von Eisenbahn-Material auf Belgischen, Englischen und Deutschen Hütten betraut war, hatte hierbei Gelegenheit, die verschiedenen Fabrications-Methoden der Eisenbahn-Schienen, Profileisen, Schienenverbindungs- und Befestigungsmittel, Telegraphendraht, Blechen und sonstigem Material zu Locomotivkesseln, Rahmen, eisernen Brücken, Wasserstationen etc., die Fabrication von Eisenbahnwagen, schmiedeeisernen Rädern, Bandagen, Achsen, Tragfedern und sonstigen Locomotivtheilen aus Bessemerstahl, sowie zu Herzstücken und Ausweichen etc. genau kennen zu lernen und beschreibt in dem vorliegenden Werke nicht allein die hierbei erforderlichen Ofenconstructionen, sondern auch die vorzüglichsten dabei in Anwendung kommenden meist sehr originellen Hülfsmaschinen und Werkzeuge (insbesondere auch von dem so wichtigen Bessemer-Process), welche in genauen Abbildungen mit eingeschriebenen Maassen, mit den Walzencalibern für die verschiedenen Profileisen, Federstahl, Bessemerschienen etc. in natürlicher Grösse dargestellt wurden. Die verschiedenen Fabricationsverfahren sind mit allen Details angegeben und Muster von Bedingnissheften zur Lieferung der verschiedenen Gegenstände von Eisenbahn-Material mitgetheilt, was namentlich sehr wichtig für Diejenigen ist, die mit der Beschaffung, Prüfung und Uebernahme von solchem Material zu thun haben.

Der reiche Inhalt des Buches ist in vier Abschnitte eingetheilt. Der erste Abschnitt behandelt die Erzeugung von Façoneisen, in denjenigen Formen, wie es vorwiegend für Eisenbahnzwecke in Anwendung kommt und zwar Cap. I. Fabrication der breitbasigen Eisenbahnschienen, Cap. II. Prüfung und Uebernahme der Schienen, Cap. III. Bedingnisshefte und Contracte für Schienenlieferungen, Cap. IV. Schienenbefestigungsmaterial, Cap. V. Fabrication des Façon-Eisens in seinen Haupttypen. Cap. VI. Fabrication von Telegraphendraht, Cap. VII. Fabrication der Vautherin-Schwelle.

Der zweite Abschnitt beschäftigt sich mit der Erzeugung von Blechen, wie sie für Brückentheile, Drehscheiben, Reservoire etc. Anwendung finden, sowie endlich mit der Fabrication von Blechen für Locomotivkessel und der Locomotivkesselträger und zwar Cap. I. Fabrication der Brückenbleche, Cap. II. Fabrication der Locomotiv- und Tender-Träger, Cap. III. Fabrication der Kesselbleche (beziehungsweise Kessel), Cap. IV. Lagerung der Kessel in Rahmen, Cap. V. Prüfung und Uebernahme der Kesselbleche (beziehungsw. Kessel), Cap. VI. Material für Wasserstationen betreffend, Cap. VII. das Bohren und Lochen des Brückenmaterials.

Der dritte Abschnitt behandelt das Schmieden in Formen, angewendet auf die Fabrication der schmiedeeisernen Räder und

anderer Maschinentheile, nämlich Cap. I. Fabrication der schmiedeeisernen Räder für Locomotiven, Tender und Wagen, Cap. II. Fabrication der Locomotivkolben aus Schmiedeeisen, Cap. III. Fabrication der schmiedeeisernen Achsenbüchsen.

Der vierte Abschnitt umfasst die Erzeugung von Material aus Bessemer-Stahl, also namentlich die Fabrication von Bandagen, Achsen, Schienen und Federn und zwar Cap. I. Fabrication der Achsen aus Bessemer-Stahl, Cap. II. Fabrication der Bandagen, Cap. III. Fabrication der Eisenbahn-Schienen aus Bessemer, Cap. IV. Fabrication von Maschinentheilen aus Bessemer, Cap. V. Locomotivkessel aus Bessemerstahl, Cap. VI. Fabrication der Tragfedern aus Bessemerstahl, Cap. VII. Combination der Chargen für Bessemer-Betrieb auf Serainger Hütte.

Die Schlussbetrachtung enthält eine Uebersicht der Betriebskräfte und Preise der verschiedenen Anlagen, welche zur Erzeugung von Eisenbahn-Material dienen.

Das Buch kann als eine Ergänzung und Vervollständigung des Heusinger'schen Werkes über Eisenbahntechnik angesehen werden, dessen Format und elegante Ausstattung es auch angenommen hat.

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro April cr.

Berlin (Empfangs-Expedition.)

C W L. 3 leere Fässer lagern seit März 1872.

Berlin (Güter-Versand-Expedition.)

v F B 440. 1 leeres Fass (42 Pfd.) lagert seit 14. April.

Berlin (Eilgüter-Versand-Expedition.)

R K II. 1 Ballen Betten (80 Pfd.) lagert seit 17. April.

Landsberg (Güter-Expedition.)

III weisser Strich. 1 Stange Flacheisen (13 Pfd.) lagert in Halle local. seit 16. April.

Ohne Zeichen u. Nummer. 1 Stange Flacheisen (25 Pfd.) lagert in Halle local. seit 12. April.

Coethen.

W. 1 eiserne Platte (10 Pfd.) lagert seit 10. April 1872.

Berlin (Gepäck-Expedition.)

Mainz-Frankfurt a/M. W 92. 1 schwarzer Koffer N. M. E. (46 Pfd.) lagert seit 30. October 1871.

Dresden-Berlin 215. 1 Hutschachtel, 1 schwarzer Koffer L D L (25 Pfd.) lagern seit 20. October 1871.

Leipzig-Berlin 322. 1 Kiste Wäsche (20 Pfd.) B. K. E. lagert seit 4. Januar 1872.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

#### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro April 1872.

A 3600. 1 Achsbuchslager (9 Pfd.) lagerte in Berlin seit Mai 1871. Der Wagenwerkst. in Potsdam lt. Dir.-Verf. v. 8. April D. 1771/72 überwiesen.

Rother Strich. 1 Stange Eisen (34 Pfd.) lagerte in Berlin seit Juli 1871. Dem Mater.-Mag. in Potsdam lt. Dir.-Verf. v. 8. April D 1770/72 überwiesen.

A C & Co. 5. 1 leinene Decke lagerte in Berlin seit November 1871. Dem Haupt-Mag. in Potsd. lt. Direct.-Verf. v. 1. April D 1537/72 überwiesen.

K W 55. 1 Pack Eisenwaaren (41 Pfd.) lagerte in Berlin seit December 1871. Identisch mit dem im Januar 1872 fehlend gemeld. Pack Eisenwaaren.

S 38. 3 kleine gusseiserne Platten (20 Pfd.) lagerten in Brandenburg seit December 1871. Dem Mater.-Mag. Potsdam lt. Direct.-Verf. v. 30. April D 2165/72 überwiesen.

W & E 110. 1 leeres Fass (20 Pfd.) bei Revision des Güterbodens lagerte in Berlin seit Januar 1872. Nach Mainz zurückgesandt.

S. 1 Pack Kleider und Betten (44 Pfd.) lagerte in Berlin seit Januar 1872. Gehörte nach Werdohl und ist dorthin zurückgesandt.

R B H 12. 1 Kiste Feilen (3 Ctr. 57 Pfd.) bei Revision des Güterbodens lagerte in Berlin seit Januar 1872. Gehörte nach Hamburg und ist dorthin zurückgesandt.

M 7522. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 49 Pfd.) von Verviers lagerte in Berlin seit Februar 1872. Identisch mit dem fehlend gemeldeten Ballen M D 7527 = 149 K.

4005. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 18 Pfd.) lagerte in Berlin seit März 1872. Nach Stettin gesandt.

C D 11824. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 26 Pfd.) lagerte in Berlin seit März 1872. Gehörte nach Deutz und ist dorthin zurückgesandt.

#### Verzeichniss

der am 1. Juni c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahn-Stationen** überzählig vorgefundenen Güter.

D. 1 kleiner runder eiserner Topf (2 Pfd.).

G L No. 840. 1 leeres Fass, Essig enthalten habend, (70 Pfd.).

5277. 1 leeres Fass, Branntwein enthalten habend (60 Pfd.).

F P. 2 leere Fässer, Pfeffermünze enthalten habend, (14 Pfd.).

1 Eisenstange, 5/4 m. lang, 1 cm. stark, 2 cm. breit.

1 Stange Flacheisen, 5 M. lang.

MM 984. 1 Kiste Holzwaaren (7½ Pfd.).

A A No. 1471. 1 leeres Fass (161 Pfd.).

#### Verzeichniss

der ult. Mai 1872 auf der **Breslau-Warschauer Eisenbahn (Preuss. Abtheil.)** überzählig lagernden Güter.

ohne Signatur. 3 Sack Knochenmehl (626 Pfd) von Oels lagern in Kempen. Kamen in einem mit Stückgut beladenen Wagen in Kempen an ohne Papiere.

### Hannoversche Staatsbahn. Pro April 1872.

C N 1109. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert in Bremen.

438. 1 Fass Sprit (1180 Pfd.) lagert in Bremen.

F S
J M 5. 1 Sack Rehbeine (61 Pfd.) lagert in Münden.

H M 1 auf der einen Seite und
A

F 2 auf der anderen Seite } 1 Ballen Heede und Flachs = (104 Pfd.) lagert in Harburg.

H K 212. 1 Rolle Papier (48 Pfd.) lagert in Hannover.

4950 oder 4930. 1 Sack Leinen (79 Pfd.) lagert in Kreiensen.

1 Collo Decimalwagenstücken (2 Pfd.) lagert in Bremen.

2 Bund Werggarn (89 Pfd.) lagern in Cassel.

1 Waageblatt (zum Aufsetzen der Gewichte einer Decimalwaage von 8 Ctrn. Tragfähigkeit) lagert in Sebaldsbrück.

1 Stange Rundeisen lagert in Sebaldsbrück.

1 Stange Flacheisen lagert in Lindhorst.

4 eis. Schraubenbolzen lagern in Nordhausen.

1 Beutel Gries (51 Pfd.) lagert in Osnabrück.

Pr. Gries

Ferner aus der Zeit vom 1. bis incl. 15. Mai 1872.

B C 1. 1 leere Kiste (43 Pfd.) lagert in Bremen.

C G 1. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Bremen.

C B 839. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert in Bremen.

C B 618. 1 Ballot (21 Pfd.) lagert in Lehrte.

F B 11018. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Bremen.

F W Lampe, Buckau und Warnecke in Geestendorf. 1 Sack Klcie (101 Pfd.) lagert in Bremen.

G 17. 1 Sack Reis (196 Pfd.) lagert in Minden.

G F. 1 Sack Salz (174 Pfd.) lagert in Bremen.

G H. 2 Stück Ofenthüren (9 Pfd.) lagern in Bremen.

G. 8 Stück Caffeebrenner
G. 2 Stück Ringe } (132 Pfd.) lagern in Bremen.
G. 2 Stück Kuchenpfannen

G A 311. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Bremen.

H. 1 gusseis. Topf (24 Pfd.) lagert in Bremen.

H C J. 1 Bierfass (39 Pfd.) lagert in Bremen.

H 8. 2 leere Körbe (22 Pfd.) lagern in Bremen.

H 930. 1 Fass Oel (453 Pfd.) lagert in Bremen.

H N 537. 1 Kiste Satzkisten (15 Pfd.) lagert in Bremen.

H E 2679. 1 Kiste (94 Pfd.) lagert in Hainholz.

H oder W 586. 1 Fass Salz (134 Pfd.) lagert in Burg-Lesum.

J M 1. 1 leerer Korb (15 Pfd.) lagert in Bremen.

K M 825. 1 Collo Sprungfedern (33 Pfd.) lagert in Bremen.

K 3. 1 eis. Ofentheil (11 Pfd.) lagert in Hannover.



973. 1 leerer Oxhoft (45 Pfd.) lagert in Bremen.

M & C
M C 4649. 2 leere Körbe (24 Pfd.) lagern in Bremen.

M. 5 alte leere Tonnen (91 Pfd.) lagern in Peine.

M S 381. 1 Ballen Lumpen (114 Pfd.) lagert in Celle.

N 1090. 1 Sack Pflaumen (126 Pfd.) lagert in Bremen.

S C. 1 Collo alte Bastmatten (44 Pfd.) lagert in Bremen.

W 2. 1 leerer Oxhoft (56 Pfd.) lagert in Bremen.

W H. 5 gusseis. Töpfe (48 Pfd.) lagern in Bremen.

No. 54, 56, 59 u. 60. 4 Fässer Gastheer (1961 Pfd.) lagern in Bremen.

No. 14. 1 gusseis. grosser Topf
No. 6. 4 gusseis. kleine Töpfe } (172 Pfd.) lagern in Bremen.
No. 8. 48 gusseis. Spucknäpfe

1 Collo Eisendraht, 1 Korb Ofenthüren, Ofenröhren, Gallerien und Rosten (90 Pfd.) lagern in Bremen.

1 leerer Korb (9 Pfd.) lagert in Bremen.

1 leeres Fass (59 Pfd.) lagert in Bremen.
9460. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Bremen.
6 Bund Telegraphendraht (237 Pfd.) lagern in Bremen.
1 leinenes Decktuch, 4 eis. Schrauben (20 Pfd.) lagern in Hildesheim.
No. 24. 1 Sack Lumpen (61 Pfd.) lagert in Göttingen.

### Homburger Eisenbahn.

B 8. 1 Ballen Borsten (372 Pfd.) lagert in Homburg v. d. H. seit October 1871.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Mai 1872 lagernden Güter.

Br. 2093. 1 Wagen Steinkohlen lagert in der Güter-Expedition Aschersleben seit 5. Mai cr.
H M. 1 Privatplan auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
H N 43. 1 Pack Säcke (1 Ctr. 25 Pfd.) } von Braunschweig lagern
J O 620. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 93 Pfd.) } in der Güter-Expedition Halberstadt.
L 5283. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 5 Ctr. 65 Pfd.) von Halle lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
R H 608. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) von M. Gladbach lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
Z W 9. 1 getheerter Plan auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
No. 74, 42. 1 Stange T Eisen (68 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in der Güter-Expedition Vinzelberg.
1 altes krummes Ende Kupferrohr mit Messing-Ventil (20½ Pfd.) zwischen den Schienen gefunden, lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Schliesskorb (93 Pfd.) lagert in der Gepäck-Expedition Berlin.
1 Collo Kupfer von Sandersleben lagert in der Güter-Exped. Berlin.
1 Privatplan auf dem Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

### Verzeichniss

der auf der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** aus der Zeit vom 1. bis 15. Mai c. lagernden Güter.

1 leeres Fass (42 Pfd.) lagert in Leipzig.
5 leere Körbe (22 Pfd.) lagern in Leipzig.
W 7. 1 Tafel Blech (6 Pfd.) lagert in Förderstedt.

### Verzeichniss

der auf der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** vom 16. bis 31. Mai 1872 lagernden Güter.

J M 3. 1 Pack Säcke (54 Pfd.) lagert in Leipzig.
H 126. 1 Ballen Putzwolle (90 Pfd.) lagert in Leipzig.
H G 370. 1 Kiste Wein (94 Pfd.) lagert in Leipzig.
165 M oder H 7329 oder M 1. } 1 Fass Glätte (146 Pfd.) lagert in Leipzig.
W 8724. 1 Korb Candis (41 Pfd.) lagert in Leipzig.
B 1 und 2. 2 kupf. Kohlenschippen (41 Pfd.) lagern in Leipzig.
B 548. 1 leere Kiste (53 Pfd.) lagert in Leipzig.

### Verzeichniss

der pro Monat April 1872 auf Stationen der **Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** überzähligen Güter.

1 gusseisernes Drainrohr mit Muffe, 5' lang, (58 Pfd.) lagert in Breslau.
1 Drillmaschinendeichsel, rother Anstrich, 5' lang (4 Pfd.) lagert in Breslau.
1 Stab Flacheisen, 15' lang, (33 Pfd.) lagert in Breslau.
1 Stab Eckeisen, 3' lang, (10 Pfd.) lagert in Breslau.
1 gezogenes eisernes Rohr, 5' 6" lang, (3 Pfd.) lagert in Breslau.
2 gusseiserne Kugeln (15 Pfd.) lagern in Breslau.
1 gusseiserne Wasserwanne (16 Pfd.) lagert in Breslau.
2 schmiedeeiserne Pflugschaare (18 Pfd.) lagern in Breslau.
16 Stück gusseiserne Roststäbe (110 Pfd.) lagern in Breslau.
12 Stück gusseiserne Rippenplatten (170 Pfd.) lagern in Breslau.
3 gusseiserne Consolen (12 Pfd.) lagern in Breslau.
15 Stück Plattenschienen (38 Pfd.) lagern in Breslau.
6 Stück gusseiserne glatte Ofenplatten (85 Pfd.) lagern in Breslau.
3 Stück comp. gusseiserne Ofenthüren (27 Pfd.) lagern in Breslau.
21 Colli gusseiserne Ofentheile (63 Pfd.) lagern in Breslau.
2 Stück schmiedeeiserne Bufferscheiben (2 Pfd.) lagern in Breslau.
1 Stück gusseiserner Eierkuchentiegel (2 Pfd.) lagert in Breslau.
10 Stück Chamottplatten (26 Pfd.) lagern in Breslau.
1 leerer Blechkrug (4 Pfd.) lagert in Breslau.
H 33. 6 Stück kieferne Tisch-Einlagebretter (74 Pfd.) lagern in Breslau.
S W # 4. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Breslau. Neumarkt-Berlin bezettelt.
1 Collo, 2 Maschinentheile enthaltend, (9 Pfd.) lagert in Breslau.
B A 4, 6. 2 leere Fässer (10 Pfd.) lagern in Lauban seit April cr.

### Königlich Preussische Ostbahn. Mai 1872.

F O 8233. 1 Kiste Lampenuntersätze etc. (124 Pfd.).
HH 8928. 1 leere Kiste (42 Pfd.).
M 4. 1 Pack Budenstangen (60 Pfd.).
M J 5. 1 leere Kiste (36 Pfd.).
R K 11. 1 Pack leere Säcke (65 Pfd.).
S G E 83. 1 Wagenplan, schwarz getheert.

### Verzeichniss

der pro 15. bis ult. Mai cr. von Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig gemeldeten Güter.

Kisten und Koffer.

A B 621. 1 Kiste gefüllt (94 Pfd.) lagert in Cöln G.
H B 871. 1 Kiste gefüllt (116 Pfd.) lagert in Neuss.
J K 345. 1 Kiste Wein (120 Pfd.) lagert in Neuss.
J L H div. 10 Kisten Feuerzeug (380 Pfd.) lagern in Vallendar.
M W 921. 1 Kiste (96 Pfd.) lagert in Aachen
R J 3536. 1 Kiste gefüllt (120 Pfd.) lagert in Neuss.
S W 299. 1 Kiste gefüllt lagert in Cöln G.
W-*I* 3687. 1 Kiste (65 Pfd.) lagert in Cleve.

Ballen und Paquete.

B 755. 1 Ballen (78 Pfd.) lagert in Cöln G.
D J M 146. 1 Ballen (140 Pfd.) lagert in Cöln G.
HH S 1112. 1 Ballen gefüllt (138 Pfd.) lagert in Coblenz.
P O. 1 Ballen Lumpen (112 Pfd.) lagert in Düren.
S B 40. 1 Ballen (47 Pfd.) lagert in Neuss.
W 8126. 1 Ballen Haare (52 Pfd.) lagert in Bonn.
W 1657. 1 Ballen gefüllt (60 Pfd.) lagert in Cöln G.
W D C Bacharach 982. 1 Ballen gefüllt (250 Pfd.) lagert in Cöln.

Fässer, Tonnen und Kübel.

G W 2294. 1 Fass gefüllt (190 Pfd.) lagert in Aachen.
H 146/7. 2 Fass gefüllt (130 Pfd.) lagern in Aachen.
HP 858/60. 3 Fass Oel (1065 Pfd.) lagern in Cöln G.
H U F 4309. 1 Fass Ultramarin (219 Pfd.) lagert in Neuss.
MK W 1716 17160. 2 Fass gefüllt (162 u. 169 Pfd.) lagern in Vallendar.
P F 2301. 1 Fass Schmirgel (88 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
S C 1951. 1 Fass Wein (168 Pfd.) lagert in Cöln G.

Körbe.

G K 3598. 1 Korb Firniss (80 Pfd.) lagert in Cöln G.
MK W 17163/64. 2 Körbe (126 Pfd.) lagern in Vallendar.
P H 4823. 1 Korb Tabak (109 Pfd.) lagert in Call.

Unverpackt und lose.

A P. 13 Colli Eisenwaaren lagern in Cöln G.
A P 550, 551, 552, 555. 4 Colli Eisenwaaren lagern in Cöln G.
AW 481. 1 Collo Ofenplatte (77 Pfd.) lagert in Coblenz
W. 2 Colli Ofentheile (55 Pfd.) lagern in Coblenz.
E. 2 Eisenplatten (50 Pfd.) lagern in Cöln G.
G. 18 Colli Röhren (426 Pfd.) lagern in Grevenbroich.
K F B 1. 3 Vorhängeschlösser lagern in Bingerbrück.
W. 1 Collo Ofentheil (6 Pfd.) lagert in Stolberg.
1 Tablette (bez. Düsseldorf-Deutzerfeld) lagert in Neuwied L.
1 Tragfeder (100 Pfd.) lagert in Cöln C. W.
28 Colli Eisentheile lagern in Mülheim a. d. Ruhr.

Leere Emballage.

A J. 2068. ¼ Ohm leer (18 Pfd.) lagert in Neuwied L.
L D D { 1/13, 211, 224. } 15 leere Kisten (300 Pfd.) lagern in Cöln G.
W 2068. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Cöln G.
AB 622, 677. 2 leere Kisten lagern in Duisburg.
2661. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Cöln G.

Material.

1 lederne Decke (20 Fuss lang, 12 Fuss breit) bez. „von Pest nach Wien" lagert in Cöln G.

### Verzeichniss

der bei den **Königl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat April 1872 überzähligen Transportgüter.

J G 1846. 1 Sack Gries (99 Pfd.) von Dresden lagert in Freiberg.
A F 922. 1 Kiste Wein (37 Pfd.) von Kaiserslautern lagert in Görlitz.
K 1. 1 Koffer mit Betten } von Dresden, Leipz.-Dresdn. Bahn, lagern
K 1. 1 Packet mit Betten } in Görlitz.
J B 826. 1 Fass Bier von Chemnitz lagert in Frohburg.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** ultimo April 1872 überzähligen Güter.

A S 1212. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert in Warburg seit 25. Sept. 71.
A R 2426. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Leer seit 25. December 1871.
A 48. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Paderborn seit 17. Januar 1872.
A 8194. 1 Fass Wein lagert in Warburg seit 18. März 1872.
A J 499. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.

A B 23. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
A R 4968. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
A T 4, 8, 9, 11. 4 leere Kisten (242 Pfd.) lagern in Münster seit 31. März 1872.
100 B 1871. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) lagert in Leer seit 11. Jan. 72.
B G C 11275. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Lingen seit 17. Januar 1872.
B H 678. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagert in Münster seit 14. April 1872.
C & M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October 1871.
C & E 1285. 1 leeres Fass (89 Pfd.) lagert in Rheine seit 25. Jan. 72.
C L 3715. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Warburg seit 5. April 72.
C P 2038. 1 Fass Seife (248 Pfd.) lagert in Münster seit 10. April 72.
C H F 486. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 72.
C H F 485. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872
C H 548. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in Münster seit 23. April 1872.
C F B 8196. 1 Decke lagert in Soest seit 20. April 1872.
D D 120. 1 Sack Kartoffeln (98 Pfd.) lagert in Welver s. 21. April 72.
ƎE. 1 Pack Säcke lagert in Emden seit 25. Januar 1872.
E L 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
F W 708. 1 Kiste Pflaumen, (110 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
F R Mstr. 88. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Emden seit 28. Jan. 72.
F 8. 1 leeres Fass (7 Pfd.) lagert in Emden seit 1. Februar 1872.
F J 4825. 1 Decke lagert in Warburg seit 16. März 1872.
F 282. 1 Ballen (Inhalt unbek., 18 Pfd.) lagert in Leer s. 1. April 72.
F J 250, 539. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 217 u. 130 Pfd.) lagern in Rheine seit 4. April 1872.
F P 980, 978. 2 Körbe (Inhalt unbekannt, 107 u. 103 Pfd.) lagern in Münster seit 28. März 1872.
F 5285. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
F B 4. 1 Kübel Butter (71 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
F H 184, 909. 2 leere Fässer (62 Pfd.) lagern in Münster s. 31. März 72.
F 500. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
F K 1366. 1 leerer Korb (24 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 72.
G L 3203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
G B. 1 Collo Eisen lagert in Salzbergen seit 8. December 1872.
G 1. 1 Kiste Petroleum (75 Pfd.) lagert in Münster seit 6. März 72.
G S 2. 12 Pflugschaaren (52 Pfd.) lagern in Holzminden s. 24 März 72.
G A 303. 1 leere Kiste lagert in Warburg seit 30. März 1872.
Gbr. R 36. 1 Kiste Matzes (97 Pfd.) lagert in Gesecke s. 12 April 72.
G R 5940. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G O 30. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G S 51382. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G W 861. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, (20 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G S 480. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G S. 1 Pack Säcke (102 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
G D 157. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Soest seit 27. April 1872.
G E 2057. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 140 Pfd.) lagert in Emden seit 26. April 1872.
G T 1915. 1 Pack Seilerwaaren (104 Pfd.) lagert in Warburg seit 21. April 1872.
H* 25. 1 Stange Eisen (95 Pfd.) lagert in Salzbergen s. 24. Dec. 1871.
HK 3205, 3155. 2 Schraubstöcke lagern in Holzminden s. 11. Jan. 72.
H. 4 Pack Säcke (158 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Januar 1872.
H N 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 218 Pfd.) lagert in Münster seit 20. Januar 1872.
H C 503. 1 Collo Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Leer s. 28. Jan. 72.
H D 180. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 214 Pfd.) lagert in Holzminden seit 28. Februar 1872.
H D 186. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) lagert in Holzminden.
H L 1. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Holzminden seit 24. März 1872.
HE 20. 1 Ballen Säcke (175 Pfd.) lagert in Münster s. 26. März 1872.
HD 704. 1 Ballen Säcke (23 Pfd.) lagert in Münster seit 26. März 72.
H W 23. 1 Tafel Zink (23 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
HK Dortmund 12/13, 29. 3 leere Kisten (206 Pfd.) lagern in Münster seit 28. März 1872.
H S. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
H F 16. 1 Ballen Holzwaaren (66 Pfd.) lagert in Münster s. 31. März 72.
H G 1028. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
H 1. 1 leere Tonne (30 Pfd.) lagert in Münster seit 31 März 1872.
H 41. 1 Fass (60 Pfd.) lagert in Rheine seit 20. April 1872.
H G 1044. 1 leeres Fass lagert in Münster seit 16. April 1872.
H F. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 28. April 1872.
H 162. 1 Pack Sprungfedern (48 Pfd.) lagert in Münster s. 30. April 72.
J P 2. 1 Pack Gemüse lagert in Münster seit 15. April 1872.
J 295. 1 leerer Korb (7 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
J M 7393. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
J B. 1 eiserner Topf (10 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
K B 48. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 27. Jan. 72.
K S 810, 817, 624. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 606 Pfd.) lagern in Münster seit 28. März 1872.
K S 2866. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
K T 1027. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 375 Pfd) lagert in Lingen seit 21. April 1872.
L 7520. 1 Korb Tabak (89 Pfd.) lagert in Welver seit 19. April 72.
L L 341. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 19. April 1872.
L G 22. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.) lagert in Leer seit 23. December 1871.
M H 9365. 1 Achse lagert in Holzminden seit 31. December 1871.
N 2352. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Emden seit 2. April 72
N 822. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
O U Delmenhorst 3601/2. 2 Kisten Käse (135 Pfd.) lagern in Soest seit 19. Februar 1872.
P C 3717. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Lingen, seit 4. Februar 1872.
cW 1575. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.) lagert in Emden seit 8. Februar 1872.
P 1. 1 Pack Säcke (37 Pfd.) lagert in Paderborn seit 8. März 1872.
P C 2244. 1 leeres Fass lagert in Greven seit 21. April 1872.
R B 48. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.) lagert in Lippstadt s. 6. Decemb. 71.
R I/II. 2 Pack Säcke (134 Pfd.) lagern in Warburg seit 12. Jan. 72.
R O 20. 1 Platte Eisen (41 Pfd.) lagert in Salzkotten s. 18. März 72.
R F 3165. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
R G S 3565. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
S R 6055. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Rheine seit 16. März 1872.
S 1—8. 8 Tonnen (320 Pfd.) lagern in Holzminden s. 24. März 1872.
S C 5589. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Leer seit 1. April 1872.
S S 8/9, 20/21, 22/23. 6 leere Tonnen (152 Pfd.) lagern in Münster seit 31. März 1872.
S G 6538, 6540, 6438. 4 leere Fässer lagern in Münster s. 16. April 72.
S W. 1 Kiste (47 Pfd.) lagert in Emden seit 26. April 1872.
S 863. 1 Korb Candis (34 Pfd.) lagert in Leer seit 29. April 1872.
T B 1243. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Emden seit 6. November 1871.
T H 22927. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Holzminden seit 24. März 1872.
T E 450. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Warburg seit 24. März 1872.
T 1—8. 8 Körbe Candis (216 Pfd.) lagern in Münster s. 13. April 72.
V E 5. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
W B & C. 3 Ballen Packleinen (815 Pfd.) lagern in Münster seit 4. Juli 1871.
WB K 1610. 1 Kiste Eisenwaaren (83 Pfd.) lagert in Lingen seit 24. April 1872.
W P. 1 Stab Flacheisen (12 Pfd.) lagert in Warburg seit 30. April 72.
5473, 5387. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 u. 44 Pfd.) lagern in Leer seit 25. December 1871.
1 Sack Roggen (200 Pfd.) lagert in Greven seit 28. Februar 1872.
4138. 1 Fass Zucker (587 Pfd.) lagert in Münster seit 13. April 1872.
4496. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 277 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
2294. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
575. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
9221. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
2917. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 8 Pfd.) lagert in Lingen seit 21. April 1872.
1218. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Lingen seit 21. April 1872.
780. 1 Fass Tabak (203 Pfd.) lagert in Welver s. 21. April 72.
3460. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 21. April 1872.

Rheda 779. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Münster seit 20. August 1871.
Uhlendorf 440. 1 Pack Säcke (13 Pfd.) lagert in Rheine s. 13. Jan. 72.
Bochum. 1 Collo Viehgitter lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
Hertzer. 1 Decke lagert in Rheine seit 8. Januar 1872.
Gebr. Meyer. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 31. Januar 1672.
H Hemel. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
Gebr. Schmiegler Brünn. 3 Pack Säcke (96 Pfd.) lagern in Münster seit 31. März 1872.
1 steinerner Sockel lagert in Emden seit 20. December 1871.
4 Colli 1 Bettstelle lagern in Leer seit 19. November 1871.
1 Pack Säcke lagert in Münster seit 25. December 1871.
3 Pack Schifferkleider lagern in Leer seit 5. December 1871.
1 Schwungrad (65 Pfd.) lagert in Holzminden seit 22. Januar 1872.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Januar 72.
No. 7078. 1 leeres Fass (107 Pfd.) lagert in Hamm seit 5. Febr. 1872.
2 Körbe Nägel (320 Pfd.) lagern in Münster seit 19. Februar 1872.
2 eiserne Eimer (14 Pfd.) lagern in Emden seit 19. Februar 1872.
1 Sophagestell (39 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
2 Bund altes Eisen (154 Pfd.) lagern in Münster seit 28. März 1872.
1 Pack Drahtgewebe (52 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
1 eis. Maschinentheil (302 Pfd.) lagert in Münster seit 28. März 1872.
1 Korb Hufeisen (113 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
1 Fass Heringe (125 Pfd.) lagert in Münster seit 31. März 1872.
3 Taue lagern in Emden seit 26. April 1872.
1 eiserne Platte (600 Pfd.) lagert in Salzkotten seit 25. April 1872.
4 Pumpentheile (500 Pfd.) lagern in Welver seit 20. April 1872.

## b) Fehlende.

### Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro April 1872.

AP. 1 Stück Gusskrümmer (44 Pfd.) von Düsseldorf fehlte in Berlin seit September 1871. Nachträglich von Duisburg eingegangen.
WB 7181. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 30 Pfd.) von M. Gladbach fehlte in Berlin seit October 1871. Nachträglich von Holzwickede eingegangen.
D 719 1. 1 Kiste Futtersamen. (2 Ctr. 12 Pfd.) von Paris fehlte in Berlin seit November 1871. Nachträglich von Köln eingegangen.
WC 102. 1 Fass Wein (3 Ctr. 40 Pfd.) von Mühlheim-Heissen fehlte
HR in Berlin seit November 1871. Nachträglich von Magdeburg M. H. eingegangen.
E T 24. 1 Kiste Bücher (40 Pfd.) von Mühlheim-Heissen fehlte in Berlin seit November 1871. Nachträglich von Mühlheim eingegangen.
Ohne Zeichen u. Nummer. 1 Pack Eisenwaaren (46 Pfd.) von Lüttringhausen fehlte in Berlin seit Januar 1872. Identisch mit dem überzählig gemeldeten K W 55.
E M 3186. 1 Kiste Quincaillerie (2 Ctr. 8 Pfd.) von Aachen C. M. fehlte in Berlin seit Januar 1872. Bereits am Bestimmungsorte eingetroffen.
F V. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) von Köln tr. fehlte in Berlin seit Januar 1872. Im Frachtbrief waren irrthümlich 4 statt 3 Colli aufgeführt.
M D 7527. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 49 K.) von Verviers fehlte in Berlin seit Februar 1872. Identisch mit dem überzählig gemeldeten Ballen M 7522 = 294 Pfd.
B P M E 42, 176. 2 Plombirleinen von Barmen fehlten in Berlin seit Februar 1872. No. 42 nachträglich von Quedlinburg, No. 176 von Barmen eingegangen.
D C 7011. 1 Collo baumw. Waaren (36 K.) von Paris fehlte in Berlin seit Februar 1872. Nachträglich von der Lehrter Bahn eingegangen.
K 214. 1 Ballen Tuchwaaren (22 Pfd.) von Mülheim a/Rh. fehlte in Brandenburg seit März 1872. Nachträglich von der Lehrter Bahn eingegangen.
R H 6700. 1 Kiste Mercerie (54 Pfd.) von Paris fehlte in Berlin seit März 1872. Nachträglich von Paris eingegangen.

### Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
April 1872.

G K 1140. 1 Ballen halbw. Waaren (60 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 2. April.
Thorn 3. 1 leerer Zollkasten von Bremen fehlt in Berlin s. 4. April.
F S 798. 1 Collo Tuch (14 Pfd.) von Brandenburg fehlt in Berlin seit 6. April.
R K 1335. 1 Ballot woll. Waaren (15 Pfd.) von Brandenburg fehlt in Berlin seit 6. April.
2 gusseis. Röhren à 9' lang von Elberfeld fehlen in Berlin s. 12. Febr.
M 167. 1 Rohrlehnfauteuil (13 Pfd.) zur Verladung nach Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 28. März.
3 runde Eisenstangen von Hagendingen fehlen in Berlin seit 12. April.
F S 12. 1 Sack Leder (40 Pfd.) von Altenhundem fehlt in Berlin seit 15. April.
D O C 1003/10. 8 Colli Felle (17 Ctr. 40 K.) von Paris fehlen in Berlin seit 12. April.
A B & C M 3246. 1 Collo Garn (1 Ctr. 95 K.) von Paris fehlt in Berlin seit 12. April.
E F 3994. 1 Kiste Kämme (80 Pfd.) zur Ueberweisung an die Stett. Bahn fehlt in Berlin s eit 26. April.
1 Pufferscheibe (31 Pfd.) von Ars s. Moselle fehlt in Berlin s. 20. April.
F S Liegnitz. 10 Kisten Käse von Amsterdam fehlen in Berlin seit 19. April.
F 3023. 1 Kiste Rosinen (55 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Burg seit 19. April.

### Verzeichniss

der pro Monat April 1872 auf Stationen der **Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** fehlenden Güter.

B C 384. 1 Ballot Leinen (54 Pfd.) fehlt in Sorau seit 3. April c.
1 Sack Guano (177 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 3. April cr.
R 131/141. 2 Stück Rindshäute (123 Pfd.) von Dresden fehlen in Breslau seit 6. April.
E K 7058. 1 Kiste Manufacturwaaren (292 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 6. April cr.

### Verzeichniss

der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** fehlenden Güter bis Ende April 1872.

1642. 1 Ballen wollene Waaren (19 Pfd.) fehlt in Glogau seit 1. April 1872.

---

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W. Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

# Coursblatt vom 31. Mai 1872.

Redigirt von **R. Grossschupf.**

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 4½ | B. | 92⅜ | % à 500, 200, 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 99 | % |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 98¾ | % |
| Alföld-Fiumaner | 5 i.S. | W. | 93¾ | % à 200 fl. ö. W. i. S. |
| Altona-Kiel | 5 | L. | — | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Annaberg-Weipert | 5 | L. | 95¾ | % à 100 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 5i.S. | L. | 100⅛ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. II. Emiss. | 5i.S. | L. | 100 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1868 | 5i.S. | L. | 98 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1871 | 5i.S. | L. | 98 | % à do. — do. |
| Bergisch-Märkische | 4½ | B. | 99 | % |
| do. II. Ser. | 4½ | B. | 99 | % |
| do. III. Serie * 3½ | 3½ | B. | 84⅜ | % |
| do. III. Serie B. * 3½ | 3½ | B. | 84⅜ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. IV. Serie | 4½ | B. | 98½ | % |
| do. V. Serie | 4½ | B. | 98½ | % |
| do. VI. Serie | 4½ | B. | 98½ | % |
| do. Nordbahn | 5 | B. | 102⅜ | % |
| do. Düsseldorf-Elberfeld | 4 | B. | — | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | — | % |
| do. Dortmund-Soest | 4 | B. | — | % |
| do. do. II. Ser. | 4½ | B. | — | % |
| do. Aachen-Düsseldorf | 4 | B. | — | % |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | — | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. do. III. Emiss. | 5 | B. | — | % |
| do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach | 4½ | B. | — | % |
| do. do. II. Emiss. | 4 | B. | — | % |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | — | % |
| Berlin-Anhalt | 4 | B. | — | % |
| do. | 4½ | B. | 100 | % à 500 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Berlin-Anhalter Lit. B. | 4½ | B. | — | % à 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Görlitz | 5 | B. | 101½ | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Hamburg I. Emiss. | 4 | B. | 91⅜ | % |
| do. II. Emiss. | 4 | B. | 91⅜ | % à 500, 200, 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 5 | B. | 103½ | % |
| Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B. | 4 | B. | — | % |
| do. C. | 4 | B. | 92 | % à 200, 100 u. 25 Thlr. |
| do. D. | 4½ | B. | 98⅜ | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Berlin-Stettin | 4½ | B. | 100¼ | % à 200 Thlr. |
| do. II. Emiss. 3½ | 4 | B. | 92 | % |
| do. III. Emiss. 3½ | 4 | B. | 92 | % à 1000, 500, 200 und |
| do. IV. Emiss. * 3½ | 4½ | B. | 101 | % 100 Thlr. |
| do. VI. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 99⅞ | % |
| Böhmische Nordbahn | 5 i. S. | W. | 102½ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| Böhmische Westbahn * | 5 i. S. | W. | 93 | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S. |
| do. Emiss. 1869 * | 5 i.S. | W. | 90⅜ | % à do. = do. i. S. |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburg | 4½ | B. | 98⅜ | % à 500 und 100 Thlr. |
| do. Emiss. 1868 | 4½ | B. | 98⅜ | % à 1000, 500 u. 100 Thlr. |
| Brünn-Rossitz | 5i.S. | L. | 94 | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S. |
| Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.) | 5i.S. | L. | 95 | % à 100 Thlr. = do. |
| do. Emiss. 1871 | 5i.S. | L. | 94 | % à do. = do. |
| Chemnitz-Würschnitz | 4 | L. | 90 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Crefeld | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden | 4½ | B. | 99⅝ | % |
| do. II. Emiss. | 5 | B. | 103½ | % |
| do. do. | 4 | B. | 92 | % à 1000, 500, 200 und |
| do. III. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91½ | % 100 Thlr. |
| do. do. Lit. B * 3½ u. B. | 4½ | B. | 99 | % |
| do. IV. u. V. Emiss. * 3½ | 4 | B. | 91½ | % |

| Eisenbahn-Priorit.-Obligationen | Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|
| Dux-Bodenbach | 5 i.S. | L. | 90½ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Fünfkirchen-Barcser* | 5 i.S. | W. | 93½ | % à 200 fl. ö.W. i.S. |
| Galizische Carl-Ludwigbahn* | 5 i.S. | L. | 94 | % à 300 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 91¼ | % à do. = do. i.S. |
| do. III. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 89⅜ | % à do. = do. i.S. |
| Gloggnitzer | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.-M. |
| Graz-Köflach | 4½ i.S. | L. | 85½ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| Hessische Ludwigsbahn | 4½ | F. | 99¾ | % in fl. S.W. à 175 und in Thlr. à 105 kr. à 350 fl. |
| do. do. | 4 | F. | 92⅜ | |
| do. do. | 5 | F. | 102¾ | % à 200 Thlr. à 105 kr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | C.M. 5 ö.W. 5 | W. | 92 86 | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à 1000, do. pr. 400 fl. ö.W. à 500, 400 fl. |
| ditto | 5 i.S. | W. | 103¾ | do. pr. 100 fl. ö.W. i.S. |
| Kaiser Franz-Josephsbahn* | 5 i.S. | W. | 101½ | % à 200 fl. ö.W. i.S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 i.S. | W. | 93 | fl. ö.W. pr. 400 fl. ö.W. à 300 fl. |
| ditto* Emiss. 1862 | 5 i.Silb. | W. | 91¼ | do. pr. 400 fl. ö.W. à 300 fl. |
| ditto* Emiss. 1869 | do. | W. | 103½ | fl. ö.W. pr. 400 fl. ö.W. |
| ditto* Emiss. 1870 | do. | W. | 103 | fl. ö.W. pr. do. à 200 fl. i.S. |
| Kaschau-Oderberg* | 5 i.S. | W. | 93¾ | fl. ö.W. pr. do. à 200 fl. ö.W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* | 5 i.S. | W. | 96 | % à 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. Emiss. 1869* | 5 i.S. | W. | 96 | % à do. |
| Leipzig-Dresden Partial. | 3½ | L. | 106¼ | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. von 1854 | 4 | L. | 95 | % à 100 Thlr. |
| do. von 1860 | 4 | L. | 94¾ | % à 100 Thlr. |
| do. von 1866 | 4 | L. | 94¾ | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. von 1866 | 5 | L. | 103¾ | % à do. |
| Lemberg-Czernowitz* | 5 i.S. | L. | 70¼ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| do. II. Emiss.* | 5 i.S. | L. | 82 | % à do. = do. i.S. |
| do. -Jassy* III. Em. | 5 i.S. | L. | 74¾ | % à do. = do. i.S. |
| Ludwigshafen-Bexbach | 4½ | F. | 99⅞ | % à 1000, 500 u. 100 fl. ö.W. |
| do. | 4 | F. | 93¼ | |
| do. | 5 | F. | 105 | |
| Magdeburg-Halberstadt | 4½ | B. | 99¼ | % à 100 Thlr. |
| do. do. v. 1865 | 4½ | B. | 99¼ | % à 100 u. 500 Thlr. |
| do. do. v. 1870 | 5 | B. | 101½ | % à do. u. do. |
| do. Wittenberge, Stamm | 3 | B. | 71⅜ | % à 200 Thlr. |
| do. do. Priorit. | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42 | 4 | L. | 94½ | % à 100 Thlr. |
| do. I. Emiss. | 4 | L. | 93¾ | |
| do. II. Emiss. | 4 | L. | 93½ | |
| do. | 4½ | L. | 99⅝ | |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | 5 i.S. | W. | 89 | % à 300 fl. ö.W. i.S. |
| Niederschlesisch-Märkische I. Ser. | 4 | B. | 93¼ | % à 62½, 100 u. 500 Thlr. |
| do. II. Ser. | 4 | B. | 91 | |
| do. conv. I. u. II. Ser. | 4 | B. | 93¼ | |
| do. III. Ser. | 4 | B. | 91½ | |
| do. IV. Ser. | 4½ | B. | — | |
| Niederschles. Zweigbahn Lit. C. | 5 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| do. Litt. D. | 5 | B. | — | % do. |
| Oberschlesische A. | 4 | B. | — | |
| do. B. | 3½ | B. | 85 | |
| do. C. | 4 | B. | — | |
| do. D. | 4 | B. | 93 | % à 1000, 500 und 100 Thlr. |
| do. E. | 3½ | B. | 84⅛ | |
| do. F.* 3½ | 4½ | B. | 99½ | |
| do. G. | 4½ | B. | 99⅛ | |
| do. H. | 4½ | B. | 99 | |
| do. von 1869 | 5 | B. | 102⅛ | % à 100 Thlr. |
| do. Brieg-Neisse | 4½ | B. | — | % à 100 Thlr. |
| do. Cosel-Oderberg | 5 | B. | 102⅜ | % à 100 Thlr. |
| do. do. | 4 | B. | 92½ | % à do. |
| do. do. III. Emiss. | 4½ | B. | — | % à do. |
| do. do. IV. Emiss. | 4½ | B. | — | % à do |
| Oesterr. Nordwestbahn* | 5 i.S. | W. | 101½ | % à 200 fl. ö.W. i.S. |
| Oesterr. Staats-Eisenbahn* | 3 | W. | 132 | fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. Ergänzungsnetz* | 3 | W. | 126⅜ | fl. ö.W. pr. do. à do. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 3 | W. | 114½ | fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 95½ | % à 200 fl. ö.W. i.S. |
| do. Bons 1870—74 | 6 | W | — | fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs. |
| do. do. 1875—76 | 6 | W. | 226 | do. pr. do. à do. |
| do. do. 1877—78 | 6 | W. | — | do. pr. do. à do. |
| Ostpreuss. Südbahn | 5 | B. | 101¼ | % à 500 u. 100 Thlr. |
| do. Litt. B | 5 | B. | — | % à do. |
| Ostrau-Friedland | 5 i.S. | L. | 89¾ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Pardubitz-Reichenberg | 5 | W. | — | % fl. ö.W. pr. 400 fl. C.M. |
| do.* | 5 i.S. | W. | 97½ | % à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S. |
| Prag-Dux | 5 i.S. | W. | 93¼ | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S. |
| Rheinische | 4 | B. | — | % à 250, 200 u. 100 Thlr. |
| do.* | 3½ | B. | — | |
| do. III. Emiss. v. 1858—1865 | 4½ | B. | 98¾ | |
| do. | 5 | B. | 101¾ | |
| Rhein-Nahe Bahn* | 4½ | B. | 100 | % à 1000, 500 und 100 Thlr. |
| do. II. Emiss.* | 4½ | B. | 100 | |
| Russische* (Mosco-Rjäsan) | 5 | B. | 97½ | % à 200 „ |
| do. * (Rjäsan-Kozlow) | 5 | B. | 96 | % à 200 „ |
| do. * (Kozlow-Woronesch) | 5 | B. | 95 | % à 200 Thlr. |
| do. * (Jelez-Woronesch) | 5 | B. | 91¼ | % à 136 Thlr. |
| do. * (Jelez-Orel | 5 | B. | 94 | % à |
| do. * (Kursk-Charkow) | 5 | B. | 94⅛ | % à |
| do. * (Kursk-Kiew) | 5 | B. | 95 | % à 1000, 500 u. 200 Thlr. |
| do. * (Schuja-Ivanovo) | 5 | B. | 94 | % à |
| do. * (Poti-Tiflis) | 5 | B. | 90 | % à 680 u. 136 Thlr. |
| Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest. | 4½ | L. | 97⅜ | % à 1000, 500, 200, à 100 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | 5 i.S. | W. | 93 | % à 200 fl. ö.W. i.S. |
| Stargard-Posen | 4 | B. | — | % |
| do. II. Emiss. | 4½ | B. | 98½ | % à 100 und 50 Thlr. |
| do. III. Emiss. | 4½ | B. | 98½ | |
| Theissbahn* | 5 i.S. | W. | — | % à 200 fl. ö.W. |
| Thüringische I. Emiss. | 4 | L. | 92¼ | % à 1000, 500, 200 und 100 Thlr. |
| do. II. Emiss. | 4½ | L. | 93⅜ | |
| do. III. Emiss. | 4 | L. | 91⅞ | |
| do. IV. Emiss. | 4½ | L. | 99¼ | |
| do. V. Emiss.* | 4½ | L. | 99¼ | % à do. |
| Turnau-Kralup-Prag | 5 i.S. | L. | 95¾ | % à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S. |
| do. Emiss. 1870 | 5 i.S. | L. | 94 | % à do. = do. |
| Ungarische Nordostbahn* | 5 i.S. | W. | 89⅜ | % à 300 fl. ö.W. i.S. |
| Ungarische Ostbahn* | 5 i.S. | W. | 80⅜ | % à 300 fl. ö.W. i.S. |
| Warschau-Terespol* | 5 | B. | 93 | % à 1000 u. 400 S.R. = 467 Thlr. |
| Warschau-Wien | 5 | B. | 96¼ | % à 500 u. 100 Thlr |
| Werrabahn* | 5 | L. | 100¼ | % à 500, 200 u. 100 Thlr. |

| Eisenbahn-Stamm-Actien | Dividende und Zinsen in % 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | Börsen-Zinsfuss | Börsen | Notiz | Versteht sich in und Nominal-Betrag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 0 | 0 | 1 | ½ | ⅝ | — | 4 | B. | 46½ | % à 200 Thlr. |
| Alföld-Fiumaner* | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 181 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Altenburg-Zeitz Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | L. | 92¼ | % à 100 Thlr. |
| Altona-Kiel | 9 | 5 | 6 | 7 | 7 | 7 | 4 | B. | 123½ | % à 100 Spec. = 150 Thlr. |
| Amsterdam-Rotterdam | 43/4 | 5½ | 6 | 7¼ | 61/10 | 68/10 | 4 | B. | 106⅞ | % à 250 fl. holl. = 145 Thlr. |
| Aussig-Teplitz | 81/4 | 10 | 10 | 10 | 12 | 12 | 5 | L. | 149½ | Thlr. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. C.M. |
| Bayerische Ostbahn* | 6 | 7 | 73/4 | 73/4 | 7½ | 8 | 41/2 | F. | 145 | % à 200 fl. S.W. |
| Bergisch-Märkische | 8 | 7½ | 8 | 8½ | — | 7½ | 4 | B. | 140 | % à 100 Thlr. |
| Berlin-Anhalt | 131/8 | 13 1/12 | 13 1/12 | 137/8 | 16 | 183/4 | 4 | B. | 224¼ | % à 200 „ |
| Berlin-Görlitz | — | — | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | B. | 81½ | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 101½ | % à 200 „ |
| Berlin-Hamburg | 9 | 91/2 | 91/2 | 101/2 | 10 | 103/4 | 4 | B. | 193 | % à 200 „ |
| Berlin-Potsdam-Magdeburg | 16 | 16 | 17 | 18 | 20 | 14 | 4 | B. | 179 | % à 100 „ |
| Berlin-Stettin | 8 1/12 | 8 | 81/6 | 91/6 | 91/6 | 115/12 | 4 | B. | 193 | % à 200 „ |
| Böhmische Nordbahn | — | — | 5 | 31/2 | 31/2 | 3 | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. |
| Böhmische Westbahn* 5²/10 | 5 | 5 | 6 | 71/4 | 79/20 | 81/4 | 5 | W. | 256 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. |
| Breslau-Schweidnitz-Freib. | 91/6 | 8 | 81/8 | 81/8 | 71/2 | 91/2 | 4 | B. | 147⅝ | % à 200 Thlr. |
| Brünn-Rossitz Stamm-Prior. | 4 | 6 | 6 | 6 | 6 | — | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| Buschtêhrader | 9 3/4 | 10 5/12 | 12 5/12 | 12 5/12 | 13 1/4 | — | 5 | W. | — | do. pr. 500 fl. C.M. |
| do. Lit. B | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö.W. |
| Chemnitz-Würschnitz | 8 | 61/2 | 7 | 71/2 | 71/4 | — | 4 | L. | 143 | % à 100 Thlr. |
| Cöln-Minden* | 9 1/12 | 8 1/6 | 81/12 | 88/10 | 101/2 | — | 4 | B. | 193 | % à 200 „ |
| do. Lit. B. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 115 | % à 200 „ |
| Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr. | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | L. | 107 | % à 200 Thlr. |
| Crefeld-Kreis Kempen | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | B. | 62 | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | — | 6 | 6 | 6 | B. | 935/8 | % à 100 „ |
| Dux-Bodenbach | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | W. | 150 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Frankfurt-Hanau | 54/5 | 61/10 | 68/10 | 61/2 | 61/2 | 71/10 | 31/2 | F. | 135 | % à 250 fl. S.W. |
| Fünfkirchen-Barcser* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 187 | fl. ö.W. pr. 200 ö.W. i.S. |
| Galizische Carl Ludwigb.* 52/10 | 6 2/10 | 91/2 | 7 | 7 | 8 | 81/2 | 5 | W. | 258 | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| Glückstadt-Elmshorn | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — | 4 | H. | — | % à 150 Thlr. |
| Graz-Köflach | 21/2 | 41/4 | 7 | 10 | 9 | — | ob.T | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| Halle-Sorau-Guben | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 65 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 845/8 | % à 200 Thlr. |
| Hannover-Altenbeken | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 691/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 857/8 | % à 200 Thlr. |
| Hessische Ludwigsbahn | 73/4 | 81/2 | 9 | 91/2 | 91/2 | 11 | 4 | F. | 184 | % à 250 fl. S.W. u. 200 Thlr. |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 138/4 | 15 1/1 | 198/4 | 20 | 171/7 | — | 5 | W. | 226 | fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M. |
| Kaiser Franz-Josephsb.* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 2101/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Kaiserin Elisabethbahn* | 5 | 5 | | 81/5 | 68/10 | — | 5 | W. | 251 | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| do. Linz-Budweis | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | W. | 2131/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Kaschau-Oderberg* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 1891/2 | fl. ö.W. p. eingez. 100 fl. ö.W. |
| Kronprinz Rudolfsbahn* 52/10 | — | — | i.S. | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 1791/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. i.S. |
| Leipzig-Dresden | 20 | 25 | 581/2 | 14 | 141/2 | 19 | 4 | L. | 262 | % à 100 Thlr. |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy* | 7 | 7 | 22 | 7 | 5 | 5 | 5 | W. | 164 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Leoben-Vordernberg | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | do. pr. 200 fl. ö.W. |
| Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)* | 102/5 | 92/3 | 111/5 | 10 3/10 | 99/10 | 113/4 | 4 | F. | 204 | % à 500 fl. S.W. |
| Lübeck-Büchen | 21/3 | 23/8 | 21/2 | 27/8 | 31/8 | — | 4 | H. | — | % à 200 Thlr. |
| Magdeburg-Halberstadt | 14 | 13 | 15 | 101/2 | 82/3 | — | 4 | B. | 1545/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Lit. B. | — | 31/2 | 31/2 | 31/2 | 31/2 | 31/2 | 31/2 | B. | 925/8 | % à 100 „ |
| Magdeburg-Leipzig | 30 | 18 | 19 | 141/2 | 12 | 16 | 4 | L. | 258 | % à 100 „ |
| do. Lit. B.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | 105 | % à 100 Thlr. |
| Mähr.-Schles. Centralbahn | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | W. | 141 | fl. ö.W. pr. 200 fl. i.S. |
| Märkisch-Posener | — | — | — | 4 | 4 | 0 | 4 | B. | 598/8 | % à 100 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 0 | 5 | B. | 81 | % à 200 „ |
| Münster-Hamm* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 96 | % à 100 „ |
| Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.) | 5 1/10 | 5 | 51/2 | 54/10 | 64/10 | 83/4 | 41/2 | F. | 142½ | % à 500 fl. S.W. |
| Niederschlesisch-Märkische* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 951/2 | % à 100 Thlr. |
| Niederschles. Zweigbahn | 51/2 | 33/4 | 41/8 | 5 | 6 | 5 | 5 | B. | 1151/2 | % à 100 „ |
| Nordhausen-Erfurt* | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 797/8 | % à 100 „ |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 1 | 0 | 5 | B. | 671/8 | % à 100 u. 500 Thlr. |
| Oberschlesische Lit. A. u. C. | 12 | 132/3 | 15 | 131/2 | 122/3 | 132/3 | 31/2 | B. | 2191/2 | % à 100 „ |
| do. * Lit. B. | 12 | 132/3 | 15 | 131/2 | 122/3 | 132/3 | 31/2 | B. | 190 | % à 100 „ |
| Oberhessische* | — | — | — | 31/2 | 31/2 | 31/2 | 31/2 | F. | 821/2 | % à 350 fl. S.W. |
| Oesterr. Nordwestbahn* | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | W. | 2141/2 | fl. ö.W. p. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Oesterr. Staats* 52/10 (Oest. Franz.) | 7 | 81/2 | 101/2 | 12 | 12 | — | 5 | W. | 3361/2 | fl. ö.W. pr. Stück von frs. 500. |
| Oesterr. Südbahn* (Lombard.) | 71/2 | 63/5 | 63/5 | 5 | 3 | 4 | 5 | W. | 2021/4 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz |
| Ostpreuss. Südbahn | — | — | — | 0 | 0 | — | 4 | B. | 47 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | 5 | — | — | 0 | 0 | — | 5 | B. | 703/8 | % à 200 Thlr. |
| Ostrau-Friedland | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. |
| Pardub.-Reichenb.* (S.-Rdd. V.-B.) | 4 2/10 | 5 | 5 | 5 | 41/2 | 41/2 | 41/2 | W. | 1821/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M. |
| Pfälz. Nordb.* | 4 | 4 | 4 | 4 | 49/10 | 63/4 | 4 | F. | 1253/4 | % à 500 fl. S.W. |
| Prag-Dux | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 1101/2 | fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S. |
| Rechte Oderufer | — | — | — | 5 | 4 | 3 | 5 | B. | 1177/8 | % à 200 Thlr. |
| do. Stamm-Prior. | — | — | — | 5 | 5 | 5 | 5 | B. | 1195/8 | % à 200 „ |
| Rheinische | 61/9 | 71/2 | 71/3 | 74/5 | 82/5 | — | 4 | B. | 1693/4 | % à 250 „ |
| do.* Lit. B. | — | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | B. | 95 | % à 250 „ |
| Rhein-Nahe-Bahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 4 | B. | 44 | % à 200 „ |
| Russische Bahnen* | 5 | 5 | 5 | 5 | 51/6 | — | 5 | W. | 957/8 | % à 125 Rb. = 134 Thlr. |
| I. Siebenbürger* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 183 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Stargard-Posen* | 41/2 | 41/2 | 41/2 | 41/2 | 41/2 | 41/2 | 31/2 | B. | 1007/8 | % à 100 Thlr. |
| Stuhlweissenburg-Raab-Graz* | — | — | — | — | — | — | 5 | W. | 176 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Thüringische | 72/8 | 81/2 | 9 | 83/4 | 9 | 101/2 | 4 | L. | 1641/4 | % à 100 Thlr. |
| do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)* | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | L. | — | % à 100 „ |
| do. Litt. C (Gera-Eichicht)* | — | — | — | 41/2 | 41/2 | 42/3 | 41/2 | L. | 100 | % à 100 „ |
| Theissbahn* 52/10 | 5 | 5 | 198/4 | 87/25 | 71/2 | — | 5 | W. | 2761/2 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.. |
| Turnau-Kralup-Prag | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | — | 5 | W. | 260 | fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. |
| K. Ung. priv. Nordostbahn* | — | — | 5 | 5 | 5 | — | 5 | W. | 1653/4 | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| I. Ungar.-Galizische* | — | — | — | — | 5 | — | 5 | W. | — | fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S. |
| Ungar. Ostbahn* | — | — | — | 5 | 5 | — | 5 | W. | 136 | fl. ö.W. p. eingez. 80 fl. i.S. |
| Warschau-Terespol* | — | — | — | 5 | — | — | 5 | B. | — | % à 100 S.-R. = 107 Thlr. |
| Warschau-Wien | 81/3 | 81/3 | 62/3 | 97/12 | 12 | — | 5 | B. | 881/2 | Thlr. pr. 60 Rub. |
| Werrabahn | 2 2/10 | 26/10 | 21/4 | 11/3 | 1 | — | 4 | B. | — | % à 100 Thlr. |
| Schweizer Centralbahn | 5 5/10 | 56/10 | 62/5 | 64/5 | 68/10 | — | ob.T | Ba. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordostbahn | 8 | 71/2 | 8 | 71/2 | 7 | — | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Schweizer Westbahn | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,4 | — | „ | Ba. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Französische Orléans | 111/5 | 111/5 | 111/5 | 111/5 | | | ob.T | P. | — | fs. pr. 500 fs. Einz. |
| do. Nordbahn | 171/2 | 18 | 151/4 | 168/4 | | | „ | P. | — | fs. pr. 400 „ „ |
| do. Ostbahn | 63/5 | 68/5 | 68/5 | 63/5 | | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Südbahn | 8 | 8 | 8 | 8 | | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| do. Westbahn | 7 | 7 | 7 | 7 | | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |
| Paris-Lyon-Mittelmeer | 12 | 12 | 12 | 12 | | | „ | P. | — | fs. pr. 500 „ „ |

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

12. Juni Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 602.
12. „ Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
15. „ Vorarlberger Eisenbahn zu Wien.
15. „ Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau.
17. „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin.
17. „ Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
18. „ Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
20. „ Rechte Oderufer-Eisenbahn zu Breslau. S. S. 635.
22. „ Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 653
22. „ Rumänische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
26. „ *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg.
26. „ Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602.
26. „ * Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau.
27. „ Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
27. „ Rhein-Nahebahn zu Kreuznach.
28. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. S. S. 635.
28. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. „ Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben.
28. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg.
29. „ Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin.
30. „ Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz.
9. Juli Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg.
9. „ Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) zu Ruhland.

## Submissionen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 12. Juni | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Gusseiserne Rohre | 654 |
| 12. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Herstellung von Fussböden des Schuppens der Wagenreparatur-Werkstätte bei Dortmund | — |
| 12. „ | zu Breslau | Oberschles. E. | Tunnelbau-Arbeiten | 602 |
| 12. „ | zu Essen | Köln-Mindener E. | Wagenreparatur-Werkstätte | 619 |
| 12. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Personenwagen etc. | 638 |
| 12. „ | zu München | Bayerische Staatsb. | Restaurationsverpachtung, Centralwerkstätte daselbst | — |
| 13. „ | zu Cassel | Hess. Nordbahn | 50 000 Stück eichene oder kianisirte Mittelschwellen | — |
| 13. „ | zu Frankf. a/M. | Hanau-Offenb.-Frankf. | Erdarbeiten | 640 |
| 13. „ | zu Lauda | Bayer. Staatsb. | Geleisebauten | — |
| 14. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Umbau der Brücke bei Geisweid | — |
| 14. „ | zu Hannover | Hannov. Saatsb. | Dampfmaschine und Pumpe | 654 |
| 15. „ | zu Dresden | Chemnitz-Komotauer E. | Erd- u. Felsenarbeiten auf der Strecke Marienberg-Reitzenhain | — |
| 15. „ | zu Altena | Bergisch-Märk. E. | Entwässerungs-Canäle auf den Bahnhöfen Altenhundem u. Siegen | — |
| 15. Juni | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Vermessung der Bahnstrecke Arnsberg-Bestwig | — |
| 15. „ | zu Cassel | Main-Weserbahn | Optische Telegraphen | 654 |
| 15. „ | zu Frankfurt a. M. | Hanau-Offenbach-Frankfurter E. | Erdarbeiten | 619 |
| 15. „ | zu Erfurt | Thüringische E. | Uniform-Tuche | — |
| 15. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 30 000 Mtr. Heckenpflanzen | — |
| 15. „ | zu Horb | Württemb. Staatsb. | Hochbauten Unterreichenberg | — |
| 16. „ | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Petroleum | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostb. | Präparirte Heizkohlen | 653 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Material-Abgänge | 655 |
| 18. „ | zu Kattowitz i. Schl. | Oberschlesische E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 18. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Material-Verkauf | — |
| 18. „ | zu Creuznach | Rhein-Nahebahn | Alte Schienen | — |
| 18. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | Beamten-Wohnhaus | — |
| 19. „ | zu Erfurt | Werrabahn | Eisenbahnschienen | 654 |
| 19 „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Werkstatts-Materialien | 667 |
| 19. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Erd- und Maurerarbeiten | — |
| 20. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 687 |
| 20. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Herstellung einer neuen Laderampe und des Perrons, Verlängerung eines Durchlasses u. der Esse-Brücke auf Bahnhof Hofgeismar | — |
| 20. „ | zu Burgsteinfurt | Münster-Enschede E. | Erdarbeiten | — |
| 20. „ | zu Düsseldorf | Bergisch-Märk. E. | Lagerplätze in Deutz | — |
| 20. „ | zu Königsberg | Ostpreussische Südb. | Bahnhofs-Restauration zu Pr.-Eylau | — |
| 22. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten Dahle-Rummenmohl | — |
| 24. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Materialien-Verkauf | 687 |
| 24. „ | zu Attendorn | Bergisch-Märk. E. | Steine für Hochbauten | — |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten der Volmethalbahn | — |
| 25. „ | zu Hannover | Hannoversche Staatsb. | Hydraulische Krähne u. Aufzüge | No. 69 |
| 26. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Kleineisenzeug | 687 |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Drehscheibe, Wasserkrähne | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Tischler-, Dachdecker- und Klempner-Arbeiten | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschienen | 687 |
| 27. „ | zu Goch | Nordbrabant-Deutsche E. | Erdarbeiten etc. | 687 |
| 28. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschwellen | — |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Dienstkleidung | — |
| 1. Juli | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Anfuhr von Oberbaumaterialien | — |
| — | zu Neumünster | Neumünster-Segeberg-Oldesloer E. | Erdarbeiten | 687 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **1. Juli cr.** ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

1) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden **Coupons No. 7 der diesseitigen 4% Prioritäts-Actien, die Coupons No. 33 der 4½% Prioritäts-Obligationen, die Coupons No. 3 der 4½% Prioritäts-Obligationen Lit. B.**, sowie die **Dividenden-Scheine No. 61 der Stamm-Actien Lit. A. B. und C. und der Coupons No. 1 von Lit. D.**; ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;
2) **die am 11. März cr. verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen**, sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 11. März cr.)

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. **nur einen Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben**, event. nach den verschiedenen Kategorien geordnet, beizufügen.

In **Leipzig** geschieht die beregte Einlösung **(jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine ad 1)** in den Tagen **vom 1. bis einschliesslich 13. Juli cr.** bei der Güterkasse auf unserem dortigem Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 jeden Wochentages.

Berlin, den 1. Juni 1872. **Die Direction.**

## K. K. priv. Böhmische Nordbahn.

Dem Beschlusse der am 30. Mai l. J. abgehaltenen 5. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre gemäss wird der Coupon der Actien der K. K. priv. Böhmischen Nordbbhn für das Verwaltungsjahr 1871 mit 6 fl. Ö. W. eingelöst.

Die Auszahlung geschieht vom 1. Juli 1872 ab in Prag bei der Cassa der Gesellschaft, Quai 1012/I, in Wien bei der K. K. priv Niederösterreichischen Escompte-Anstalt, in Warnsdorf bei der Warnsdorfer Escompte-Gesellschaft.

Prag, am 30. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

Nachdruck wird nicht honorirt.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. Januar 1869 — Gesetz-Sammlung de 1869 pag. 203 sequ. — emittirten fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft Litt D kündigen wir Kraft der in § 6 des gedachten Privilegii enthaltenen Ermächtigung mit Genehmigung der Königlichen Staats-Regierung hierdurch den zeitigen Inhabern zur Rückzahlung am 1. Juli dieses Jahres.

Wir fordern demgemäss dieselben auf, die vorbezeichneten Obligationen mit den laufenden Zins-Coupons vom 1. Juli dieses Jahres ab (Serie I No. 8 und folgende) und Talons bei unserer Hauptcasse in Berlin an den Wochentagen in den Vormittagsstunden von 8—12 Uhr zur baaren Einlösung zu präsentiren.

Den Obligationen ist ein nach der Nummernfolge geordnetes Verzeichniss, zu welchem vorher bei unserer Hauptcasse Formulare ausgegeben werden, beizufügen.

Mit dem 1. Juli d. J. hört die Verzinsung der Obligationen auf; für fehlende Coupons, welche erst nach diesem Tage fällig werden würden, wird der Betrag derselben von dem Capitale der Obligationen in Abzug gebracht.

Berlin, den 28. März 1872.

**Das Directorium.**

Krönig. Quassowski. Simson.

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von

**105 500 laufende Meter oder 7747 920 Pfund**

**gewalzter Eisenbahnschienen** zum Bau der Eisenbahnstrecke Neisse-Camenz soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen für die Strecke Neisse-Camenz"

bis zu dem auf

**Donnerstag, den 27. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 1. Juni 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung des zum Bau der Eisenbahnstrecke Neisse-Camenz erforderlichen Klein-Eisenzeugs und zwar:

32 000 Stück oder 300 480 Pfund schmiedeeiserne Laschen,
64 000 Stück oder 64 000 Pfund schmiedeeiserner Laschenbolzen,
256 900 Stück oder 134 400 Pfund schmiedeeiserner Hakennägel,
6 000 Stück oder 46 800 Pfund schmiedeeiserner Unterlagsplatten

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Klein-Eisenzeug für die Eisenbahn von Camenz nach Neisse"

bis zu dem

**auf Mittwoch den 26. Juni cr. Vormittags 11 Uhr.**

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 1. Juni 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Neumünster-Segeberg-Oldesloer Bahn.

Offerten auf Uebernahme von Erdarbeiten werden auf den Bureaux des unterzeichneten bauleitenden Ingenieurs und der Abtheilungsbaumeister Ullrich in Neumünster und Fick in Segeberg entgegengenommen.

Die betreffenden Zeichnungen und Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auf frankirte Anfragen von dort bezogen werden.

Neumünster, den 1. Juni 1872.

**Wollheim.**

---

## Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

**Submission auf Erdarbeiten und Brückenbauten.**

Die Ausführung von Erdarbeiten und Brückenbauten für die Strecke zwischen der Preussischen Grenze und Goch der Linie Boxtel-Wesel soll, nach folgenden 3 Loosen getrennt, im Wege der Submission vergeben werden:

Loos I. Erdarbeiten in Section I, etwa 16 500 Cubikmeter.
Loos II. Erdarbeiten in Section II, etwa 13 200 Cubikmeter.
Loos III. Brücken und Durchlässe in Section I und II.

Die Bedingungen und Arbeitsverzeichnisse sind in den Büreaux des Herrn Ober-Ingenieurs van Hooff in Rotterdam und des Herrn Sections-Ingenieurs Nivel in Goch einzusehen, auch Submissions-Formulare nebst Bedingungshefte gegen Erstattung der Kosten daselbst zu beziehen.

Unternehmer wollen ihre Offerten versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

**Donnerstag, den 27. Juni d. J. Nachmittags 1 Uhr**

im Bau-Büreau zu Goch angesetzten Submissionstermine an den Herrn General-Bevollmächtigten der Gesellschaft Baron von Monschaw zu Goch einreichen.

Rotterdam, den 4. Juni 1872.

**Die Direction.**

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Erdarbeiten.**

Die Ausführung folgender Erdarbeiten auf der Bahnstrecke Riepe-Tostedt-Sprötze.

Loos I. von Station 0 bis Station 86, Section 49, pptr. 43000 Kb$^{m.}$ (9650 Schachtruthen Pr.)
Loos II. von Station 86 bis Station 157, Section 49, pptr. 36 450 Kb$^{m.}$ (8200 Schachtruthen Pr.)
Loos III. von Station 157 bis Station 200, Section 49, pptr. 40 800 Kb$^{m.}$ (9160 Schachtruthen Pr.)
Loos IV. von Station 0 bis Station 93, Section 50, pptr. 81 400 Kb$^{m.}$ (18 300 Schachtruthen Pr.)
Loos V. von Station 93 bis Station 178, Section 50, pptr. 91 500 Kb$^{m.}$ (20 600 Schachtruthen Pr.)
Loos VI. die Seitenentnahme an der Este zwischen Station 164 Section 50 bis Station 8 Section 51 pptr. 105 200 Kb$^{m.}$ (23 600 Schachtruthen Pr.)

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die maassgebenden Bedingungen, Maassenberechnungen und Zeichnungen können im Büreau des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Neitzke in Harburg (Wallstrasse 13) eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien von dort bezogen werden.

Offerten auf ein oder mehrere Loose sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Erdarbeiten" versehen bis zum **20. Juni d. J.** an den oben genannten Abtheilungs-Baumeister einzusenden.

Die Submittenten bleiben 4 Wochen an ihre Offerten gebunden.

Osnabrück, den 6. Juni 1872.

**Der technische Dirigent.**

A. Funk.

---

## Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

**Verkauf abgenutzter Materialien.**

Es lagern in unseren Magazinen zu Breslau und Oppeln grössere Quantitäten, div. altes Guss- und Schmiedeeisen, Drehspähne, Stahlabfälle, Radbandagen, alter Rothguss, Kupfer etc.

Die Bedingungen des Verkaufs sowie die specielle Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien sind bei unserer Formular-Magazin Verwaltung, Berliner Strasse No. 75 parterre, und bei der Unterzeichneten in Empfang zu nehmen. **Schluss-Termin für Annahme von Offerten den 24. Juni cr. Vormittags 10 Uhr bei der Unterzeichneten,** Oderthorbahnhof.

Breslau, den 9. Juni 1872.

**Werkstätten-Magazin-Verwaltung.**

---

## König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem statutenmässig der Director Herr **B. Geske** aus der Direction getreten, ist derselbe vom Ausschuss wieder zum Director erwählt worden und hat die Wahl angenommen.

Altona, den 3. Juni 1872.

**Der Ausschuss.**

Theod. Reincke, Vorsitzender.

---


## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

**ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.**

K. K. privilegirte

# Eisen- und Stahl-Gewerkschaft

## zu Eibiswald und Krumbach

**in Steiermark**

des

## *Dr. C. M. Faber*

Südbahn-Station **Leibnitz** für den Personen- und Frachten-Verkehr.

Post- und Telegraphen-Station **Eibiswald.** Telegramm-Adresse: Gewerkschaft Eibiswald.

empfiehlt ihre ausschliesslich nur aus **bestem steierischen Holzkohlen-Roheisen** erzeugten Fabrikate, als:

**Federn, fertige,** aus bestem Tiegelgussstahl oder doppelt gegärbtem Cementstahl, unter mehrjähriger Garantie für Bruch und Elastizität, und zwar:
**Blatt-Tragfedern** für Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen: — **Spiralfedern,** als Trag-, Puffer- und Zugfedern; — **Scheibenfedern** nach **Egan's Patent** als Ersatz für alle oben angeführten Federngattungen (alleiniges Recht der Gewerkschaft zur Erzeugung dieser Patentfedern); — **Schnellhammer- und Equipagen-Federn.**

**Hauptblätter** für Tragfedern, sowohl aus **einem Stück** geschmidet, wie auch mit gerollten oder angeschweissten Oesen.

**Spiralfederblätter,** adjustirt.

**Flachfederguss- oder Cementstahl,** mit oder ohne Rippe, auf Wasser- oder Unschlitthärtung.

**Tiegelgussstahl in Könige,** von beliebiger Härte und Schwere.

**Cementstahl** in gewalzten oder geschmiedeten Stäben, sowohl roh, als auch einfach oder doppelt gegärbt.

**Werkzeuggussstahl** in schön geschmiedeten Stäben, jeder Dimension.

**Gussstahl-Schmidestücke,** als Achsen, Spindeln und Façonstücke etc.

**Puddlstahl** in ausgezeichneter Qualität und allen Dimensionen, besonders gut geeignet zu **Sensen, Sicheln** u. s. w., zum Anstählen von **Ambossen, Werkzeugen** etc.

**Gussstahlbleche,** dann **Eisen-Platten-** und **Kesselbleche,** rechtwinklige, **Rundböden** und **Chablonbleche,** mit Werksstempel **„Eibiswald"** versehen, in anerkannt vorzüglicher Qualität.

**Sägeblätter und fertige Sägen,** und zwar: Mühlsägen, Circular-Sägen, Bauch-, Zug- und Spaltsägen aus Guss- oder Cementstahl.

**Qualitäts-Walzeisen** von den schwächsten Dimensionen bis zu schwerem **Maschineneisen,** besonders aber als zähestes **Nieteneisen.**

---

## Für Eisenbahnbau-Unternehmer.

2 wenig gebrauchte schmalspurige Tenderlocomotiven von 90 Centimeter Spurweite haben vorräthig abzugeben, gebrauchte sehr wohl erhaltene Eisenbahnschienen, Vignolprofil leichten Calibers zu Anschlussgeleisen, Bauzwecken etc. offeriren ein beträchtliches Quantum.

**Gebrüder Trier, Darmstadt.**

Lager in Eisen, Stahl und Metallen.

---

## Feuerspritzen und Pumpen aller Art

für Dampf- und Handbetrieb.

Leder-, Hanf- und Gummischläuche, sowie Ausrüstungsgegenstände für Feuerwehren aus der Fabrik des Herrn Jos. Beduwe in Lüttich liefern dessen Vertreter

**Quack & Dürselen in Cöln.**

NB. Illustrirte Preiscourante stehen auf gefl. Anfragen zu Diensten.

---

## Concurs-Ausschreibung

für eine städtische Ingenieur-Stelle in Salzburg.

Zur Durchführung mehrerer im Zuge befindlicher Bauunternehmungen in der Stadt Salzburg von grösserem Umfange, als Wasserbauten, Stadterweiterungsanlagen, Trinkwasserleitung, Friedhofs- und Schlachthausanlagen wird ein in diesen Fächern theoretisch und practisch gebildeter Ingenieur aufgenommen, und die Festsetzung der Dienstesbezüge einembeiderseitigen Uebereinkommen vorbehalten.

Bewerber um diese Dienstesstelle wollen ihre mit den Nachweisungen über Alter, Stand, theoretische und practische Befähigung beigelegte Offerte bis Mitte Juli d. J. an die gefertigte Stadtgemeinde-Vorstehung einsenden.

Stadtgemeinde-Vorstehung Salzburg, am 23. Mai 1872.

**Der I. Bürgermeister-Stellvertreter.**
Leopold Scheibel.

---

## Siederohr-Dichtmaschinen

(selbstthätige)

**W. Hanisch & Cie.,**
**BERLIN,**
Philippstrasse 22.

---

**Eine von Borsig gebaute, noch betriebsfähige Locomotive mit Tender hat preiswerth zu verkaufen**
**S. Cohn jr., Berlin,**
47 Alexanderstrasse.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine bedeutende Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen vollständig verwendbare

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.


---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 69. Leipzig, am 12. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Bergisch-Märkische Eisenbahn, deren im Bau begriffene und fest projectirte neuen Bahnlinien. — Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz: Witterungseinflüsse auf die Börse; April-Einnahmen; Concession Braunau-Strasswalchen; Thätigkeit des Abgeordnetenhauses in Eisenbahnsachen; Predilbahn; Krima-Reizenhain; Tarnow-Leluchow; Arlbergbahn; Gesetzentwürfe betreff. Pilsen-Klattau-Eisenstein-Böhm.-Bayer. Grenze und Dux-Pirna; Expropriations-Gesetz; Ungar. Bahnstatistik; gerichtliche Entscheidung; General-Versammlungen der Graz-Köflacher, Böhmischen Nordbahn, Aussig-Teplitzer, Turnau-Kralup-Prager und Siebenbürger Eisenbahn; Projecte; Vicinalbahnen; Donau-Oder-Canal und Troppau-Trentschin, Wiener Verbindungsbahn; Quittungs und Deckungssignale; Nord-, Nordwest-, Gisela-, Süd- und Rudolfsbahn; Ebensee-Ischl und Kaschau-Oderberger Bahn; Böhmische Bahnen. — Ausland: Das erste Betriebsjahr der Rigi-Eisenbahn. Die Rumänischen Eisenbahnen. Aegypten. Die Mid-London Bahn. Die Madeira und Mamoré-Bahn. Eisenbahnen in Victoria-Land. — Personalnachrichten. — Officielle Bekanntmachungen: Meschede-Bestwig von der Bergisch-Märkischen Bahn eröffnet; Dividendenzahlung der Turnau-Kralup-Prager und Dux-Bodenbacher Bahn; Bericht der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft; Fahrplan der Hannover-Altenbekener Bahn. — Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** (Deren im Bau begriffene und fest projectirte neuen Bahnlinien.) Indem auf die früher in No. 18 S. 338 unserer Zeitung von 1871 mitgetheilten Notizen vom 6. März 1871 Bezug genommen wird, theilt uns die Königliche Direction auf unser Ersuchen über ihre im Bau begriffenen und projectirten Bahnen Folgendes mit:

1) Die unterm 1. October 1866 concessionirte $27_{,55}$ Meilen lange Ruhrthal-Eisenbahn zerfällt in drei Theile, und zwar:

a) die Untere Abtheilung von Düsseldorf bis Kupferdreh, 5 Meilen lang. Dieselbe ist bis zum 1. December v. J. betriebsfähig fertig gestellt worden und wurde am 1. Februar cr. dem Betriebe eröffnet.

Der Ausgang aus der Linie Düsseldorf-Elberfeld ist vorläufig als provisorisch zu bezeichnen.

Was die Zweigbahn Kettwig-Mülheim, $1_{,9}$ Ml. lang, betrifft, deren bereits im vorigen Jahre beabsichtigter Bauangriff sich verzögert hat, so steht solcher jetzt bevor und hat die Acquisition des Terrains begonnen.

b) die Mittlere Abtheilung Dahlhausen-Herdecke, $4_{,8}$ Ml. lang. Nachdem die kurze Strecke von Dahlhausen bis Hattingen bereits seit Neujahr 1870 dem Betriebe eröffnet worden, ist die Strecke Hattingen-Herdecke im August 1871 in Bauangriff genommen und wird binnen Kurzem die Bauthätigkeit auf allen Puncten beginnen. Die Acquisition des Terrains ist im Wesentlichen zum Abschluss gelangt. Die Fertigstellung wird zum Herbst 1873 beabsichtigt.

Die Verbindungsbahn Ueberruhr-Dahlhausen ($0_{,7}$ Ml.) ist im Monat Februar d. J. in Bauangriff genommen und wird bis Ende des Jahres die Fertigstellung beabsichtigt. Die Terrain-Erwerbung ist im Wesentlichen beendet.

c) die Obere Abtheilung Schwerte-Warburg, $18_{,25}$ Ml. lang. Im December 1871 wurde die $2_{,5}$ Ml. lange Strecke Arnsberg-Meschede dem Betriebe übergeben; für die weitere $1_{,3}$ Meilen lange Strecke Meschede-Bestwig steht die Eröffnung nächstens in Aussicht.* Die Fertigstellung der Reststrecke bis Warburg wird bis Ende des Jahres erfolgen.

Auf der $0_{,7}$ Meile langen Zweigbahn Fröndenberg-Menden sollen die Hochbauten beim Eintritt günstigen Bauwetters begonnen werden und wird die Eröffnung noch im Laufe des Jahres erfolgen.

Die Verbindungsbahn Scherfede-Holzminden mit Zweigbahn Beverungen-Carlshafen ($6_{,8}$ Ml.) ist in den Vorarbeiten begriffen.

2) Von der unterm 26. Juni 1869 concessionirten $3_{,5}$ Meilen langen Volmethal-Bahn (Hagen-Brügge) wurde die Theilstrecke Hagen-Oberhagen im October v. J. für den Verkehr eröffnet. Die Tunnelarbeiten sind begonnen und der Verding der bedeutenden Erdarbeiten und Brückenbauten eingeleitet. Die Erwerbung des Terrains ist noch nicht beendet.

Für die Zweigbahn Brügge-Lüdenscheid, $1_{,1}$ Ml. lang, ist das generelle Project aufgestellt.

3) Was die Linie Finnentrop-Rothemühle, $4_{,3}$ Meilen lang, anlangt, so sind die Hauptarbeiten auf der Strecke Finnentrop-Olpe eingeleitet und hat die Acquisition des Terrains begonnen.

4) Bezüglich der $2_{,5}$ Meilen langen Bahn Rittershausen-Blankenstein wird die landespolizeiliche Prüfung des speciellen Projects binnen Kurzem beantragt werden.

5) Auf der unterm 17. October 1870 concessionirten $2_{,8}$ Meilen langen Bahnlinie Lennep-Wipperfürth ist und zwar auf der Theilstrecke Lennep-Bornbach mit den Erdarbeiten begonnen. — Das Project des Abschnittes Bornbach-Hückeswagen liegt der Königlichen Regierung zur Vorrevision vor.

6) Auf der $2_{,8}$ Meilen langen Bahnstrecke Born-Wermelskirchen-Opladen haben die speciellen Vorarbeiten für die Bauausführung begonnen und steht der Bauangriff noch im laufenden Jahre bevor.

7) Die $2_{,8}$ Meilen lange Ennepethalbahn ist in den Vorarbeiten begriffen.

8) Von der unterm 4. September 1864 concessionirten, $0_{,47}$ Ml. langen Elberfeld-Kölner Eisenbahn ist die letzte Section Mülheim a/Rh.-Deutz mit zweigeleisigem Unterbau, deren Bau am 18. April 1871 begonnen wurde, am 8. Januar 1872 eröffnet worden.

9) Die M. Gladbach-Düren-Stollberger Eisenbahn (concessionirt am 26. September 1868 resp. 23. September 1870) besteht aus den Zweigbahnen M. Gladbach-Jülich = $4_{,85}$ Ml., Jülich-Düren = $2_{,00}$ Ml. und Jülich-Stollberg $3_{,10}$ Ml., zusammen $9_{,95}$ Meilen und erhält ebenfalls 2geleisigen Unterbau.

Baubeginn August 1871 resp. Mai 1871. Bei dem äusserst zersplitterten Grundbesitz und dem geringen Entgegenkommen der bezw. Gemeinden sehr schwierigen und zeitraubenden Grunderwerb. Die Vollendung der Bahn ad 9 ist zum Herbste 1873 zu gewärtigen.

10) Von der Bahn Aachen-Welkenrädt (Landesgrenze), $2_{,75}$ Meilen lang, ist der Preussische Antheil unterm 9. Mai 1870 concessionirt und $0_{,76}$ Ml. lang. Die Bahn wird zweigeleisig ausgebaut und für gleichen Betrieb eingerichtet.

Der Bau wurde im März 1871 begonnen und wird die Bahn voraussichtlich Ende Mai 1872 fahrbar hergestellt sein. Die Acquisition des Terrains ist beendigt. Der Tunnel von rot. 231 Ruthen Länge an der Preussisch-Belgischen Landesgrenze, einschliesslich des Sohlengewölbes ganz ausgemauert und ist bis auf die Portale vollendet.

11) Bezüglich der Bahn Köln-Gladbach-Roermonde sind die generellen Vorarbeiten für die Linie M. Gladbach-Köln, sowie die Linie Köln-Roermonde dem Königlichen Handelsministerium vorgelegt, die speciellen Vorarbeiten für die erstere bis auf die wegen der Entfestigung noch offene Frage der Einführung in dem Rayon von Köln nahezu beendigt.

12) Was die Fortsetzung der Elberfeld-Kölner Bahn nach Köln und Ründeroth resp. Obercassel (11 Meilen) anlangt, so haben die speciellen Vorarbeiten für die Bauausführung, mit Ausnahme der nach Köln hin führenden Abzweigung begonnen.

13) Bochum-Essen mit Umgehung der Station Steele mit zunächst 3 Zechen-Anschlüssen ($15_{,8}$ Kilom.) wird zweigeleisig hergestellt und ist die Bahn im Bau begriffen und das Terrain meist erworben. Als wichtigste Station wird Wattenscheid angegeben.

14) Essen-Werden mit zunächst einem Zechen-Anschluss ($8_{,3}$ Kilom.) wird ebenfalls zweigeleisig ausgeführt und steht die landespolizeiliche Prüfung bevor. Mit der Terrain-Erwerbung noch nicht begonnen. Es ist ein Tunnel 300 Meter lang auszuführen.

15) Die Emscherthal-Bahn mit zunächst 25 Zechen-Anschlüssen ($77_{,0}$ Kilom.) wird ebenfalls zweigeleisig ausgeführt. Durch diese Bahn werden hauptsächlich die Zechen und Eisenwerke des Emscherthales angeschlossen. — Die Schwierigkeiten bestehen hauptsächlich in der vielfachen Ueberschreitung fremder Bahnen.

* Für den Güterverkehr am 10. d. M. eröffnet. Siehe die Bekanntmachung S. 694. Die Red.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

—*Hs*— Wien, 1. Juni 1872. (Witterungseinflüsse auf die Börse. April-Einnahmen. Concession Braunau-Strasswalchen. Thätigkeit des Abgeordnetenhauses in Eisenbahnsachen. Predilbahn. Krima-Reizenhain. Tarnow-Leluchow. Arlbergbahn. Gesetzentwürfe betreff. Pilsen-Klattau-Eisenstein-Böhm.-Bayer. Grenze und Dux-Pirna. Expropriations-Gesetz. Ungar. Bahnstatistik. Gerichtliche Entscheidung. Generalversammlungen der Graz-Köflacher, Böhmischen Nordb., Aussig-Teplitzer, Turnau-Kralup-Prager und Siebenbürger Eisenbahn. Projecte. Vicinalbahnen. Donau-Oder-Canal und Troppau-Trentschin, Wiener Verbindungsbahn. Quittungs- und Deckungssignale. Nord-, Nordwest-, Gisela-, Süd- und Rudolfsbahn. Ebensee-Ischl und Kaschau-Oderberger Bahn. Böhmische Bahnen.)

Die Freude über das endlich eingetretene Regenwetter wurde durch die aus Böhmen eingetroffenen Hiobsposten über die Bahnzerstörungen durch die so viel Menschenleben und Habe vernichtenden Hochwässer paralisirt. Für Ungarische Bahnen liess der Zweifel, ob die ersehnten Niederschläge nicht zu spät kamen, den Coursaufschwung nicht zu. Derselbe ist aber unfehlbar für die nächste Zu-

kunft zu gewärtigen, wenn die hoffentlich günstigen Nachrichten über die Ernteaussichten und die baldige Wiederherstellung der solid gebauten Böhmischen Bahnen eintreffen. Cours-Aufbesserungen erfuhren nur die Actien der Elisabeth-West pr. 252 um 2 und Südbahn pr. 203 um 1 fl.; dagegen schwächten sich Nord pr. 2265 um 25 fl., dann Böhm. West pr. 257 und Oesterr. Staats pr. 357 um je 5 fl., endlich Carl-Ludwig pr. 258, Franz Josef pr. 211, Südnorddeutsche pr. 183 und Ost 136 um je 1 fl.; gleich erhielten sich: Alföld 182, Fünfkirchen-Barcs 187, Lemberg-Czernowitz 164, Nordwest 216, Rudolf 186, Siebenbürger 183, Theiss 277 und Nordost 166 Kaschau-Oderberg mit 190 war auf die Nachricht stark gefragt dass 7000 Stück a 184½ für Berlin gekauft wurden. — Prioritäten waren wenig gefragt und verblieben zur vorwöchentlichen Notiz. Die für die nächsten Tage erwartete Emission von 8 Millionen der Elisabeth-Westbahn hielten die Speculation in Zaum.

Der Eisenbahnverkehr im Monat April 1872 ergab auf den im Betriebe stehenden Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen (exclusive der Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn, deren Betriebs-Ausweis nicht einlangte) und der Ungarischen Ostbahn*, von welcher Bahn nur die Einnahme bekannt gegeben wurde, bei einer Gesammtausdehnung von 1576,20 Meilen, die Beförderung von 2589913 Personen und 37944771 Centner Frachten. Die Gesammteinnahme betrug 11756271 fl. somit um 143922 fl. mehr als im Monat April 1871, wo das durchschnittliche Erträgniss 7500 pr Meile betrug welches diesmal von 9 Bahnen überschritten wurde u. z.: die Kaiser-Ferdinands-Norbahn, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, die Hauptbahn der Kaiserin-Elisabethbahn, die die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Ungarische Staatsbahnlinie Pest-Salgo-Tarjan, die Oesterreichische Staats- und Brünn-Rossitzer Bahn, Mohacs-Fünfkirchner Bahn, die Südbahn, die Böhmische Westbahn. Das Meilenerträgniss ergibt gegen April 1871 eine Zunahme bei der Neumarkt-Braunauer Bahn um 357,11, Ostrau-Friedlander Eisenbahn 117,30, Oesterreichischen Nordwestbahn 97,75, Budweiser Locomotivbahn 56,18, Ungarischen Staatsbahnstrecke Zakany-Agram 30,12, Budweiser Pferdebahn 28,73, Mährisch-Schlesischen Nordbahn 28,41, Aussig-Teplitzer Bahn 16,22, Königlich Ungarischen Staatsbahnlinie Pest-S.-Tarjan 12,26, Kronprinz-Rudolphbahn 10,94, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn 10,37, Böhmische Westbahn 10,29, Graz-Köflacher Eisenbahn 10,01, Alföld-Fiumaner Strecke Grosswardein-Essegg 7,81, Erste Siebenbürger-Bahn 7,70, Theiss-Eisenbahn 6,24, Buschtêhrader Eisenbahn 5 und endlich Lambach- Gmundener Bahn 3,12 Percent. Eine Abnahme bei der Ungarischen Ostbahn 1,77, Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 2, Hauptbahn der Kaiserin-Elisabethbahn 6,80, Böhmischen Nordbahn 8,28, Galizischen Carl-Ludwigbahn 10,25, Kaschau-Oderbergerbahn 11,52, Oesterreichische Staats- und Brünn-Rositzer Eisenbahn 12,47, Mohacs-Fünfkirchner Bahn 12,68, Kaiser-Franz-Josephs-Bahn 13,33, Arad-Temesvarer Eisenbahn 15,79, Fünfkirchen-Barcser Bahn 17,16, Ungarischen Statsbahnlinie Miskolcz-Banreve 17,74, Südbahnlinien im Ganzen 18,49, Südnorddeutschen Verbindungsbahn 22,45 und Turnau-Kralup-Prager Bahn 23,98 Percent.

Die Wiener Zeitung publicirt die Concessions-Urkunde für die Locomotivbahn von Braunau nach Strasswalchen, welche in 2 Jahren vollendet sein und dann wenn immer über Verlangen der Regierung an eine andere Bahnverwaltung gegen angemessene Entschädigung abgetreten werden muss. Staatsgarantie oder sonstige Begünstigungen werden dieser Bahn nicht gewährt.

Die Eisenbahn-Ausschüsse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses sind sehr thätig: Hinsichtlich der Predil- und Laaker Bahn wurde eine namhafte Anzahl von Interessenten und Experten vernommen, während die technischen Elaborate über die Predilbahn von der General-Inspection in einem stattlichen Bande veröffentlicht wurden.

Der Bericht des Eisenbahnausschusses über das Gesetz wegen Herstellung einer von der Hauptlinie der Buschtêhrader Eisenbahn bei Krima abzweigenden, an die Böhmisch-Sächsische Grenze bei Reizenhain führenden Eisenbahn-Linie ist erschienen. Der Ausschuss befürwortet die Annahme der Vorlage und empfiehlt der Regierung die Petition der Gemeinden Sebastiansberg, Merzbach und Ulmbach um Errichtung des Grenzbahnhofes bei Sebastiansberg „zur eingehenden Würdigung und besonderen Berücksichtigung."

Der Ausschuss des Abgeordnetenhauses für die Tarnow-Leluchower Eisenbahn hat seine Arbeiten geschlossen und wird im Laufe der nächsten Woche seinen Bericht dem Hause vorlegen. In einem gleich vorgeschrittenen Stadium befinden sich die Arbeiten der Ausschüsse für die Böhmischen Bahnen; die betreffenden Gesetzentwürfe werden sämmtlich noch in dieser Session ihre Erledigung finden. Der Ausschuss für die Arlbergbahn wird nächsten Montag den Schlussbericht des Referenten entgegennehmen. — Die technische Publication der Regierung über diese Bahn ist in 2. Auflage erschienen.

Der Handelsminister hat die Gesetzvorlage für eine Eisenbahn von Pilsen über Klattau nach Eisenstein an die Böhmisch-Bayerische Grenze eingebracht. Dem Entwurfe gemäss wird die Regierung ermächtigt, bei Concessionirung der Bahn die Steuer- und Gebühren-Befreiung auf die Dauer von zehn Jahren zu gewähren. Die übrigen Concessions-Bedingungen sind denen der Oesterreichischen Nordwestbahn analog. Rücksichtlich des Anschlusses an die Bayerischen Bahnen und des Betriebsdienstes auf der gemeinschaftlichen Wechselstation ist der Abschluss einem Staatsvertrage mit Bayern vorbehalten.

Dem Abgeordnetenhause liegt endlich ein Gesetzentwurf betreffs Concessionirung einer Eisenbahn Dux-Pirna von einem Puncte der Pilsen-Priesener Bahn nächst Mlatz über Carlsbad und Johann-Georgenstadt zum Anschlusse an die Sächsische Staatsbahn zur Beschlussfassung vor. Der Handelsminister beabsichtigt auch noch die Einbringung eines Gesetzes zur Sicherstellung der Fortführung der Prag-Duxer Bahn von Brüx aus über Oberleutensdorf-Osseg und Klostergrab an die Böhmisch-Sächsische Grenze bei Muldau. Durch die Concessionirung dieser beiden Bahnlinien entledigt sich die Oesterreichische Regierung der ihr nach dem Staatsvertrage mit Sachsen vom 24. December 1870 obligenden Verpflichtungen und es resultirt nach diesem Vertrage nur noch die Verpflichtung zum Bau einer Eisenbahn zwischen Dux und Pirna. Die Sächsische Regierung hat sich nun wiederholt an das Ministerium des Aeussern wegen Sicherstellung dieser Bahnlinie gewendet, und deren neueste Vorstellung soll denn auch die gewünschte Wirkung erzielt haben. Es steht nämlich die Concessionirung der Bahn, selbstverständlich nur mehr von Klostergrab aus an ein Consortium, in nächster Aussicht.

Das Oesterreichische Expropriations-Gesetz für Eisenbahnen soll nur im Vereine mit der allgemeinen Expropriations-Vorschrift die nothwendig gewordene Umgestaltung erfahren, was natürlich erst nach längeren Erhebungen geschehen kann. Inzwischen ist bereits in dieser Session des Reichsrathes auf dem Wege von Novellen zu dem bestehenden Gesetze den dringendsten Bedürfnissen Rechnung getragen worden. Demnächst soll auch im Verordnungswege eine Feststellung des bei Expropriations-Angelegenheiten der Eisenbahnen von Seite der Verwaltungsbehörden einzuhaltenden Verfahrens erfolgen. Durch dasselbe soll nicht nur die raschere Fällung des Expropriations-Erkenntnisses in erster Instanz bezweckt, sondern auch die Recursbehandlung beschleunigt werden.

Das Königl. Ungarische statistische Büreau versendet an die Bahnverwaltungen mit sehr vielen einschlägigen Unterabtheilungen und Rubriken versehene Tabellen, welche die Ausfüllung folgender auf das Jahr 1871 bezüglichen Daten verlangen: A. Bau- und Ausrüstungskosten, Anlagecapital, B. Pferdekraft, Gewicht, Tragfähigkeit etc. der Locomotive, C. Personenwagen, D. Lastwagen, E. Anschaffungspreis und Reparaturkosten der Fahrbetriebsmittel, F. Personenverkehr, G. Zugsverkehr, H. Verkehr von Gepäck, Lebendem und Wagen, I. gesellschaftliche Einnahme, K. gesellschaftliche Ausgaben, L. das Anlagecapital, M. Bilanz, N. Ausserordentliche Vorkommnisse.

Eine obergerichtliche Entscheidung erklärt die Verwechslung von 2 mit demselben Signo und als Kuh- resp. Terzenleder bezeichneten Ballen als eine „böswliche Handlungsweise" des Art 427 H. G. B. und zwar wegen Mangels der gehörigen Aufmerksamkeit oder des gehörigen Fleisses von Seite des betreffenden Personals und verurtheilt die Bahnverwaltung zum Ersatz der Gewichtsdifferenz nach dem den Normalwerth übersteigenden Facturawerthe.

General-Versammlungen hielten, ausser der bereits erwähnten der Dux-Bodenbacher E., folgende Bahnen ab: 1) Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft beschloss die Verwendung des Reinertrages per 419966 fl. in der Weise, dass nach Abzug der Tantièmen per 20998 fl., der Actien-Tilgungsquote per 3400 fl. und des Beitrages für den Reservefond per 11867 fl. der Restbetrag von 383701 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 24 fl. für die im Umlaufe befindlichen 15085 Actien erster Emission verwendet und der Rest von 21661 fl. dem Schienen-Erneuerungsfond zugeschrieben werde. Es wird demnach der Juli-Coupon mit 19 fl. eingelöst.

2) Die Böhmische Nordbahn beschloss, von dem Betriebsüberschuss per 361190 fl. dem fundus instructus 30000 fl., dem Reservefond 16559 fl. zuzuweisen und mit dem Rest per 313662 fl. den Actiencoupon mit 4 Proc. oder 6 fl. zu bezahlen. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, mit der Oesterreichischen und Sächsischen Regierung Verhandlungen einzuleiten behufs Concessionserlangung zu den Bahnstrecken von Schandau bis an die Sächsische Grenze bei Sebnitz, von Bautzen nach Kamenz, von Leitmeritz eventuell Postelberg über Leipa nach Liebenau eventuell Reichenberg; weiters wurde der Verwaltungsrath zur Geldaufbringung ermächtigt, falls eine oder die andere dieser Concessionen erlangt würde. Die Eröffnung der Bahn Bensen-Leipa erfolgt Ende Juni, der zweite Nordbahnanschluss Rumburg-Ebersbach wird erst mit Jahresschluss vollendet.

3) Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurde von dem Reingewinn per 516709 fl. 6 kr. zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1870 im Betrage von 8245 fl. 33 kr. (nach Abzug der für den Reserve-, Erneuerungs- und Pensionsfond, dann der als Tantième für den Verwaltungsrath bestimmten Summe, in dem Betrage von 420840 fl. eine 5proc. Dividende und eine 7proc. Superdividende, daher per Actie 25 fl. 20 kr. Oe. W. zu vertheilen und den Betrag per 9262 fl. 49 kr. als Gewinnvortrag für das Jahr 1872 zu belassen beschlossen und der Verwaltungsrath ermächtigt, von der

* Siehe die Einnahme-Uebersicht der Oestereichischen-Ungarischen Eisenbahnen im April 1872 in No. 66 S. 664 unserer Zeitung. Die Red.

letzteren Summe einen Beitrag zur Linderung des durch die letzten Ueberschwemmungen in Böhmen voraussichtlich eintretenden Nothstandes zu leisten.

4) Die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn beschloss, vom Reingewinn per 415384 fl. fünf Procent per 20769 fl. für den Reservefonds und zehn Proc. per 19461 fl. als Tantième für den Verwaltungsrath zu verwenden; 2000 fl. dem Pensionsfond und 13000 fl. der nächsten Jahresrechnung zuzuweisen. Der Juli-Coupon wird mit 18 fl. per Actie eingelöst. Weiter wurde beschlossen, behufs Bau-Ausführungen und Vermehrung der Betriebsmittel Actien und Prioritäten bis zur Höhe von $2^1/_2$ Millionen zu emittiren.

5) Bei der Ersten Siebenbürger Bahn übersteigt der vom Staate in Anspruch genommene Zinsenzuschuss den vorjährigen um 612665 fl. (1870: $0{,}_{455}$, 1871: $1{,}_{067}$ Millionen), was bei einem reinen Mehrerträgniss von 38190 fl. zumeist daher stammt, dass im Depot bei der Creditanstalt befindlich gewesene 3916 Stück Actien und Prioritäten ausgegeben wurden, demnach 780000 Francs mehr zu verzinsen waren, in nicht geringem Grade jedoch auch daher, dass der Stand der Betriebsmittel weder der Anlage, noch den Anforderungen an die Leistungsfähigkeit entsprach, was nun durch die beantragte Vermehrung der Locomotiven und Waggons nicht mehr der Fall sein dürfte. Der Verwaltungsrath wurde zur Beschaffung des erforderlichen Capitals und zur Erwerbung der Concession für die Arad-Szegedin'er Bahn ermächtigt.

Von neuen der Realisirung entgegengehenden Projecten sind folgende zu nennen: 1) Die Ungarische Regierung ist mit der Frage beschäftigt, anstatt des dem Lande nöthigen Strassennetzes Vicinalbahnen zu bauen, deren Kosten wohl höher kämen, als die der Strassen, die jedoch mit einem einheitlichen und durchgebildeten Eisenbahn-Systeme dem Lande ziemliche Vortheile bieten können. Die Regierung steht deshalb in lebhaften Unterhandlungen mit einem Banken-Consortium, welche zu einem bestimmten Resultate noch nicht geführt haben und vielmehr vorläufig auch nur darauf hinauszugehen scheinen, der Ungarischen Regierung über die Möglichkeit der Durchführung dieses Projectes gewissermaassen Materiale an die Hand zu geben.

2) Der Donau-Odercanal ist auf eine Länge von $26{,}_5$ Meilen projectirt, läuft bis Oderberg fast durchgängig neben der Nordbahn, welcher er grosse Concurrenz bieten wird, und bei Lundenburg erhält er einen kleinen Zweigcanal in diese Stadt, während er die Stadt Kremsier, welche die Nordbahn nicht direct berührt, durchschneidet. Die Regierungsvorlage soll schon in dieser Session vorgelegt werden, um die Inangriffnahme der nöthigen Bauten unverzüglich veranlassen zu können.

3) Mit diesem Canale kommt das Project einer Eisenbahn von Troppau über Wal.-Meseritsch durch den Vlarapass an die Ungarische Grenze gegen Trentschin (zum Anschluss an die Ungarische Nordwestbahn) wieder in Fluss. Da die Trace des Canals und die der Bahn auf einander Einfluss haben und die erstere das längst fertige Project der letzteren zum Theil modificirt, dürften die Unterhandlungen für beide Projecte gleichzeitig gepflogen und ebenso die betreffenden Gesetzesvorlagen gleichzeitig eingebracht werden. Als Concessionswerberin für die Bahn nennt man uns die Mährisch-Schlesische Centralbahn, welche sich bereit erklärt haben soll, den Bau gegen Gewährung der Steuerbefreiung für einige Jahre zu übernehmen.

4) Das Consortium der Wiener Verbindungsbahn beabsichtigt, den vor dieser Bahn als die besten Verbindungsader zwischen den einzelnen Vororten und Vorstädten Wiens gelegenen Platz zur Anlage eines Centralbahnhofes zu acquiriren.

Von den einzelnen Bahnen ist Folgendes zu bemerken: Auf dem Bahnhofe der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Wien sind optische Signalvorrichtungen zum Ertheilen sogenannter „Quittungs- und Deckungssignale“ aufgestellt, die bei den Berathungen über ein einheitliches Signalwesen für die Oesterreichischen Bahnen mit in Betracht gezogen werden sollen. Dieselben entsprechen den Bestimmungen der „Grundzüge für die einheitliche Gestaltung der Haupteisenbahnen Deutschlands“, sind nach dem System des Hofrathes Freiherr v. Weber construirt und haben die Vorzüge grosser Sicherheit der Wirkung, Einfachheit und Wohlfeilheit, indem sie die Signale bei Tag wie bei Nacht durch dieselben Handbewegungen des Wärters ertheilen und zum Geben der Nachtsignale nur Einer Laterne bedürfen. Die Direction will auf der neuen Bahnstrecke der Nordbahn vom Wiener Bahnhofe bis zur neuen Brücke über die Donau nur vier Durchlässe durch den Bahnkörper für den allgemeinen Verkehr anbringen lassen und spricht auch für diese die namhafte Entschädigung von 250000 fl. aus dem Donauregulirungsfonds an. Die Vertreter der Gemeinde Wien haben jedoch gegen diese geringe Zahl von Durchlässen Verwahrung eingelegt und haben für jeden Strassenzug, der dort ausmündet, einen Durchgang, also deren circa zehn und zwar schon deshalb angestrebt, weil nicht nur der öffentliche Verkehr leiden würde, sondern weil auch die von der Donauregulirung gewonnenen Gründe entwerthet würden, wenn die Strassenzüge in Sackgassen auslaufen. Der fragliche Gegenstand wird dem Handelsministerium zur Entscheidung vorgelegt.

Die der Oesterreichischen Nordwestbahn, wie erwähnt, zum Zwecke von Bauherstellungen von der Regierung zugestandene Capitalsvermehrung beträgt 3773000 fl. Diese Bahn liefert schon gegenwärtig ein Erträgniss, welches ihr die staatliche Zinsengarantie für heuer entbehrlich machen dürfte, indem sie im Durchschnitte 20000 fl. bis 21000 fl. täglich einnimmt und ein Erträgniss von 20000 fl. nach Abzug von 40 Procent Spesen hinlänglich ist, um die 5procentigen Zinsen zu leisten. Gegenwärtig, wo die Bahn ihren eigenen Bahnhof in Wien benützt und Eilzüge einführt, werden sich die Betriebsresultate noch wesentlich steigern.

Die Offert-Ausschreibung für die Gisela Bahn steht nahe bevor, doch sollen an derselben nur die Besitzer von Vorconcessionen und die Anschlussbahnen Antheil nehmen. Die Südbahn, welche concessionsmässig ein Vorrecht auf diese Linie hat, ist aufgefordert worden, sich zu äussern, wie sie es damit halten wolle. Die Elisabeth-Westbahn bewirbt sich bekanntlich ebenfalls um die Concession für die Giselabahn.

Die commissionelle Verhandlung wegen Feststellung der Bahntrace zwischen Ebensee und Ischl ist beendet und liegt das Referat dem Ministerium zur Genehmigung vor.

An der Legung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Judendorf-Graz der Südbahn wird rüstig gearbeitet. Heuer wird dasselbe bis Stübing, im nächsten Jahre bis Frohnleiten fertig. Die Linie Graz-Wien ist dann durchaus eine Doppelbahn.

Die Strecke Rottenmann-Weyer der Rudolfsbahn, deren Vollendungstermin auf den 11. November d. J. festgesetzt war, soll schon Ende Juni dem Verkehr übergeben werden.

Nachdem sämmtliche Linien der Kaschau-Oderberger Bahn im Betriebe sind, entbehrt diese für den Transitverkehr hochwichtige Bahn noch immer des directen Anschlusses an die Ungarische Staatsbahn, welche ihr naturgemäss einen grossen Transport zuführen wird. Das Mittelglied zwischen diesen Bahnen, nämlich die Linie Altsohl-Ruttek ($12{,}_6$ Meilen lang) soll schon im Juni eröffnet und hierdurch die directeste und kürzeste Verbindung von Oderberg bis Baziasch, beziehungsweise zwischen Deutschland und der Levante, erreicht werden.

In Folge der Betriebsstörungen in Böhmen durch die Wolkenbrüche, wurden der Vorstand der Betriebs-Abtheilung der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und drei höhere General-Inspections-Beamte an Ort und Stelle mit der Weisung entsendet, den Umfang der Beschädigungen zu constatiren und wegen raschester Beseitigung der Verkehrshindernisse die geeigneten Vorkehrungen zu treffen.

Die Flügelbahn Smichow-Hostiwic der Buschtêhrader Bahn ist bereits im Bau vollendet und hat die Direction um die Vorrevision der Strecke und die Einleitung der Brückenproben beim Ministerium nachgesucht.

## Ausland.

— *st.* — Das erste Betriebsjahr der Rigi-Eisenbahn. Die Rigibahn, d. i. die Bahnstrecke von Vitznau bis Staffelhöhe in einer Länge von $5{,}_1$ Kilometer = 17000′ wurde am 23. Mai 1871 eröffnet und wurden von da bis 15. October im Ganzen 457 fahrplanmässige Personenzüge zu Berg und ebensoviele zu Thal und ausserdem 294 Personenzüge, welche nicht im Voraus im Fahrtenplan bestimmt wurden zu Berg und ebenso zu Thal ausgeführt. Güterzüge wurden bergwärts 245 und thalwärts 245, zusammen 490 befördert. Personen- und Güterzüge kamen demnach in der Betriebssaison 1992 zur Ausführung. Da nur 3 Locomotiven im Dienste waren, treffen durchschnittlich 664 Züge auf jede Maschine. Durchschnittlich kamen auf jeden Tag der Betriebssaison über 13 Züge und auf jede Maschine $4{,}_5$ Züge täglich. Im Ganzen haben die Maschinen 10159 Kilometer zurückgelegt. Die grösste Leistungsfähigkeit beim Personentransport entwickelten die drei Maschinen am 7. August.

An diesem Tage wurden: bergwärts 545, thalwärts 425, zusammen 970 Personen befördert. Im Ganzen wurden $60262^1/_2$ Personen (bergwärts $31559^1/_2$) befördert, mit einer Einnahme von

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | 222478 Frcs. | 90 Cent. |
| sowie $5437{,}_5$ Ctr. Gepäck | = | 7168 „ | 40 „ |
| und 32005 „ Waaren | = | 27735 „ | 65 „ |
| | Total-Einnahme | 257382 Frcs. | 95 Cent. |

Der Reinertrag entzifferte sich mit 177032 Frcs. 75 Cent., hiervon wurden a) an Dividende auf das Actiencapital von 1250000 Frcs. à 10% bezahlt 135000 Frcs.

b) in den Reservefond verwiesen 40000 Frcs.

c) auf neue Rechnung vorgetragen 12032 „ 75 Cent.

Ein gewiss sehr günstiges Resultat, welches mit dem bei der Gründung des Unternehmens aufgestellten Rentabilitäts-Nachweis vollkommen übereinstimmt; es ist dabei noch zu bemerken, dass auch nicht der geringste Unfall in dem ersten Betriebsjahr vorgekommen ist, woraus ebensowohl die Richtigkeit des aufgestellten eigenthümlichen Betriebssystems, als auch die sorgfältige Ausführung der Construction hervorgeht, sowie zugleich auch die Umsicht und Thätigkeit des den Betrieb persönlich leitenden Herrn Oberst Näff, desgleichen auch die stete Sorge und gewissenhafte Aufsicht über das Betriebsmaterial des Herrn Maschinendirectors Riggenbach lobend anzuerkennen ist.

Eine Concurrenz ist denn auch für dieses Unternehmen bereits entstanden, indem eine in Arth gebildete Rigibahn-Gesellschaft eine

zweite Linie von Arth aus baut, deren Unterbau im vorigen Herbst jedoch nicht vollendet wurde. Beide Linien sollen auf Staffelhöhe in geeignete Verbindung treten und von dort bis Rigi-Kulm von der Vitznauer Gesellschaft, nach dem bewährten und soliden System sowohl der Bau ausgeführt, als der Betrieb auf eine bestimmte Reihe von Jahren übernommen werden. Ausserdem sind Verhandlungen im Werk, welche auf die Verschmelzung beider Gesellschaften resp. die Abtretung der ganzen Schwyzerischen Concession an die Vitznauer Gesellschaft abzielen. Es ist daher mit Sicherheit zu erwarten, dass in diesem Jahre nicht nur von Vitznau, sondern auch von Arth aus die Reisenden in bequemen Eisenbahnwagen die höchste Spitze des Rigi ersteigen können. Eine Thatsache, welche vor 10 Jahren noch für unmöglich gehalten wurde.

(Nach dem „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.“)

*st.* **Die Rumänischen Eisenbahnen.** Veranlasst durch den Aufsatz in der Deutschen Bauzeitung über die Rumänischen Eisenbahnen, aus dem wir in No. 67 S. 672 des laufenden Jahrganges unserer Zeitung Mehreres wiedergegeben haben, veröffentlicht Sonne in erstgenannter Zeitschrift weitere Notizen über denselben Gegenstand, denen wir Folgendes entnehmen:

Die Böschungen der Einschnitte, welche allerdings mit Ausnahme einiger weniger mit einhalbfacher Böschung ausgeführt waren, haben nicht allein zu Klagen sehr ernste Veranlassung gegeben, sie sind sogar bereits nach dem nassen Winter 1870—1871 fast total ruinirt, derart, dass überall die Aenderung in $1^1/_2$fache Böschungen vorgenommen werden muss. Die Einschnitte der Rumänischen Eisenbahnen sind eben Einschnitte in Lehmboden und die Vernachlässigung der für solche Einschnitte bestehenden Regeln hat nicht verfehlt sich zu rächen. Wo $^1/_2$fache Böschungen ausgeführt sind, hat sich auch nirgend eine schützende Vegetation verbreitet, die sonst in Rumänien sich überall mit grosser Leichtigkeit in merkwürdiger Ueppigkeit bildet.

Die Erdarbeiten wurden übrigens auf der ganzen Bahn durch Seitenentnahme, resp. Seitenaufsatz hergestellt, und zwar wurde so consequent dabei verfahren, dass sehr oft dem beim Deutschen Bahnbau ausgebildeten Ingenieur diese so weit getriebene Consequenz von recht problematischem Nutzen erschien. Den Angaben in obenerwähntem Aufsatze über die Tauglichkeit der Rumänischen Arbeiter stehen Sonne's Erfahrungen diametral gegenüber. Auf der Strecke Bukarest-Pitestc wurden fast nur Bulgaren und Serben verwandt, weil die Rumänischen Leute theils zu wenig kräftig und willig waren, theils auch zu wenig zuverlässig. Den Slavischen Arbeitern wurde pro Tag 8 bis 9 lei vecchic (24 bis 27 Silbergroschen) und 1 Brod gegeben. Bei Accordarbeit bekamen sie 60 bis 90 Centimes pro Kilom., je nach der Bodenbeschaffenheit und der Jahreszeit. Von den Brücken wurden mehrere in Ziegelrohbau ausgeführt und theils mit Marseiller Ziegeln verblendet, theils aber auch mit einheimischen, aber von Italienern angefertigten Ziegeln erbaut, was den Beweis lieferte, dass es sehr wohl möglich sei, auch Rumänische Ziegel befriedigend herzustellen. Die von Inländern, meistens Zigeunern, angefertigten Ziegel sollen überhaupt nur bei Bahnwärterhäusern verwendet worden sein.

Die von Engländern erbauten Moldauischen Chausseebrücken, die der Aufsatz erwähnt, sind im letzten und vorletzten Winter zum Theil fortgespült worden. Die einzelnen Schraubenpfähle der Pfeiler begünstigten Wirbelbildungen, welche den Boden in wenigen Stunden um viele Meter auskolken können, und sind bei dem Rumänischen Lehmboden nur haltbar, wenn man den Grund durch Steinpackung etc. sichert, ein Mittel, welches allerdings die Billigkeit der Schraubenpfähle illusorisch macht.

⊙ **Aegypten.** Der Bau der Aegyptischen Bahnen schreitet rasch vorwärts. Vor Kurzem wurde eine neue Linie, die von Mausourah bis Damiette durch den Director der Aegyptischen Bahnen, Omer Pascha, eröffnet und steht dieselbe bereits im Verkehre. Diese Bahn, eine Verlängerung der Tanta-Talkaer Bahn, setzt den bedeutenden Marktverkehr Damiette's in directe Verbindung mit Alexandrien und Kairo.

—*t.*— **Die Mid-London Bahn.** Eines der wichtigsten Eisenbahnprojecte, welche in diesem Jahr dem Englischen Parlament vorliegen, ist der Plan der Mid-London-Bahn. Nach diesem Plan, welcher von den Ingenieuren Hawkshaw und Falkiner ausgeht, handelt es sich dabei um zwei Bahnen, die eigentliche Mid-London-Bahn oder Mid-London-Eastern Section, und die Mid-London Western Section. Es wird dabei beabsichtigt, eine Bahn mitten durch London hindurch von den westlichen bis zu den östlichen Grenzen der Stadt zu führen. Mit der London Central Bahn, welche von Charing Cross nach St. Pancras führt, soll eine Verbindung hergestellt werden, ebenso mit der London-Chatham and Dover Bahn bei Farringdon-road, und mit der East-London Bahn an der östlichen Grenze der Stadt, ein wenig nördlich von den London-Docks. Im Zusammenhang mit dieser Eisenbahn-Anlage sollen auch 2 neue Strassen, zwischen Giltspur-street, Moorgate-street und Whitechapel-High street ausgeführt werden.

An ihrem westlichen Ende soll die Mid-London-Western Section etwas östlich von Willesden, sich an die London and North Western Bahn anschliessen. Die Western Section durchschneidet erst freies und offenes Terrain, wird dann unter dem Regent's Canal durchgeführt und kommt zuerst bei Edgeware-road mit Gebäuden in Berührung. Die stärkste Steigung auf diesem Theile der Bahn ist 1:100 auf der übrigen Bahn 1:70, die schärfsten Curven sind von 660 Fuss, Halbmesser. Auf der Western Section werden 5 Stationen vorkommen, nämlich eine bei dem Anschluss an die London and North Western Bahn, welche Station die Kensal and Kilburn Station heissen soll, ferner die Malvern-road Station, die Portsdown-road Station, welche etwa 8 Fuss unter der Terrain-Oberfläche liegt, die Maida-Hill Station, welche etwa 20 Fuss tief, und die Marylebone-road Station, welche etwa 26 Fuss tief unter dem Terrain liegen wird.

Die Eastern Section beginnt bei Marble Arch, wo die Western Section endigt, und führt quer durch die inneren, dichtbebauten Stadttheile bis zum Anschluss an die East London Bahn. Unterwegs erhält sie, wie oben bereits erwähnt ist, Verbindungen mit der London Central Bahn und der London, Chatham and Dover Bahn. Zwischen Marble Arch und Dean-street liegt die Bahn 17 bis 34 Fuss tief unter der Strassen-Oberfläche. Bei der Kreuzung mit der Central London Bahn wird die Bahn auf 42 Fuss Tiefe gesenkt, um unter jener Linie durchpassiren zu können, dann hebt sie sich wieder bei Lincoln's-inn-fields bis auf 16 Fuss Tiefe unter der Terrain-Oberfläche. Von da bis Farringdon-road variirt die Tiefe zwischen 32 und 35 Fuss. Bei Gravel-lane erreicht die Bahn sogar 36 Fuss Tiefe, um unter der Metropolitan Bahn hindurch geführt zu werden. Die stärkste Steigung dieser Bahnstrecke ist 1:60, mit Ausnahme einer einzigen Steigung 1:37, auf 480 Fuss Länge, bei der Kreuzung mit der London, Chatham and Dover Bahn. Auf der Eastern Section kommen 10 Stationen vor, nämlich bei Cumberland-gade, bei Regent-street, bei Tottenham Court-road, bei Holborn and Inns of Court, bei Charterhouse-street, bei dem Post-Office, bei der Bank, bei Bishopsgate-street, bei Whitechapel und bei Commercial-road. Auf Wunsch des General-Postamtes wird wahrscheinlich eine kurze Zweigbahn in den Hof des Post-Office hineingeführt werden, um von dort die Briefbeutel per Bahn nach der London and North Western Bahn zu befördern. Alle Stationen, ausgenommen diejenigen unter der neuen Strasse, sollen in offenen Einschnitten liegen. Mr. Hawkshaw's Kostenanschlag für das ganze Unternehmen, mit Einschluss der neuen Strassen, beläuft sich auf 4 766 494 £, wovon auf die neuen Strassen 1 400 000 £ kommen.

(Nach dem Engineering.)

—*t.*— **Die Madeira und Mamoré-Bahn.** Die Republik Bolivia, welche ein grosses Gebiet im Centrum von Südamerica besitzt, hat nur einen unbedeutenden Küstenstrich am Stillen Ocean und ist durch die Gebirgskette der Anden von dieser Küste so gut wie abgetrennt, dagegen durch ihre Ströme auf Verbindung mit Brasilien, Paraguay und den Argentinischen Staaten angewiesen. Bolivia hat 3 Millionen Einwohner und einen unermesslichen Reichthum an edlen und unedlen Metallen, u. A. die berühmten Minen von Potosi, welche in den 3 Jahrhunderten ihres Bestehens insgesammt einen Ertrag von 163 Millionen £ abgeworfen haben und auch jetzt noch jährlich $^1/_2$ Million £ abwerfen. Die bedeutendsten Ströme von Bolivia sind der Beni und der Mamoré, welche vereinigt den Madeira bilden, den grössten Nebenfluss des Amazonenstroms. Der Amazonenstrom und der Madeira sind bis fast zur Grenze von Bolivia schiffbar, dann beginnt aber eine 230 Engl. Meilen lange Stromstrecke des Madeira, welche nicht schiffbar ist, und sodann folgt wieder ein Netz schiffbarer Flüsse von 3000 Engl. Meilen Gesammtlänge, welches alle fruchtbarsten Districte des Landes durchschneidet. Der nicht schiffbare Theil des Madeira soll nun durch eine Eisenbahn umgangen werden, welche nebst einer Correction des Stromes behufs Schiffbarmachung desselben von 2 Deutschen Ingenieuren, Joseph und Franz Keller, projectirt ist. Der Bau der Bahn, welche $153^1/_2$ Engl. Meilen lang ist und 1 Meter Spurweite erhalten, also als schmalspurige Bahn construirt werden soll, ist für die runde Summe von 600000 £ der Public Work Construction Company übertragen. Dieselbe beginnt bei den unteren Stromschnellen in der Nähe von San Antonio und führt von dort in ziemlich gerader Richtung bis zu den oberen Stromschnellen bei Guajara-Merin. Wahrscheinlich wird der grösste Theil der projectirten Brasilianischen Bahnen ebenfalls schmalspurig, mit 1 Meter Spurweite, construirt werden.

Die Hauptschwierigkeit beim Bau der genannten Bahn wird darin bestehen, dass dieselbe fast auf ihre ganze Länge durch Urwald zu führen ist, und dass dieser Urwald auf 100 Fuss Breite erst gelichtet sein muss, ehe mit dem eigentlichen Bahnbau begonnen werden kann. Die Erdarbeiten werden nicht bedeutend sein, dagegen werden verschiedene grössere und kleinere Nebenflüsse des Madeira zu überbrücken sein, von denen der Jaci Parana 300 Fuss, der Tres Irmãos 180 Fuss, der Caripuna und der Riberão je 120 Fuss, und 36 kleinere Flüsse 30—90 Fuss Durchflussweite erfordern. Das Betriebs-Material der Bahn soll vorläufig nur aus 5 Locomotiven, 9 Personen- und 100 Güterwagen bestehen. Der jährliche Export, welchen die Bahn vermitteln wird, ist auf 20870 Tons, der jährliche Import auf 15600 Tons veranschlagt, abgesehen von dem zu erwartenden Localverkehr. Wenn die Bahn vollendet ist, so wird man von London aus die Republik Bolivia in 30 Tagen erreichen können und es können dann, weil die Schifffahrt auf dem Amazonenstrom und seinen Nebenflüssen allen Nationen freigegeben ist, Europäische Dampfschifffahrtsgesellschaften auf diesem kürzesten Wege eine directe Verbindung mit Bolivia herstellen.

(Nach dem Engineering.)

*st.* **Eisenbahnen in Victoria-Land.*** Die bisher mit breiter Spur angelegten Eisenbahnen in Victoria weisen ein so schlechtes Erträgniss auf, dass die Forderung nach einer engen Spur für die neu zu erbauenden Linien mit äusserster Hartnäckigkeit von der einen Parthei, welche die bereits gemachten Fehlgriffe und die Eisenbahnschuld nicht noch vergrössern möchte, immer wieder aufgestellt wird, während die andere, in ihren persönlichen Interessen dadurch bedrohte Parthei alle möglichen Hebel zur Unterdrückung derselben in Bewegung setzt. Zur Beurtheilung der Sachlage liegen folgende Daten vor: Die Anlage der sämmtlichen bis jetzt gebauten Linien repräsentirt im Ganzen ein Capital von 11623888 £, so dass ungefähr pr. Meile 53500 £ entfallen; die reine Einnahme betrug 1870 blos 310409 £ oder $2_{,67}$ proCent des Anlagecapitals. In Folge dessen wächst das Deficit jährlich und erreichte 1870 die Summe von 2262937 £. Allerdings war in diesem Jahre das Reinerträgniss besonders niedrig, und mussten dem entsprechend auch die Dividenden sich gestalten, allein selbst in den ergiebigsten Jahren standen die Erträgnisse in keinem Verhältnisse zum Anlagecapital, so dass wohl als feststehend angenommen werden darf, dass sich die gegenwärtigen Linien in einem hoffnungslosen finanziellen Zustand befinden, und stets eine Last für das Land bleiben werden. Ungeachtet nun nach des Chef-Ingenieurs eigener Darlegung die Ausdehnung des Netzes mit der bisherigen Spurweite dieselben traurigen Resultate, welche jetzt täglich erzielt werden, erwarten lässt, so konnte doch die Regierung sich noch immer nicht, hauptsächlich von der Gegenparthei gedrückt, entschliessen, die Verantwortung eines angeblich gewagten Experimentes, dadurch, dass eine andere Spurweite eingeführt würde, zu übernehmen.

Der Haupteinwurf gegen die schmale Spur betrifft natürlicherweise die Umladekosten, wenn die Fracht von der breiten auf die schmale Spur übergeht. Für die neu zu bauenden Linien würde sich, bei einem muthmasslichen Verkehr von 40000 Tonnen nach jeder Richtung und der daraus zu erzielenden Einnahme von 132800 £ die Umladegebühr, nach anderwärts gemachten Erfahrungen, höchstens auf 1350 £ oder 1 proCent der ganzen Einnahme belaufen, welcher Auslage jedoch die bessere, öconomischere Ausnützung des leichten Wagenparks, verglichen mit dem schweren Fahrmaterial der breiten Spur, entgegensteht.

Unter allen Umständen liegen die Vortheile des raschen Baues, der geringeren Unterhaltungs- und Betriebs-Kosten auf Seite der schmalen Spur, während anderseits die Annahme der breiten Spur nur die der Colonie-Regierung so wohlbekannten Unzukömmlichkeiten und Verluste im Gefolge hätte; es ist demnach sehr wünschenswerth, dass diese Frage gewissenhaften, fähigen und vorurtheilsfreien Ingenieuren überantwortet werde, welche zum Wohl des Landes durch richtige Erkenntniss der Vortheile, die die schmale Spur mit sich bringt, auch die Regierung einer schweren Verantwortung entheben würden.

Die Gegenargumente, welche die Anhänger der breiten Spur in den Parlamentsdebatten vorgebracht haben, sind meist ganz haltlos. So wurde bemerkt, dass die Kosten bei der schmalen Spur blos 300 £ geringer seien, dass die Veränderung in der Spur unübersteigliche Hindernisse bereite u. dergl. m. Ein schlagendes Beispiel für den Capital-Aufwand bieten auch die Norwegischen Bahnen, wo die Stephenson'sche Spur von 4 Fuss 8½ Zoll 11000 £ pr. Meile und Piehl's System nur gegen 3500 bis 6000 £ kostet. Auch diese Thatsache wurde, jedoch mit dem Unterschiede, dass der Herstellungspreis angeblich bei beiden Systemen gleich (!) gewesen sei, in die Debatte geführt u. s. w.

Allen persönlichen und kleinlichen Interessen zum Trotze, lässt sich noch immer die glückliche Lösung einer das Wohl des Landes so tief berührende Frage erhoffen, da es die sehr eifrige Parthei für schmale Spur nicht an Bemühungen hierzu wird fehlen lassen und auch bereits schon manche Erfolge errungen hat.

(Nach der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

* Siehe auch Jahrgang 1870 No. 3 S. 38. Die Red.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Der bisherige Baumeister Robert Ruttkowski in Breslau ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Oberschlesischen Eisenbahn angestellt worden. — Ein Maschinen-Techniker und ein Zeichner finden bei der Berlin-Stettiner Bahn sofort Beschäftigung. Siehe die Annonce S. 696.

**Bayerische Ostbahnen.** Der Betriebsingenieur A. Beichele wurde von Passau nach Nürnberg versetzt.

**Oesterreichische Südbahn.** Der Oberinspector vorgenannter Bahn und Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Bahn, Rud. Stradal, ist am 6. d. M. in Wien verstorben.

# Officielle und Privat-Anzeigen.


## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem 10. Juni d. J. wird die Station **Bestwig-Nutlar** der oberen Ruhrthal-Bahn für den Güter-Verkehr eröffnet. Die Tarifsätze nebst Tarifbestimmungen und Meilenzeiger für die Strecke Meschede-Bestwig sind in dem, mittelst unserer Bekanntmachung vom 27. Januar c. publicirten Nachtrage IV zum Local-Tarif vom 1. October 1870 bereits enthalten. Das Betriebs- und Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands treten mit dem obigen Tage auch für diese Station und für die Bahnstrecke Meschede-Bestwig in Kraft. Die Benutzung des Bahn-Telegraphen für den Privat-Depeschen-Verkehr ist unter den Bedingungen der für die übrigen von uns verwalteten Eisenbahnen geltenden Vorschriften auch für die genannten Stationen gestattet.

Elberfeld, den 7. Juni 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1872 fälligen Dividenden-Coupons für das Verwaltungsjahr 1871 werden in Gemässheit des Generalversammlungs-Beschlusses vom 25. Mai 1872 mit 18 fl. Ö. W. in Banknoten 6 Stück eingelöst werden.

Die Einlösung dieser Dividenden-Coupons, gleichwie der mit 1. Juli 1872 fälligen halbjährigen Silberzinsen-Coupons der Prioritäten mit 2 Thaler 15 Sgr. oder 3 fl. 75 kr. Ö. W. in Silber 6 Stück erfolgt vom **1. Juli 1872** ab bei nachstehenden Zahlungsstellen:

1. in **Prag** bei der **Haupt-Cassa der Gesellschaft No. 1012/I.**
2. „ „ bei der **Allgem. Böhmischen Bank,**
3. „ „ bei **Herrn Moritz Zdekauer,**
4. in **Wien** bei der **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft,**
5. „ „ bei der **Anglo-Oesterr. Bank,**
6. „ **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt,**
7. „ **Dresden** bei **Herrn Michael Kaskel,**
8. „ **Berlin** bei der **Berliner Handelsgesellschaft,**
9. „ „ bei **Herrn David Liepmann,**
10. „ **Frankfurt a/M.** bei Herren **A.M.v.Rothschild & Söhne,**
11. „ **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank.**

Prag, am 25. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

## K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Die Auszahlung des am **1. Juli 1871** fälligen Coupons **No. 6** der Prioritäts-Obligationen 1. Emission der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn erfolgt:

in **Wien** bei den Herren **Johann Liebieg & Co.,**
„ **Prag** bei der **Böhmischen Unionbank,**
„ **Dresden** bei der **Agentur der Geraer Bank,**
bei der **Sächsischen Creditbank,**
bei **Herrn M. Schie Nachfolger,**
„ **Leipzig** bei den Herren **Becker & Co.,**
bei **Herrn H. C. Plaut,**
„ **Berlin** bei **Herrn H. C. Plaut,**
bei der **Berliner Handelsgesellschaft,**
bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
bei dem **Berliner Bankinstitut Josef Goldschmidt & Co. in Berlin,**
„ **Teplitz** bei der **Teplitzer Bank,**
bei der **Haupt-Cassa.**

Teplitz, am 6. Juni 1872.

**Die Direction.**

## K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Nachdem gemäss § 7 der Statuten die Actien 1. Emission der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn bis zur Eröffnung des Betriebes mit 5 % in Silber verzinst werden, zeigen wir hiermit an, dass am 1. Juli d. J. die Auszahlung dieser Zinsen für den Rest der Bauzeit der Linie Dux-Bodenbach, d. i. vom 1. Juli bis 1. October 1871, mit 2 fl. 50 kr. Silber oder 1 Thlr. 25 Gr. pro Actie und zwar nicht wie bisher gegen Abstempelung der Actien, sondern gemäss Verwaltungsrathsbeschlusses gegen Abgabe des auf den 1. Juli 1872 lautenden Dividendencoupons No. 1 dieser Actien erfolgt.

Der Coupon wird eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei der Böhmischen Unionbank,
„ Dresden bei der Agentur der Geraer Bank,
bei der Sächsischen Creditbank,
bei Herrn M. Schie Nachfolger,
„ Leipzig bei den Herren Becker & Co.,
bei Herrn H. C. Plaut,
„ Berlin bei Herrn H. C. Plaut,
bei der Berliner Handelsgesellschaft,
bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
bei dem Berliner Bankinstitut Josef Goldschmidt & Co. in Berlin,
„ Teplitz bei der Teplitzer Bank,
bei der Haupt-Cassa.

Teplitz, den 6. Juni 1872.

Die Direction.

Nachdruck wird nicht honorirt.

---

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Vom 15. Juni c. ab tritt folgender Fahrplan bis auf Weiteres in Kraft:

### A. Von Hannover nach Hameln.

| | | Morgens | Nachmittags | | Abends |
|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | $8^{0}$ | $3^{30}$ | $5^{42}$ | $8^{44}$ |
| Linden | „ | $8^{10}$ | $3^{40}$ | $6^{11}$ | $8^{54}$ |
| Ronnenberg | „ | $8^{22}$ | $3^{52}$ | $6^{33}$ | — |
| Weetzen | Ank. | $8^{28}$ | $3^{58}$ | $6^{43}$ | $9^{8}$ |
| Weetzen | Abf. | $8^{31}$ | $4^{2}$ | $6^{53}$ | $9^{11}$ |
| Bennigsen | „ | $8^{46}$ | $4^{17}$ | $7^{26}$ | $9^{29}$ |
| Eldagsen | „ | $8^{52}$ | $4^{30}$ | $7^{55}$ | $9^{42}$ |
| Springe | „ | $9^{9}$ | $4^{49}$ | $8^{17}$ | $9^{52}$ |
| Münder | „ | $9^{25}$ | $4^{58}$ | $8^{50}$ | $10^{8}$ |
| Hasperde | „ | $9^{35}$ | $5^{5}$ | $9^{12}$ | — |
| Hameln | Ank. | $9^{47}$ | $5^{17}$ | $9^{33}$ | $10^{25}$ |

### B. Von Hameln nach Hannover.

| | | Morgens | Vorm. | Mittags | Abends. |
|---|---|---|---|---|---|
| Hameln | Abf. | $5^{15}$ | $10^{22}$ | $12^{0}$ | $8^{28}$ |
| Hasperde | „ | $5^{29}$ | — | $12^{38}$ | $8^{42}$ |
| Münder | „ | $5^{38}$ | $10^{42}$ | $1^{1}$ | $8^{52}$ |
| Springe | „ | $5^{54}$ | $10^{58}$ | $1^{41}$ | $9^{8}$ |
| Eldagsen | „ | $6^{5}$ | $11^{7}$ | $2^{9}$ | $9^{17}$ |
| Bennigsen | „ | $6^{16}$ | $11^{20}$ | $2^{45}$ | $9^{30}$ |
| Weetzen | Ank. | $6^{29}$ | $11^{33}$ | $3^{10}$ | $9^{43}$ |
| Weetzen | Abf. | $6^{32}$ | $11^{36}$ | $3^{25}$ | $9^{46}$ |
| Ronnenberg | „ | $6^{40}$ | — | $3^{51}$ | $9^{54}$ |
| Linden | „ | $6^{52}$ | $11^{52}$ | $4^{30}$ | $10^{6}$ |
| Hannover | Ank. | $7^{0}$ | $12^{0}$ | $4^{45}$ | $10^{14}$ |

| | Morgens. | Mittags. | Nachm. | Abends |
|---|---|---|---|---|

### C. Von Weetzen nach Barsinghausen.

| | | Vorm. | Nachm. | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Weetzen | Abf. | $8^{40}$ | $4^{5}$ | $9^{50}$ |
| Kloster Wennigsen | „ | $9^{0}$ | $4^{23}$ | $10^{2}$ |
| Egestorf | „ | $9^{20}$ | $4^{41}$ | $10^{14}$ |
| Barsinghausen | Ank. | $9^{35}$ | $4^{54}$ | $10^{24}$ |

### D. Von Barsinghausen nach Weetzen.

| | | Morgens | Nachm. | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Barsinghausen | Abf. | $5^{51}$ | $2^{15}$ | $7^{55}$ |
| Egestorf | „ | $6^{3}$ | $2^{33}$ | $8^{15}$ |
| Kloster Wennigsen | „ | $6^{15}$ | $2^{52}$ | $8^{35}$ |
| Weetzen | Ank. | $6^{25}$ | $3^{5}$ | $8^{50}$ |

Morgens. Nachm. Abends.

Die Haltestelle Hasperde wird erst später an einem noch bekannt zu machenden Tage, voraussichtlich am 1. Juli, dem Betriebe übergeben und halten die Züge bis dahin bei derselben nicht.

Die Sonntags-Extrazüge 8 Uhr Morgens aus Hannover und $8^{35}$ Abends von Hameln werden vom 16. d. M. ab nicht mehr gefahren werden.

Hannover, den 8. Juni 1872.

Der Special-Director.

---

## Bericht des Aufsichtsrathes der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft an die ausserordentliche General-Versammlung.

Nachdem die seit Jahren mit grossen Mühen verknüpften Vorverhandlungen mit den zuständigen Behörden zu allseitiger Zufriedenheit ihren Abschluss gefunden haben, ist nunmehr unter dem 3. Juni d. J. von dem uns polizeilich concessionirten Pferde-Eisenbahnnetze zur Verbindung Berlins mit den Ortschaften der Umgegend das Special-Bauproject, betreffend die Linie

**Berlin-Gesundbrunnen**

durch den Magistrat, die Stadtverordneten-Versammlung und das Königliche Polizei-Präsidium genehmigt worden. Ebenso steht die bauliche Genehmigung des Projects

**Berlin-Pankow,**

des Projects

**Berlin-Moabit-Charlottenburg**

sowie des Projects, betreffend die Anlegung der

**um die innere Stadt führenden Ringbahn**

demnächst bevor und sind die Projecte der übrigen Linien gleichfalls in der Bearbeitung begriffen.

Die Gesellschaft wird bestrebt sein, nach Möglichkeit schleunigst das gesammte Pferde-Eisenbahnnetz herzustellen, und ist zur Beschaffung der gegenwärtig erforderlichen Geldmittel

**ein Actien-Capital von 500000 Thaler**

nach Maasgabe des § 5 der Statuten emittirt worden, deren Verzinsung mit 5 pCt. gemäss § 6 der Statuten aus dem Baufonds erfolgt.

Das Unternehmen der „Grossen Berliner Eisenbahn-Actien-Gesellschaft" ist sonach in das Stadium der definitiven Ausführung getreten, und wird sich dasselbe nicht allein als ein für die Oeffentlichkeit sehr nützliches, sondern auch für die Actionäre hoch rentables bewähren. Für jeden mit den Verhältnissen Berlins einigermaassen Vertrauten bedarf es wohl keines speciellen statistischen Nachweises über den grossartigen Verkehr, welcher unseren Linien naturgemäss zufallen muss. Dieser Verkehr zählt nach Millionen! Die Gesellschaft hat in Rücksicht dessen von vornherein darauf Bedacht genommen, doppelgeleisige Bahnen anzulegen, wo die örtlichen Verlältnisse dies nur irgend gestatten. Demgemäss wird auch die zuerst in Angriff genommene Linie Berlin—Oesundbrunnen zweigeleisig hergestellt.

Die um die innere Stadt laufende Ringbahn wird in ihren einzelnen Abtheilungen dergestalt erbaut, dass diese Theile sich immer einfügen als Mittelglieder zwischen den fertig werdenden Aussenlinien. Hierdurch werden successive die einzelnen Linien alsbald in Correspondenz gebracht, und wird es, sobald das gesammte Pferde-Eisenbahnnetz ausgebaut ist, auf diese Weise z. B. möglich werden, vom Gesundbrunnen direct nach Moabit oder Charlottenburg zu fahren.

Alle baulichen Einrichtungen werden so getroffen, dass auf unseren Bahnen, wie dies in Wien mit grossem Erfolge geschieht, sich zugleich ein grossartiger Güterverkehr entwickeln kann.

Was die zu erwartende Rentabilität des Unternehmens an-

langt, so genügt zunächst wohl ein Hinweis auf die erzielten Resultate der Berlin-Charlottenburger Pferde-Eisenbahn, sowie der hiesigen Omnibusgesellschaft. Unserem Unternehmen kommt es wesentlich zu statten, dass wir jahrelange Erfahrungen, welche anderweitig erst gemacht werden mussten, für uns haben. Ein Umstand von weit grösserer Bedeutung ist jedoch der, dass wir nicht auf die successive Entwicklung des Verkehrs zu warten haben, sondern dass der grösste Theil unserer Linien vollständig bebaute und dicht bevölkerte Strassen durchschneidet, so dass im Momente der Eröffnung dieser Linien sogleich der umfangreichste Verkehr vorhanden sein wird, zumal wir in der Lage sein werden, unser Betriebsmaterial durch die Verbindung der verschiedenen Linien unter einander vortheilhaft auszunützen.

Mit Vorstehendem dürften wir unseren Actionären über den gegenwärtigen Stand unseres Unternehmens ausführlich berichtet haben und werden denselben in gleicher Weise auch fernere Mittheilungen zugehen lassen.

Berlin, den 6. Juni 1872.

**Der Aufsichtsrath der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.**
H. Kreismann, Vorsitzender.

---

## König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem statutenmässig der Director Herr **B. Geske** aus der Direction getreten, ist derselbe vom Ausschuss wieder zum Director erwählt worden und hat die Wahl angenommen.

Altona, den 3. Juni 1872.

**Der Ausschuss.**
Theod. Reincke, Vorsitzender.

---

## Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von

**105 500 laufende Meter oder 7747920 Pfund gewalzter Eisenbahnschienen** zum Bau der Eisenbahnstrecke Neisse-Camenz soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen für die Strecke Neisse-Camenz“ bis zu dem auf

**Donnerstag, den 27. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr,**

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 1. Juni 1872.

**Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.**

---

## Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

**Submission auf Erdarbeiten und Brückenbauten.**

Die Ausführung von Erdarbeiten und Brückenbauten für die Strecke zwischen der Preussischen Grenze und Goch der Linie Boxtel-Wesel soll, nach folgenden 3 Loosen getrennt, im Wege der Submission vergeben werden:

Loos I. Erdarbeiten in Section I, etwa 16 500 Cubikmeter.
Loos II. Erdarbeiten in Section II, etwa 13 200 Cubikmeter.
Loos III. Brücken und Durchlässe in Section I und II.

Die Bedingungen und Arbeitsverzeichnisse sind in den Büreaux des Herrn Ober-Ingenieurs van Hooff in Rotterdam und des Herrn Sections-Ingenieurs Nivel in Goch einzusehen, auch Submissions-Formulare nebst Bedingungshefte gegen Erstattung der Kosten daselbst zu beziehen.

Unternehmer wollen ihre Offerten versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

**Donnerstag, den 27. Juni d. J. Nachmittags 1 Uhr**

im Bau-Büreau zu Goch angesetzten Submissionstermine an den Herrn General-Bevollmächtigten der Gesellschaft Baron von Monschaw zu Goch einreichen.

Rotterdam, den 4. Juni 1872.

**Die Direction.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von

2 hydraulischen Krähnen und 2 hydraulischen Aufzügen nebst den zugehörigen Rohrleitungen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf:

**Dienstag den 25. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 10 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 6. Juni 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

6 Stück freistehenden Wasserkrähnen mit Signal-Vorrichtung,
6 Stück Absperrschiebern und
6 Stück Abschluss-Ventilen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

**Montag, den 24. Juni cr. Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 8. Juni 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Lieferung von Pflastersteinen für Bahnhof Hamburg**

Die Lieferung von 2000 Kubikmeter bearbeiteten Reihen-Pflastersteinen und 2000 Kubikmeter unbearbeiteten Pflastersteinen für den Bahnhof Hamburg soll im Wege der Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen können im Bau-Bureau zu Hamburg, Banksstrasse No. 44, eingesehen werden, auch werden dieselben auf portofreies Ersuchen übersendet.

Reflectanten wollen ihre Offerten versiegelt und portofrei und versehen mit der Aufschrift „Submission auf Pflastersteine“ bis zum 20. d. M. an den Unterzeichneten einsenden.

Hamburg, den 9. Juni 1872.

**Der technische Dirigent.**
Lohse,
Regierungs- und Baurath.

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

**Neubaustrecke Görlitz-Reichenberg**

Die Ausführung der Erdarbeiten und Brückenbauten eines Theiles der Baustrecke Görlitz-Reichenberg soll im Wege der öffentlichen Submission in 2 Loosen vergeben werden, die mit rot. 44 500 Thlr. und 43 200 Thlr. veranschlagt sind.

Es steht hierzu Termin auf

**Mittwoch, den 3. Juli cr. Vormittags 11 Uhr**

im Büreau des Unterzeichneten an, woselbst auch die Zeichnungen, Anschläge und Bedingungen eingesehen, resp. entnommen werden können.

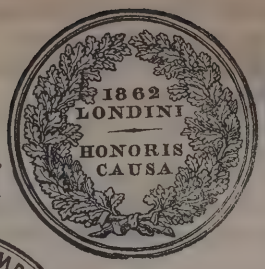
Görlitz, am 10. Juni 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Pastenaci, Betriebs-Inspector.

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz.**




Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.

Erster Preis Chemnitz 1867.

Die

# Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

(früher: Johann Zimmermann)

zu

# Chemnitz

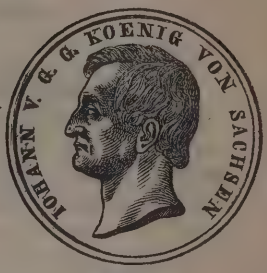
empfiehlt sich zur Lieferung von

## Werkzeug-Maschinen

und

## Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Ritterkreuz des Albrechtsordens.

**M. Webers. Berlin.**

**Locomobilen.**

Centrifugal-Pumpen.

**Transportable Dampf-Maschinen.**

**Epileptische Krämpfe (Fallsucht)**

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

**Die Waagenfabrik von Joh. Cramer**

**Nachfolger von Franz Ruppert in Carlsruhe**

empfiehlt in grosser Auswahl:

geaichte **Tafelwaagen** von 2—25 Kilo Tragfähigkeit,
geaichte **Decimalwaagen** von 50—2500 Kilo Tragfähigkeit mit Holzgestell,
ganz eiserne **Decimal-** und **Centesimalwaagen** für technische Etablissements in jeder beliebigen Tragkraft, Grösse und Gestalt je nach Aufgabe,
**befahrbare Centesimalwaagen** für Land- und Eisenbahnfuhrwerk von jeder gewünschten Tragkraft und Dimension,
**selbstthätige Gepäckzeigerwaagen,**
**metrische Gewichte in Messing und Eisen.**

**Gussröhren** zu Gas- und Wasserleitungen von 27 mm bis 1 m im Lichten, mit Flanschen oder Muffen, auf 20 Atmosphären probirt, stets vorräthig bei

**E. F. Mayer in Cöln.**

Gebrauchte, sehr wohl erhaltene

**Eisenbahnschienen,**

Vignolprofil leichten Calibers, zu

**Anschlussgeleisen, Bauzwecken etc.,**

offeriren ein beträchtliches Quantum

**Gebrüder Trier,**
Lager in Eisen, Stahl u. Metallen
in Darmstadt.

**Centesimalwaagen**

jeder gewünschten Tragfähigkeit mit den neuesten Entlastungs-Vorrichtungen, sowie

**Decimal-Brückenwaagen**

mit vollständiger Entlastung des Hebelsystems liefert als Specialität die Maschinenfabrik von Bockhacker & Dinse, Berlin, Chausseestrasse 32.

In hiesiger Werkstatt der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft können ein **Maschinen-Techniker** und ein **Zeichner** sofort Beschäftigung erhalten.

Stargard i. Pommern, den 8. Juni 1872.

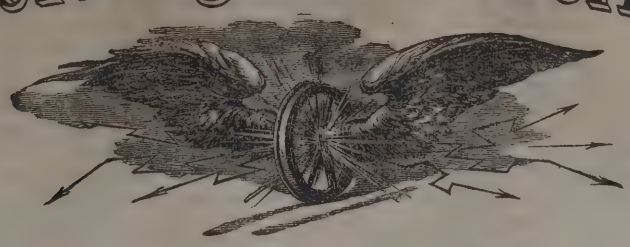
**F. W. Eichholz,**
Maschinenmeister der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 70. 1872

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

# Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 14. Juni 1872. (Schluss der Nummer: 13. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen:** Meschede-Bestwig-Nuttlar von der Bergisch-Märkischen E. eröffnet. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Berliner Briefe: Der Reichstag und die Elsass-Lothringischen Bahnen; strategische Rücksichten bei Concessionirung von Eisenbahnen; Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit; Breslau-Warschauer Bahn und Zweiglinien; Projecte der Oberschlesischen Eisenbahn; Verschluss von Eisenbahnwagen; Oels-Gnesen; Belgard-Posen; Pyritz-Dramburg; Conitz-Landesgrenze; Geschäftsbericht der Ostpreussischen Südbahn; Jahresabschluss der Rheinischen Bahn und Projecte; Projecte der Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn; Bremen-Magdeburg; Altona-Kieler Eisenbahn, Generalversammlung; Verkauf der Lübecker Bahnen; Personengeld-Tarife; Börsenwoche für Eisenbahnactien. — Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz: Börsenbericht, Oesterreichische Gesetzesvorlagen, Regierungs-Erlasse und Eisenbahn-Reglements; Wagenheizung; Bahnschule und Ungarische Sprache; die 100. Reclamations-Conferenz; General-Versammlung der Ostbahn; Alföld-, Ungarisch-Galizische, Ungarische Staats- und Nordostbahn; Miskolcz-Csaba; Mährische Grenzbahn; Verbindungsbahn in Wien; Chotzen-Braunau; Oesterreichische Staatsbahn; Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn und Elisabeth-Westbahn; Böhmische West- und Buschtêhrader Eisenbahn; Galizische Bahnen. — Personalnachrichten. — Miscellen: Inhalt der besond. Beilage des Reichsanzeigers. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Anzeigen: Fahrplan der Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Submissionen etc. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld wird von der, Seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erbauten oberen Ruhrthalbahn (siehe No. 51 S. 1087 der Eisenbahn-Zeitung pro 1871) die $1_{,13}$ Reichsmeilen lange Strecke von **Meschede** nach **Bestwig-Nuttlar am 10. Juni d. J.**, zunächst nur für den Güter-Verkehr, eröffnet werden. Die Zwischenstation Eversberg wird erst später dem Betriebe übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 10. Juni 1872.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

#### Berliner Briefe.

Berlin, 9. Juni. (Der Reichstag und die Elsass-Lothringischen Bahnen; Strategische Rücksichten bei Concessionirung von Eisenbahnen; Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit; Breslau-Warschauer Bahn und Zweiglinien; Projecte der Oberschlesischen Eisenbahn; Verschluss von Eisenbahnwagen; Oels-Gnesen; Belgard-Posen; Pyritz-Dramburg; Conitz-Landesgrenze; Geschäftsbericht der Ostpreussischen Südbahn; Jahresabschluss der Rheinischen Bahn und Projecte; Projecte der Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn; Bremen-Magdeburg; Generalversammlung der Altona-Kieler E.-B.; Verkauf der Lübecker Bahnen; Personengeld-Tarife; Börsenwoche für Eisenbahnactien.)

Der Reichstag nahm in seiner gestrigen Sitzung den Gesetzentwurf, betreffend die Bewilligung von 6 972300 Thlr. für den Bau und Betrieb der Elsass-Lothringischen Bahnen; in dritter und letzter Lesung an. Aus der zweiten Berathung dieser Vorlage, welche am vorigen Donnerstag stattfand, ist zu bemerken, dass die Abgeordneten v. Roggenbach (Organisator der Strassburger Hochschule) und Lamay den Antrag betreffs weiterer Bewilligung von 550000 Thlr. stellten behufs Verbindung der Badischen und Elsässischen Bahn durch Erbauung der Strecke St. Louis-Hüningen bezw. Leopoldshöhe. Der Antrag hat augenscheinlich den Zweck, Baden einigermassen dafür zu entschädigen, dass es seine frühere dominirende Stellung, welche es in dem Eisenbahnverkehr mit Frankreich hatte, jetzt zum überwiegenden Theile einbüsst. Der Antrag enthält dafür einen billigen Wunsch und war auch die Majorität, welche denselben ablehnte nur eine kleine, für welche noch maassgebend gewesen sein mag, dass der Bundesrath von Reichswegen eine Verfolgung der Angelegenheit durchblicken liess. Auch ist es für das dem Antrage zu Grunde liegende Project gewiss von guter Vorbedeutung, dass Graf Moltke bei den Debatten seine Theilnahme für dasselbe zum Ausdruck brachte. Uebrigens hat auch in dritter Lesung das Haus geradezu das Reichskanzleramt um Einbringung einer Vorlage betreffs der Eisenbahn St. Louis-Hüningen ersucht. Es stellte nämlich in dritter Lesung Abg. Elben den Antrag: „den Reichskanzler aufzufordern, dem Reichstage im nächsten Jahre eine Vorlage zu machen über weitere Eisenbahnanschlüsse zwischen Elsass und Baden, wonach die beiderseitigen Eisenbahnen zwischen Mühlhausen und Müllheim und zwischen St. Louis und Leopoldshöhe in directe Verbindung gebracht werden", welcher nach einer kurzen Debatte angenommen wurde, ebenso fand der Antrag des Abg. Hammacher, dass von den für die Bahn von Colmar nach Breisach ausgeworfenen 1244000 Thlr. die Summe von 500000 Thlr. schon in diesem Jahre zur Verwendung kommen soll, Annahme, nachdem der Bundes-Commissar sich hiermit einverstanden erklärt hatte. — Schliesslich erhielt das ganze Gesetz die Genehmigung des Hauses.

In Zukunft soll bei der Concessionirung von Eisenbahnprojecten das strategische Interesse mehr im Auge behalten werden. Den Zeitungen geht nämlich folgende officiöse Mittheilung zu:

„Der letzte Krieg hat recht eclatant gezeigt, von wie hoher Bedeutung das Eisenbahnwesen für die Vertheidigungskraft eines Landes ist. Derselbe würde zweifelsohne viel früher beendet worden sein, wenn nicht in Frankreich das Eisenbahnnetz von Haus aus nach einem einheitlichen Plane ausgeführt worden wäre, in welchem neben dem technischen, industriellen und commerciellen Interesse auch die administrativen und vorzugsweise die militärischen Staatsinteressen nach den Festungen und Seehäfen hin in Rücksicht genommen wurden. Die Bahnen laufen in Frankreich sämmtlich radial von Paris aus und gehen dann, durch Querlinien mit einander verbunden, parallel mit dem Ganzen. Von dem Centrum der Hauptstadt kann schnell nach allen Richtungen hin, die Armee zum Angriff, wie zur Vertheidigung nach den Grenzen transportirt werden. Gerade für den Vertheidigungskrieg sind die Eisenbahnen von grosser Wichtigkeit, weil es in einem solchen Kriege viel leichter ist, in einem von Bahnen durchschnittenen Lande die gesammte Vertheidigungskraft auf einen Punct zu concentriren und die eigenen Hilfsquellen zu benutzen, während der Feind umgekehrt mit jedem weiteren Vordringen in das Land des Gegners sich von seinen Hilfsquellen zu entfernen gezwungen ist. Da in Deutschland das Eisenbahnsystem in strategischer Hinsicht noch viel zu wünschen übrig lässt, so wird es, wie wir erfahren, die Reichsregierung sich angelegen sein lassen, fortan bei den einzelnen Deutschen Regierungen dahin zu wirken, dass das militärische Interesse bei Concessionirung neuer Eisenbahn-Projecte stets mit ins Auge gefasst werde."

Der Luxemburgische Minister Servais ist vorgestern hier angekommen, um die Luxemburgische Eisenbahnangelegenheit möglichst zum Abschluss zu bringen. Die Regulirung derselben hat bekanntlich durch den Todesfall in der Grossherzoglichen Familie eine Unterbrechung erfahren. Es ist übrigens auch noch der Abschluss eines Post- und Telegraphenvertrages in Aussicht genommen.

Der Handelsminister hat neulich der Breslau-Warschauer Eisenbahn einen sehr wichtigen Bescheid zugehen lassen. Es geht aus demselben hervor, dass der Minister der Russischen Regierung notificirt hat, dass im Interesse einer directen Verbindung zwischen Posen und Schlesien mit Warschau eine Linie Lissa-Kalisch, an welcher der Russischen Regierung sehr viel gelegen ist, von Preussen nur dann concessionirt werden würde, wenn die beiden Eisenbahnen von Lodz nach Kalisch (Forsetzung der Linie Lissa-Kalisch) und von Lodz über Sieracz nach Wieruszow (gegenüber Wilhelmsbrück) gleichzeitig zugelassen würden. Neueren Nachrichten zufolge zeigt sich die Russische Regierung zur Erfüllung dieser Bedingungen geneigt. Das Project Lissa-Kalisch befindet sich, wie neulich gemeldet, mit auf der Tagesordnung der jetzt zum 26. d. M. einberufenen Generalversammlung der Oberschlesischen Eisenbahn. Die projectirte Bahn fände also auf Grund obiger Mittheilung neben der Aussicht auf Erlangung der Concession auch in Kalisch einen Bahnanschluss vor. Auch den übrigen Projecten dürfte weder die Genehmigung der Actionäre noch die der Regierung fehlen, mit der einzigen Ausnahme etwa des an den Schluss der Tagesordnung gestellten Breslau-Guben-Berliner Projects, welches nicht nur die Niederschlesisch-Märkische (Staats-)Bahn selbst, sondern auch deren neuerdings vom Landtag genehmigten Abkürzungsbau Gassen-Arnsdorf lahm legen und das Abkürzungsproject Fürstenwalde-Guben im Keim ersticken würde.

Ich schliesse hieran den Bericht eines interessanten Beitrages zu dem Verschluss der Eisenbahnwagen, welchen ich dem Reichs-Anzeiger entnehme. Unser officielles Blatt schreibt:

„Vor einiger Zeit ist der Fall vorgekommen, dass ein der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gehöriger doppelthüriger Coulissenwagen, in welchem Leinewand aus dem freien Verkehr des Zollvereins von Breslau nach Warschau befördert wurde und der von der Russischen Zollkammer in Sosnowice mit Kunstschlössern verschlossen worden war, auf dieser Tour zum grossen Theil seines Inhalts beraubt, der amtliche Verschluss aber unverletzt geblieben war. Aus Anlass dieses Vorgangs sind auf dem Bahnhof der Oberschlesichen und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahnverwaltung zu Breslau ein- und zweithürige Eisenbahnwagen verschiedener Eisenbahn-Gesellschaften untersucht worden, und es hat sich hierbei ergeben, dass die auf Räder laufenden Thüren an einigen einthürigen Wagen der Oberschlesischen Eisenbahn mittelst eines Hebels aus den Schienen gehoben werden können. Die Thüren liessen sich nach dem Ausheben von der Wagenwand derartig auschwenken, dass eine Oeffnung von etwa 24 Centimeter entstand, welche eine Beraubung der in der Nähe der Thüre lagernden Waaren möglich machte. Die Thüren wurden mit Leichtigkeit in weniger als einer Minute ausgehoben und in ihre frühere Lage zurückgebracht, ohne dass dadurch die Verschlussvorrichtung an der Wagenthür in irgend einer Weise verletzt war. In Folge dieser Wahrnehmung sind die Provinzial-Steuerdirectoren Seitens des Finanzministeriums beauftragt worden, für die Beseitigung derartiger Mängel in der Verschlussfähigkeit von Eisenbahnwagen Sorge zu tragen. Zur Ausführung der erforderlichen Sicherheitsmaassnahmen kann den Eisenbahn-Verwaltungen eine angemessene, nicht über 3 Monate zu erstreckende Frist bewilligt werden. Nach Ablauf derselben werden in Gemässheit des § 8 des Regulativs, die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effectentransportes auf den Eisenbahnen betreffend, die nicht verschlussfähig hergerichteten Wagen als Transportmittel für unter Zollverschluss zu versendende Waaren nicht ferner zugelassen werden."

Die Concession zum Bau der Oels-Gnesener Bahn ist dem Vernehmen nach ertheilt worden. Die Vorbereitungen zum Bau sollen nun sofort getroffen und gleichzeitig soll in Erwägung gezogen werden, ob und in welcher Weise die Projecte Posen-Slupce, Posen-Kalisch und Lissa-Kalisch mit dem Unternehmen Oels-Gnesen verbunden werden können. Das Grundcapital wird auf 7750000 Thlr. festgesetzt werden, eingetheilt in 4650000 Thlr. Stamm-Prioritäten und 3100000 Thlr. Stamm-Actien.

Der Regierung liegt gegenwärtig, wie der Staats-Anzeiger schreibt, ein Concessionsgesuch für den Bau einer Eisenbahn von Belgard über Neustettin nach Posen vor, welches von militärischer Seite stark befürwortet wird.

Der Handelsminister soll sich bereit erklärt haben, die Vorarbeiten zur Eisenbahnlinie auf dem rechten Weichselufer von Graudenz über Culm nach Thorn durch die Königliche Direction der Ostbahn fertigen zu lassen, sobald die erforderlichen Kosten aufgebracht werden. Die Kreistage thun nach dieser Richtung hin jetzt Schritte.

Nach einer Bekanntmachung des Pyritzer Landrathsamtes hat im Auftrage des Comités für Herstellung der Berlin-Stargarder Eisenbahn die Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahn-Baugesellschaft zu Berlin es übernommen, die Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie von Pyritz nach Dramburg ausführen zu lassen. — Die mit der Ausführung der Vorarbeiten beauftragten Ingenieure sind in Pyritz bereits eingetroffen und werden die Arbeiten von dort aus in Angriff nehmen.

Zur Verwirklichung des Projects einer Linie Conitz-Landesgrenze über Tuchel und Lascowitz nach Graudenz und von dort über Jablonowo, sollen jetzt die Vorarbeiten gemacht werden, welche pro Meile ca. 300 Thlr. erfordern. Bei dem Kreistage wird jetzt die Bewilligung von Subventionen dazu nachgesucht.

Dem Jahresberichte der Ostpreussischen Südbahn zufolge wurden im Jahre 1871 im Ganzen befördert: 538687 Personen incl. Militärs, 5516356 Ctr. Frachtgüter, 135115 Ctr. Vieh, gegen 481714 Personen incl. Militärs, 4962974 Ctr. Frachtgüter, 120052 Ctr. Vieh im Vorjahre. Die Gesammt-Einnahmen des Jahres 1871 belaufen sich auf 652371 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf. gegen 614623 Thlr. 11 Sgr. 10 Pf. des Jahres 1870, so dass das Jahr 1871 gegen das Jahr 1870 eine Mehr-Einnahme von 31747 Thlr. 21 Sgr. = $6_{,14}$ pCt. nachweist. Von der Gesammt-Einnahme pro 1871 fallen: a) auf den Personen-Verkehr incl. Neben-Erträge Thlr. 205095. 1. 2., b) auf den Güterverkehr incl. Viehbeförderung Thlr. 424143. 21. 11., c) auf verschiedene Einnahmen Thlr. 23132. 9. 9., in Summa Thlr. 652371. 2. 10.

Mich nach der entgegengesetzten Himmelsgegend wendend, entnehme ich vor Allem in Bezug auf die Rheinische Eisenbahn, dass dieselbe ihrer letzten Bilanz zufolge im Jahre 1871 auf den für eigene Rechnung verwalteten Bahnen 10255306 Thlr. vereinnahmt hat. Die diesem Einnahmeposten gegenüberstehenden Ausgaben sind folgende: Betriebsausgaben incl. Dotation des Erneuerungs- und Reservefonds: 4760229 Thlr., Verzinsung und Amortisation der Anleihen resp. der Prioritäts-Actien 1150755 Thlr., Zuschuss zur Verzinsung des Baucapitals der Zweigbahn Call-Trier pro 15. Juli bis ultimo December 1871: 10918 Thlr. Antheil der Nymwegen'schen Eisenbahn-Gesellschaft an der Einnahme aus dem Betrieb der Strecke Cleve-Nymwegen 7,374 Thlr., erste Rate der Subvention für die Gotthard-Bahn: 26667 Thlr. Der hiernach verbleibende Betriebsüberschuss beziffert sich auf 4290362 Thlr., aus welchem, wie bekannt, an die Actionäre eine Dividende von 10 pCt. vertheilt wird. Der Erneuerungsfonds der Gesellschaft hat durch die Dotation pro 1871 die bedeutende Höhe von 4543750 Thlr. erreicht, der Reservefonds beziffert sich auf 289803 Thlr., der hierneben noch bestehende Special-Reservefonds auf 85416 Thlr.

Einem Sitzungsberichte der Elberfelder Handelskammer entnehme ich übrigens, dass in derselben der von einem Mitgliede der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft abschriftlich mitgetheilte Bescheid des Handelsministers bezüglich des Bahnbaues Cöln-Elberfeld, Hagen, Hörde und Dortmund zur Vorlage kam. Es wird in dem Bescheide eröffnet, dass militärischer Seits gegen die Zulassung neuer Bahnanlagen bei Cöln Bedenken geltend gemacht werden, welche nur durch die Erweiterung der Festung resp. durch den Bau neuer detachirter Forts gehoben werden können. Es scheint danach, dass die von den Actionären en bloc genehmigten Projecte, nicht in gleicher Weise die Billigung der Regierung finden würden.

Der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Bahn ist unterm 31. Mai cr. die Erlaubniss zur Aufnahme der Vorarbeiten für die Linie Mörs-Wesel ertheilt worden. Der Ausbau der Linien Hüls-Mörs und Grefrath-Straelen steht nahe bevor. Für die Cöln-Mindener Bahn, welche in der bevorstehenden Generalversammlung die Genehmigung zu dem Project Mörs-Crefeld nachsuchen wird, sind diese Anschlüsse von grosser Wichtigkeit.

In der am 6. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Altona-Kieler Bahn erfolgte, wie hierher berichtet wird, zunächst eine Berichterstattung des Ausschusses der Direction, welche von der Versammlung zustimmend aufgenommen wurde. Ein darauf von der Direction und dem Ausschuss vorgelegter Antrag, betreffs der projectirten Bahnstrecke Neumünster-Heide-Tönning, dass mit Bezug auf dieselbe von dem der Gesellschaft bei Errichtung von Zweigbahnen verliehenen Vorzugsrecht nicht Gebrauch gemacht werde, wurde angenommen und schliesslich die Wahl für fünf statutenmässig aus dem Ausschuss scheidende Mitglieder vorgenommen. Die austretenden

Mitglieder Herren R. Kayser (Hamburg), P. W. Paap (Rendsburg), Regierungsrath a. D. Kraus (Kiel), Ed. D. Lorentzen und J. Baur (Altona) wurden sämmtlich wieder gewählt.

Ueber den Verkauf der Lübecker Bahnen an die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wird die Lübecker Bürgerschaft morgen — vermuthlich zustimmend — Beschluss fassen.* Die jetzt bekannt gewordenen Kaufbedingungen lassen sich kurz dahin zusammenfassen, dass die Lübecker Actien mit 120% (d. h. 240) zu bezahlen sind, welche unter gleichzeitiger Uebernahme einer auf den Lübecker Bahnen haftenden Prioritätsanleihe einen Kaufpreis von 6754560 Thlr. darstellt. Ausserdem verpflichtet sich die Berlin-Hamburger Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Lübeck nach Travemünde, für welche die Lübecker Staatsverwaltung das Terrain unentgeldlich herzugeben hat.

Der Handelsminister hat unterm 3. d. M. ein Rescript an die Directionen der Staatsbahnen erlassen, welches für das reisende Publicum von grossem Interesse ist. Während die Tarife für den Güterverkehr im Laufe der Zeit erheblich herabgesetzt sind, haben nach dem St.-Anz. die Tarife für den Personenverkehr noch eine unverhältnissmässige Höhe. Bereits in früheren Erlassen vor dem Kriege von 1866 hatte der Handels-Minister eine Ermässigung derselben befürwortet, der Ausbruch jenes Krieges aber und die darauf folgenden Verkehrs-Schwierigkeiten hatten die Durchführung des Planes verhindert. Die äusserst erfreulichen Verkehrsverhältnisse seit dem letzten Kriege indess haben den Minister veranlasst, die Angelegenheit jetzt wieder aufzunehmen. In der Verfügung desselben wird auf die weit geringeren Tarifsätze Elsass-Lothringens und Süddeutschlands hingewiesen und die Nachahmung der dortigen Praxis, namentlich auch der Wegfall des Freigepäcks empfohlen, dagegen vorgeschlagen, die Preise für die 4 Wagenclassen auf je 5, 3½, 2½ und 1¼ Sgr. pro Meile mit einem Zuschlage von 20 pCt. für Schnellzüge herabzusetzen. In Elsass-Lothringen werden für die 3 Wagenclassen 5, 3 und 1¼ Sgr. und in Süddeutschland 5, 3½ und 2¼ Sgr. bezahlt. Die Königlichen Directionen sind angewiesen, sich über die betreffende Ermässigung binnen längstens sechs Wochen gutachtlich zu äussern und hierbei zugleich den voraussichtlichen finanziellen Effect zu erörtern.

Der Eisenbahnactien-Markt wies in der letzten Woche für schwere Bahnen geringere Umsätze als in der Vorwoche auf; erst in den letzten Tagen fanden die drei grossen Rheinisch-Westfälischen Bahnen etwas mehr Beachtung auf Grund der Vermuthung dass Köln-Mindener über 12% Dividende geben würden. Anhalter und Oberschlesische, erstere wegen günstigen Einnahme-Ausweises, letztere wegen der bevorstehenden Emission der Lit. D wurden zu steigenden Coursen verhältnissmässig lebhaft gehandelt. Rumänier wurden so stark an den Markt gebracht, dass ein forcirter Coursrückgang von 4% das Finale war. Leichte Bahnen waren vernachlässigt mit Ausnahme von Schweizer Westbahn, welche einige Tage ein „Spielobject" abgab. Eine bevorstehende neue Emission ist die von 780000 Thlr. 5 pCt. Prioritäts-Stamm-Actien der Leipzig-Meuselwitzer-Bahn, welche am 11. d. M. zur Subscription werden aufgelegt werden. Die Bahn ist 3⅓ Meilen lang und hat die Eisenbahn-Baugesellschaft Plessner & Co. den Bau derselben übernommen.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

—*Hs*— Wien, 8. Juni 1872. (Börsenbericht, Oesterreichische Gesetzesvorlagen, Regierungs-Erlasse und Eisenbahn-Reglements. Wagenheizung. Bahnschule und Ungarische Sprache. Die 100. Reclamations-Conferenz. General-Versammlung der Ostbahn. Alföld-, Ungarisch-Galizische, Ungarische Staats- und Nordostbahn. Miskolcz-Csaba; Mährische Grenzbahn; Verbindungsbahn in Wien; Chotzen-Braunau. Oesterreichische Staatsbahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn und Elisabeth-Westbahn. Böhmische West- und Buschtêhrader Eisenbahn. Galizische Bahnen.)

Das Geschäft der abgelaufenen Woche schleppte sich träge dahin. Der erst gegen Ende derselben aufhörende Regen rief wieder Besorgnisse über die Ernte hervor. Wir sind eben noch ein Agriculturstaat, dessen Wohl von Wind und Wetter abhängig ist. Avancen verzeichneten nur die Actien der Nordwest pr. 218 um 2 fl. und Süd pr. 207 um 4 fl.; dagegen wichen Südnorddeutsche 180 um 3 fl., Böhmische West 255 um 2 fl., dann Fünfkirchen-Barcs 186, Rudolf 179 und Staats 356 um je 1 fl.; die übrigen Actien erhielten sich oder erreichten wie die Ostbahn wieder den vorwöchentlichen Cours. Auch Prioritäten schwächten sich durchschnittlich um je 1 fl. ab. Nur Nordwestbahn lit. B. (Elbethal), von welcher 10 Millionen an den Frankfurter Bankverein und die Leipziger Discontobank begeben wurden, haussirten auf 95.

Der Oesterreichische Handelsminister hat im Abgeordnetenhause abermals 3 Eisenbahn-Gesetzvorlagen eingebracht und zwar über: a) eine Locomotiv-Eisenbahn von Brüx über Oberleutensdorf, Ossegg und Klostergrab an die Böhmisch-Sächsische Grenze bei Mulde, deren Concession der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft gegen Gewährung der üblichen Steuerbefreiung auf 10 Jahre ertheilt werden soll; b) eine Locomotiv-Eisenbahn von Klostergrab an einen geeigneten Punct der Böhmisch-Sächsischen Grenze in der Richtung gegen Pirna, für welche noch kein bestimmter Concessionär vorgesehen ist, um welche sich jedoch ein Sächsisches Comité mit Rücksicht auf den zwischen Oesterreich und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrag vom 24. December 1870 bewirbt. Dieser Bahn wird gleichfalls eine zehnjährige Steuerfreiheit zuerkannt. c) eine Eisenbahnlinie von Pilsen über Klattau an die Böhmisch-Bayerische Grenze bei Eisenstein. Der zu bildenden Actiengesellschaft soll auch die übliche Steuerfreiheit durch 10 Jahre gewährt werden. Rücksichtlich der übrigen Concessions-Bedingungen aller drei projectirten Bahnen soll auf die Anordnungen des für die Oesterreichische Nordwestbahn erlassenen Concessionsgesetzes thunlichst Bedacht genommen werden.

Der Minister beantwortete die Interpellation über die Bahnstrecke Villach-Tarvis, dass dieselbe erst nach langwierigen Verhandlungen concessionirt werden konnte. Nachdem nun die Feststellung der Detailtrace sowie die Detailpläne und Dedailkostenvoranschläge richtiggestellt und die Offertbedingnisse für die Drau- und Zeilbrücke und auch für die gesammte Strecke geprüft und gutgeheissen wurden und das Ergebniss der ausgeschriebenen Verhandlungen genehmigt worden war, ist nun der Bau in vollem Zuge, und die Vollendung dieser Bahn innerhalb des concessionsmässig festgesetzten Termines zuversichtlich zu erwarten. — Nachdem die Ausschussberichte des Abgeordnetenhauses ohnehin bald im Plenum zur Berathung kommen, über deren Ergebnisse in diesen Blättern referirt werden wird, enthalten wir uns der Mittheilung dieser Berichte und erwähnen nur, dass die brennende Frage, ob Predil oder Laak noch nicht gelöst ist und dass die Oesterreichische Regierung, um der öffentlichen Meinung gerecht zu werden, genöthigt sein wird, Ungarn zu einer Beitragsleistung für die auf 42 Millionen veranschlagte Arlbergbahn aufzufordern, indem dieselbe vorzugsweise dem Exporte dieses Landes dienen und auf das Beispiel Deutschlands hingewiesen wird, welches aus internationalen Rücksichten die Gotthard-Bahn subventionirt.

In der letzten Sitzung des Hauses wurde dem Minister die baldige Entscheidung über die Spurweite der Salzkammergutbahn empfohlen. In dieser Gegend selbst herrscht darüber eine Agitation. Gegenüber dem Projecte der breitspurigen Bahn, deren Bau blos mittlere Schwierigkeit hat und etwa 7—800000 fl. Baucapital per Meile beansprucht, aber dafür auch den Massentransport von Kohlen, Salz, Nutz- und Bauholz ohne Umladung vom Adriatischen Meere bis zur Ost- und Nordsee vermittelt, haben die schmalspurigen Touristen- und Tivolibahnen im Salzkammergute freilich keine Berechtigung, da die Schmalspur sich im Allgemeinen keiner Beliebtheit erfreut. Bedenkt man, dass in England, welches 1865 (Kolb Statistik) nahezu 3000 Meilen Eisenbahnen im Betrieb hatte, nur 21 Kilometer = nicht ganz 3 Meilen Schmalspur waren, so erscheint diese geradezu als eine minimale Ausnahme. Frankreich hat auf etwa 2000 Meilen breite blos 9 Meilen schmale Spur. Ende 1864 waren in Deutschland im Betrieb etwa 1800 Meilen, darunter nur 2½ Meilen Schmalspur. Die Vereinigten Staaten Nordamericas haben auf 6300 Meilen breite, 179 Meilen schmale Spur. Seither dürfte dieses Verhältniss etwas günstiger, aber doch immer nicht entsprechender geworden sein.

Von der Oesterreichischen Regierung wurde die Vorlage der monatlichen Baufortschrittsberichte bis zum 10. des darauf folgenden Monats in der Weise angeordnet, dass den vorgeschriebenen Tableaux Erläuterungen anzuschliessen sind, in welchen die zu bewirkenden Gesammtleistungen an Erdarbeiten und Maurerwerk, das hievon im fraglichen Monate und früher Geleistete und die noch zu leistenden Summen nach Cubikmaassen anzugeben, auch die Schleppbahnen zu einzelnen Bergwerken und Industrie-Etablissements anzugeben sind. — Ferner ist den Weisungen der Genie- und Militärbau-Directionen bei Neubauten und Reconstructionen von Brücken, bezüglich der Anlage von Demolirungsminen strengstens nachzukommen. Endlich sind die statistischen Nachweisungen nach den vorgeschriebenen mit zahlreichen Unterabtheilungen versehenen Tabellen in duplo in 3 Perioden jährlich vorzulegen und zwar a) Anlage und Bau b) Stand der Fahrbetriebsmittel mit Beginn des Jahres. II. a) In beiden Richtungen der Bahn beförderte Verkehrsgegenstände, b) vorgekommene aussergewöhnliche Ereignisse, c) Leistungen der Fahrbetriebsmittel — bis Mitte Juni. III. a) Kosten des Baues und der Betriebseinrichtung, b) Finanzielle Betriebs-Ergebnisse, c) Vermögensstand — bis October.

Im Oesterreichischen Finanzministerium beschäftigt man sich gegenwärtig mit der Abfassung eines Normale, durch welches der vom Abgeordnetenhause anlässlich der Budgetberathung gefassten Resolution entsprochen werden soll, wornach die Regierung angewiesen wurde, die Gebarung der subventionirten Bahnen strenge zu überwachen und insbesondere darauf zu achten, dass die Auslagen für Reconstructionen bei Berechnung und Liquidirung der Garantiesumme in dieselbe nicht einbezogen werden. Die Einführung der im Oesterreichischen Handelsministerium ausgearbeiteten neuen Be-

---

* Nach soeben eingetroffener Mittheilung genehmigte die Lübecker Bürgerschaft in ihrer Sitzung vom 10. d. M. nach dreistündiger Debatte die Anträge, betreffend den Verkauf der Lübecker Bahnen an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, mit allen gegen 12 Stimmen und ebenso den Verkauf der dem Staat gehörigen Lübeck-Büchener Eisenbahn-Actien mit 98 gegen 7 Stimmen. Die Red.

triebsordnung für Eisenbahnen wird leider bedeutend verzögert werden müssen, da das Ungarische Communicationsministerium den ihm übermittelten Entwurf der neuen Betriebsordnung vor dem Ungarischen Reichstage nicht mit Erfolg vertreten zu können glaubt und daher zurückstellte. Man geht in unserem Ministerium daher an eine Umgestaltung des Entwurfes. Auch soll der Entwurf eines Eisenbahnpolizei-Gesetzes vollendet sein und die Entwerfung eines Eisenbahnconcessionsgesetzes nahe bevorstehen.

Bei der Conferenz über die Heizung der Eisenbahnzüge waren fast alle cisleithanischen Bahnen vertreten, nebstdem mehrere Professoren. In Begründung dieses Erfordernisses im Allgemeinen brachte Böhm das hygienische Moment zur Geltung und stellte vom ärztlichen Standpuncte die Forderung einer Temperatur von 8—10 Grad Celsius nebst ausreichendem Luftwechsel, nicht ohne auf Widerspruch Seitens der ihre Bahngesellschaften vertretenden Fachmänner zu stossen. Denn es zeigte sich bei Darlegung der verschiedensten angewandten Heizsysteme zur Evidenz, dass keines derselben auch nur annähernd den Anforderungen als Heiz- und Ventilations-Vorrichtung einerseits, als von Seite des Eisenbahnbetriebes practisch zu handhabende Einrichtung andererseits entspreche, mit alleiniger Ausnahme der vom Central-Inspector Becker der Nordbahn dargelegten Luftheizung, die höchst wahrscheinlich auch den Sieg davontragen wird. Schliesslich gab der Vorsitzende den bestimmten Auftrag des Handelsministeriums kund, dass im nächsten Winter alle Waggons, in denen Reisende befördert werden, geheizt werden müssen, nach welcher Methode, wird den Bahnen überlassen. — Zu demselben Resultate gelangte auch die Pester Directoren-Conferenz, welche die meisten der im vorletzten Berichte aufgezählten Gegenstände erledigte.

Bezüglich des auch in Pest einzuführenden Eisenbahn-Unterrichtes wolle dem Ungarischen Fachblatt gegenüber die Rechtfertigung gestattet sein, dass wir die volle Berechtigung des Landes, dass seine Bahnbeamten der Ungarischen Sprache vollkommen mächtig seien, anerkennen; nur darf darüber das Deutsche nicht perhorrescirt werden, wie es nicht die Regierung, wohl aber der Uebereifer thut. Die Bahnverwaltungen bevorzugen die beider Sprachen kundigen Fachleute, nur sind dieselben leider in noch unzureichender Anzahl vorhanden und werden pflichtgemäss den internen Verkehr bald ganz nationalisirt haben. Diese Opfer, wozu auch der Eifer gehört, mit welchem selbst ältere, höher gestellte Beamte sich dieses Idiom anzueignen suchen, kann nicht genug gewürdigt werden. — Der in Wien eingeführte öffentliche Eisenbahncursus wurde geschlossen und fanden die bezüglichen eingehenden Prüfungen statt. Die einzelnen Bahn-Repräsentanten prüften aus der allgemeinen Eisenbahnkunde einschliesslich der Gesetzgebung, Geographie, Statistik etc.; ferner aus dem Transport-, Verkehrs- und Telegraphenwesen. Der Prüfung unterzogen sich 86 Hörer und muss das Resultat, namentlich mit Rücksicht auf die diesjährig erst im Jänner erfolgte Eröffnung des Curses, als ein erfreuliches und von der Erspriesslichkeit der Vorträge zeugendes erklärt werden.

Die Reclamations-Conferenzen halten bald in Pest ihre 100. Zusammenkunft. Im Jahre 1863, nach Einführung des Deutschen Handelsgesetzes ins Leben gerufen, hat sich diese Institution vollkommen bewährt, sich die Sympathie des Publicums erworben und im Auslande Nachahmung gefunden. Zu dieser Conferenz werden die Theilnehmer der allerersten und Berather des bezüglichen bis zum Vorjahre in Kraft bestandenen Uebereinkommens behufs einer kleinen Feier geladen. Nachdem die Centralisirung des Reclamationsverfahrens fallen gelassen wurde, mögen doch solche Centralbureaux in Wien, Pest und Prag, überhaupt am Sitze mehrerer Bahnverwaltungen errichtet werden. Es bemächtigt sich sonst die Privat-Industrie dieses Geschäftszweiges wohl nicht zum Vortheil des Bahnwesens, wie sich solche private Bahn-Reclamationsbureaux auch schon in Wien und Pest gebildet haben.

An Generalversammlungen hatten wir in der Woche nur eine, die der Ungar. Ostbahn. Gefasst wurden nur Beschlüsse von dilatorischer Bedeutung, insoweit dies die Vergangenheit der Gesellschaft betrifft. Es wurde nämlich nach einer langen und mit grosser Erbitterung geführten Debatte, die wenig sachlicher Natur war, beschlossen, zwei Comites einzusetzen. Das eine beschäftigt sich mit der Prüfung der Actenstücke, während das andere im Vereine mit dem Verwaltungsrathe für die nöthige Geldbeschaffung, sei es im Wege einer Prioritätsanleihe oder einer schwebenden Schuld, Fürsorge zu treffen hat. — Der berühmte Erbauer des Brenner, Achilles Thommen, Mitglied des einen Comités, ist deshalb nach Wien gekommen. Der Juli-Coupon wird pünctlich gezahlt werden. Der Bahnbau wird aus den vorhandenen Mitteln eifrig fortgesetzt; dieselben reichen bis zur Zeit, welche die Anlehensverhandlungen beanspruchen dürften. Die Meldungen von einer Zinsenherabsetzung der Actien sind erfunden. Wie man der „Pr." schreibt, haben die Conferenzen zwischen dem Ungarischen Finanzminister und dem Verwaltungsrathe der Theissbahn wegen Uebernahme der Ungarischen Ostbahn vorläufig zu dem Resultate geführt, dass der Verwaltungsrath beschlossen, aus seiner Mitte ein Comité niederzusetzen und dasselbe mit der Berichterstattung über diese Frage zu betrauen.

Die Alföld-Fiumaner Bahn kann ihre Generalversammlung wegen ungenügender Actien-Deponirung erst am 13. d. Mts. abhalten. Nach dem Rechnungsabschluss sichert das Reinerträgniss von 403 122 fl. nur eine 1percentige Verzinsung, wonach der Staat einen fast 4percentigen Zuschuss zu leisten hat. Diese Bahn hat das unterzeichnete Schlussprotocoll über die Ausführung der gesammten Linien der Genehmigung des Kgl. Ungarischen Ministeriums unterbreitet. Von Seite der Regierung wurde bei diesem Anlasse den Concessionären über die Art und Weise der Ausführung die volle Befriedigung ausgesprochen, woraufhin die Vertreter des Consortiums die Erklärung abgaben, einem früher von Seite der Regierung ausgesprochenen Wunsche zu willfahren und in Essegg (Unterstadt) einen zweiten Bahnhof auf eigene Kosten zu bauen und denselben der Alföldер Bahngesellschaft zur Verfügung zu stellen.

Auch die Ungar.-Galiz. Eisenbahn muss ihre Generalversammlung aus erwähntem Grunde vertagen. Unsere Actionaire sind eben indolent, so lange sie nicht mehr als die staatlich garantirten 5% zu erwarten haben.

Das Ungar. Communicationsministerium hat Herrn Obermayer, bisherigen Adlatus des Staatsbahndirectors Kopp, zum zweiten Director-Stellvertreter bei der Ungar. Staatsbahn ernannt. Herr Obermayer hat sich in Fachkreisen eines sehr vortheilhaften Rufes zu erfreuen.

Am 10. d. Mts. findet die technisch-polizeiliche Probefahrt auf der $10^1/_2$ Meilen langen Theilstrecke Szathmar-Bustjehaza der Ungar. Nordostbahn statt. Für die Betriebseröffnung ist der 18., event. der 20. Juni in Aussicht genommen.

Für die Eisenbahnlinie Miskolcz-Püspök-Ladany-Csaba werden gegenwärtig Verhandlungen gepflogen. Durch diese Linie, welche ohne besondere Schwierigkeiten ausgeführt werden könnte, würde die kürzeste Verbindung der Ungarischen Staatsbahn und der nördlichen Linie der Theissbahn mit der Alföld-Fiumaner Bahn hergestellt werden.

Von neuen cisleithanischen Bahnen ist zu bemerken: Der Wiener Bankverein wird schon im Laufe des nächsten Monats die Actien und Prioritäten der Mährischen Grenzbahn auf den Markt bringen. Die Ausführung dieser Bahn ist im vollen Zuge und geniesst dieselbe nicht nur eine fünfzehnjährige Steuerbefreiung, sondern auch die Staatsgarantie für die Linie Sternberg-Mittelwalde mit 336 000 fl. Silber vom Tage der Betriebseröffnung. Das Gesammtcapital beträgt 17 Millionen, für welche Summe obengenannte Linie gebaut, ferner die Ergänzungslinie Hohenstadt-Zöptau eingelöst wird.

Die Direction der Franz-Josefs-Bahn ist beim Handelsministerium um die Erlaubniss für die Vorarbeiten behufs Baues einer Verbindungsbahn zwischen dem Kaiser Franz-Josefs-Bahnhof in Wien und dem Westbahnhof eingeschritten.

Die Concessionswerber für die Strecke Chotzen-Braunau haben nachträglich erklärt, von ihrer Forderung einer dreissigjährigen Steuer- und sonstigen Gebührenbefreiung abstehen und die Bahn ohne jegliche staatliche Unterstützung bauen zu wollen. Die Staatsbahn übernimmt den Bau und Betrieb dieser Bahn. An der Spitze der Concessionswerber steht Fürst Colloredo-Mannsfeld.

Baron Moritz Wodianer, welcher sich bereits mannigfache Verdienste um die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft erworben, ist an Stelle des verstorbenen Baron Doblhoff zum Präsidenten des Verwaltungsrathes dieser Gesellschaft erwählt worden.

Die Oesterreichische Staatsbahn bewirbt sich im Vereine mit einem befreundeten Consortium, welches auch für dieselbe als Concessions werber auftritt, um eine Eisenbahn, welche, von ihrer Station Wildenschwert ausgehend, über Nachod und Braunau an die dort projectirte Verlängerungsstrecke einer bereits bestehenden Deutschen Eisenbahn sich anschliessen soll. Die Staatsbahn kann mit der erwähnten Bahn nicht nur bezüglich der Strecke Wildenschwert-Mittelwalde, um welche ursprünglich die Staatsbahn sich beworben, die jedoch die Oesterreichische Nordwestbahn erlangte, in Concurrenz treten, sondern erhält auch eine neue Eingangsstation nach Deutschland.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat einen Process mit der Wiener Commune wegen der verweigerten Anzahl von Durchlässen rücksichtlich der durch die Donauregulirung eingetretenen Erweiterungsarbeiten zu gewärtigen. — Auf der Strecke Hullein-Prerau wurde das zweite Geleise gelegt.

Eine aus Vertretern des Kgl. Ungar. Justiz- und Communications-Ministeriums, ferner der Südbahngesellschaft bestehende Commission hat sich an die Grenze begeben, um die Authentisation der Ungarischen Strecke der Südbahn zum Zwecke der grundbücherlichen Durchführung vorzunehmen.

Der „Temps" zeigt an, dass die Oesterreichische Südbahngesellschaft beschlossen hat, ihre Prioritäten in Paris wieder in den officiellen Courszettel aufnehmen zu lassen.

Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn hat in ihrem Wiener Stadtbureau einen eigenen Beamten stationirt, welcher nicht nur alle Auskünfte zu ertheilen, sondern auch Karten für die Personen-, Schnell- und Courierzüge am Tage zuvor auszugeben und das Gepäck zu übernehmen befugt ist.

Die Böhmische West- und die Buschtêhrader Bahn haben dem Handelsministerium bereits einen Bericht über die Elementarschäden vom 25. Mai erstattet. Die Böhmische Westbahn ist an nicht weniger als 50 Puncten beschädigt. Auf den Strecken Prag-

Mokropetz und Horowitz-Furth verkehren die Züge. Die Fahrbarmachung der zwischenliegenden Strecke dürfte vier Wochen in Anspruch nehmen. Auf der Linie Prag-Priesen der Buschtêhrader Bahn ist die Strecke Micholup-Trnowan arg mitgenommen. Die Beängstigung der Besitzer von Böhmischen Bahnwerthen hat jedoch ganz abgenommen. Man beginnt sich mit dem Gedanken und der Hoffnung vertraut zu machen, dass die Böhmischen Bahnen keine Schäden erlitten haben, welche sie nicht binnen Kurzem in Folge ihrer in jeder Beziehung soliden Anlage wieder zu beseitigen im Stande wären.

Zwischen der Kaiser Ferdinands Nordbahn, der Galizischen Karl Ludwigsbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn wurde die Einführung und der Turnus von Durchgangswagen bei den Eilzügen der genannten Bahnen auf der ganzen Strecke festgesetzt und die Ausgabe directer Fahrkarten vereinbart.

Mit 15. Juni tritt auf der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn eine neue Fahrordnung ins Leben. Mit Beginn dieser Fahrordnung wird, was bisher noch nicht der Fall war, auch ein auf der ganzen Linie täglich tour und retour verkehrender Eilzug in Verkehr gesetzt werden und die Direction der obgenannten Bahn hat, um dem thatsächlich bestehenden Bedürfnisse abzuhelfen, auch die Verfügung getroffen, dass ausser dem Eilzuge auf dieser Strecke noch zwei Züge für den Personenverkehr, und zwar der eine bis Jassy, der andere aber blos bis Suczawa in Wirksamkeit treten. — Das Gerücht, dass die Rumänische Regierung die Cassen der Jassy-Czernowitzer Bahn mit Beschlag belegt, den Betrieb eingestellt, auch den Befehl ertheilt habe, den Fahrpark auf Oesterreichischem Boden zu concentriren, reducirt sich darauf, dass die Stadt Jassy für einen dieser Bahn früher geschenkten kaum auf 1000 Thlr. bewertheten Grund nun 30 000 Thlr. verlangt. Das ist eben Rumänisch!

Die Berathungen über die Galizischen Bahnprojecte haben das gewichtige Ergebniss geliefert, dass der Bau einer Linie concessionirt werden soll, welche von Husiatin bis Bielitz-Biala das Land in einer Länge von circa 90 Meilen durchschneidet, theilweise also auch südlich parallel von der Karl-Ludwigsbahn läuft. Für diese grosse Linie, insbesondere wenn dieselbe rasch von einer Unternehmung durchgeführt wird, soll ausser der Steuerfreiheit und den sonst üblichen Begünstigungen die Garantie eines jährlichen Reinertrages von 24000 Gulden per Meile bewilligt werden. Für einzelne Theilstrecken dieser Linie lagen der Regierung Anbote vor, dieselben ohne jegliche Garantie durchzuführen. Die ganze Anlage ist jedoch so ausgedehnt und erheischt in verschiedenen Partien so theuere Bauten, dass die gedachte, übrigens im Verhältniss zu den gewöhnlichen Zinsengarantien um ohngefähr die Hälfte niedrigere Garantie bewilligt werde. Aus dieser, der Dniester-, der 1. Ungar.-Galizischen und vielleicht auch noch aus der Tarnow-Leluchower Bahn soll ein einziges grosses Unternehmen gebildet werden. Als Finanzmächte, welche sich für dieses colossale Unternehmen interessiren, nennt man die Creditanstalt, und eine Gruppe kleinerer Banken, an deren Spitze die Union- und Franco-Oesterreichische Bank steht.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Clemens in Düsseldorf ist zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector ernannt und als solcher bei der Ostbahn mit dem Wohnsitze zu Königsberg angestellt, und der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Wenderoth zu Königsberg i. Pr. in gleicher Eigenschaft zur Stargard-Posener Eisenbahn nach Stargard in Pommern versetzt worden.

## Miscellen.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 23 vom 8. Juni 1872. Chronik des Deutschen Reiches. — Die Gesetzgebung Deutschlands in Bezug auf Marine und Seewesen. II. — Stadt und Land. IV. — Der Elb-Spree-Canal. — Die Provinz Hessen-Nassau. V. — Verzeichniss der im Preussischen Staate in der Zeit vom 2. Januar 1872 bis zum 31. März d. J. in die Handelsregister eingetragenen Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien. IV. — Die Ausstellung der Concurrenzskizzen zu einem Goethedenkmal für Berlin. IV.

## Eisenbahn-Kalender.

* Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

17. Juni Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin.
17. „ Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
18. „ * Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
20. „ Rechte Oderufer-Eisenbahn zu Breslau. S. S. 635.
22. „ Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 653
22. „ Rumänische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
23. „ Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
25. „ Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
26. „ * Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg.
26. „ Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602.
26. „ * Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau.
27. Juni Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
27. „ Rhein-Nahebahn zu Kreuznach.
28. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt. S. S. 635.
28. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. „ Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben.
28. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg.
28. „ Lodzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
29. „ Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin.
30. „ Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz.
9. Juli Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg.
9. „ Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) zu Ruhland.

## Ausgabe von Actien.

**Gotthardbahn-Gesellschaft.** Die Actionäre werden aufgefordert, die in ihrem Besitze befindlichen, von der Direction der Discontogesellschaft in Berlin ausgestellten Haftscheine an den nachgenannten Stellen in Interimsactien umzutauschen:

in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Frankfurt a. M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne, und der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in Köln bei dem Bankhause Sal. Oppenheim jun. & Co. und dem A. Schaaffhausenschen Bankverein,
in Florenz bei der Nationalbank,
in Amsterdam bei dem Banhhause D. L. Goldschmidt,
in Luzern bei der Casse der Gotthardbahn-Gesellschaft.

Der Umtausch erfolgt vom 14. Juni bis 14. Juli a. c. bei den genannten Stellen, vom 15. Juli ab jedoch ausschliesslich bei der Direction der Discontо-Gesellschaft in Berlin.

## Submissionen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 16. Juni | zu Dresden | Sächsische Staatsb. | Petroleum | — |
| 18. „ | zu Bromberg | Preuss. Ostb. | Präparirte Heizkohlen | 653 |
| 18. „ | zu Hannover | Hannoversche E. | Material-Abgänge | 655 |
| 18. „ | zu Kattowitz i. Schl. | Oberschlesische E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 18. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker E. | Material-Verkauf | — |
| 18. „ | zu Creuznach | Rhein-Nahebahn | Alte Schienen | — |
| 18. „ | zu Osnabrück | Venlo-Hamburger E. | Beamten-Wohnhaus | — |
| 19. „ | zu Erfurt | Werrabahn | Eisenbahnschienen | 654 |
| 19 „ | zu Ratibor | Oberschlesische E. | Werkstatts-Materialien | 667 |
| 19. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Erd- und Maurerarbeiten | — |
| 19. „ | zu Löbau | Südlausitzer | Erd- und Felsenarbeiten | — |
| 19. „ | daselbst | Staatsbahn | Kunstbauten | — |
| 20. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 687 |
| 20. „ | zu Cassel | Hess. Nordb. | Laderampe, Perron, Durchlass etc. auf Bahnhof Hofgeismar | — |
| 20. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 50 Perrontelegraphen | — |
| 20. „ | zu Burgsteinfurt | Münster-Enschede E. | Erdarbeiten | — |
| 20. „ | zu Düsseldorf | Bergisch-Märk. E. | Lagerplätze in Deutz | — |
| 20. „ | zu Königsberg | Ostpreussische Südb. | Bahnhofs-Restauration zu Pr.-Eylau | — |
| 20. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Pflastersteine | 695 |
| 22. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten Dahle-Rummenmohl | — |
| 24. „ | Senftenberg a/Elster | Berlin-Görlitz | Erd- u Steinbau-Arbeiten | 702 |
| 24. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Wasserkrähne etc. | 695 |
| 24. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Materialien-Verkauf | 687 |
| 24. „ | zu Attendorn | Bergisch-Märk. E. | Steine für Hochbauten | — |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten der Volmethalbahn | — |
| 25. „ | zu Hannover | Hannoversche Staatsb. | Hydraulische Krähne u. Aufzüge | 695 |
| 25. „ | Kattowitz | Oberschlesische E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 26. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Kleineisenzeug | 687 |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Drehscheibe, Wasserkrähne | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Tischler-, Dachdecker- und Klempner-Arbeiten | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten M. Gladbach Stolberg | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschienen | 687 |
| 27. „ | zu Goch | Nordbrabant-Deutsche E. | Erdarbeiten etc. | 702 |
| 28. „ | zu Cassel | Brebra-Hanauer E. | Eiserne Schwellen | No. 71 |
| 28. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschwellen | — |
| 28. „ | Senftenberg a. d. Elster | Berlin-Görlitz | Steinbau-Arbeiten | 702 |
| 28. „ | zu Cassel | Bebra-Hanau | Schienen | 702 |
| 28. „ | Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten Finnentrop-Rothemühle | — |
| 28. „ | Altena | Bergisch-Märk. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 15 Kreuzdrehscheiben | — |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 30. Juni | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Weichenschwellen | 703 |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Dienstkleidung | — |
| — | zu Neumünster | Neumünster-Segeberg-Oldesloer E. | Erdarbeiten | 687 |
| — | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Decimalwaagen etc. | — |
| 1. Juli | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Anfuhr von Oberbaumaterialien | — |
| 1. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Locomotiven etc. | — |
| 3. „ | zu Breslau | Bresl.-Schw.-Freibg. | Eisenbahnschienen | No. 71 |
| 3. „ | Görlitz | Berlin-Görlitzer E. | Erdarbeiten und Brückenbauten | 703 |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | Erdarbeiten | in No. 71 |
| 22. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 703 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Vom 15. Juni c. ab tritt folgender Fahrplan bis auf Weiteres in Kraft:

**A. Von Hannover nach Hameln.**

| | | Morgens | Nachmittags | | Abends |
|---|---|---|---|---|---|
| Hannover | Abf. | $8^{0}$ | $3^{30}$ | $5^{42}$ | $8^{44}$ |
| Linden | „ | $8^{10}$ | $3^{40}$ | $6^{11}$ | $8^{54}$ |
| Ronnenberg | „ | $8^{22}$ | $3^{52}$ | $6^{33}$ | — |
| Weetzen | Ank. | $8^{28}$ | $3^{58}$ | $6^{43}$ | $9^{8}$ |
| Weetzen | Abf. | $8^{31}$ | $4^{2}$ | $6^{53}$ | $9^{11}$ |
| Bennigsen | „ | $8^{46}$ | $4^{17}$ | $7^{26}$ | $9^{29}$ |
| Eldagsen | „ | $8^{59}$ | $4^{30}$ | $7^{55}$ | $9^{42}$ |
| Springe | „ | $9^{9}$ | $4^{40}$ | $8^{17}$ | $9^{52}$ |
| Münder | „ | $9^{25}$ | $4^{56}$ | $8^{50}$ | $10^{8}$ |
| Hasperde | „ | $9^{35}$ | $5^{5}$ | $9^{12}$ | — |
| Hameln | Ank. | $9^{47}$ | $5^{17}$ | $9^{33}$ | $10^{25}$ |

Morgens. Nachm. Abends.

**B. Von Hameln nach Hannover.**

| | | Morgens | Vorm. | Mittags | Abends. |
|---|---|---|---|---|---|
| Hameln | Abf. | $5^{15}$ | $10^{22}$ | $12^{0}$ | $8^{28}$ |
| Hasperde | „ | $5^{29}$ | — | $12^{33}$ | $8^{42}$ |
| Münder | „ | $5^{38}$ | $10^{42}$ | $1^{1}$ | $8^{52}$ |
| Springe | „ | $5^{54}$ | $10^{58}$ | $1^{41}$ | $9^{8}$ |
| Eldagsen | „ | $6^{3}$ | $11^{7}$ | $2^{9}$ | $9^{17}$ |
| Bennigsen | „ | $6^{16}$ | $11^{20}$ | $2^{45}$ | $9^{30}$ |
| Weetzen | Ank. | $6^{29}$ | $11^{33}$ | $3^{10}$ | $9^{43}$ |
| Weetzen | Abf. | $6^{32}$ | $11^{36}$ | $3^{25}$ | $9^{46}$ |
| Ronnenberg | „ | $6^{40}$ | — | $3^{51}$ | $9^{54}$ |
| Linden | „ | $6^{52}$ | $11^{52}$ | $4^{30}$ | $10^{6}$ |
| Hannover | Ank. | $7^{0}$ | $12^{0}$ | $4^{45}$ | $10^{14}$ |

Morgens. Mittags. Nachm. Abends

**C. Von Weetzen nach Barsinghausen.**

| | | Vorm. | Nachm. | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Weetzen | Abf. | $8^{40}$ | $4^{5}$ | $9^{50}$ |
| Kloster Wennigsen | „ | $9^{0}$ | $4^{23}$ | $10^{2}$ |
| Egestorf | „ | $9^{20}$ | $4^{41}$ | $10^{14}$ |
| Barsinghausen | Ank. | $9^{35}$ | $4^{54}$ | $10^{24}$ |

**D. Von Barsinghausen nach Weetzen.**

| | | Morgens | Nachm. | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Barsinghausen | Abf. | $5^{51}$ | $2^{15}$ | $7^{55}$ |
| Egestorf | „ | $6^{3}$ | $2^{33}$ | $8^{15}$ |
| Kloster Wennigsen | „ | $6^{15}$ | $2^{52}$ | $8^{35}$ |
| Weetzen | Ank. | $6^{25}$ | $3^{5}$ | $8^{50}$ |

Morgens. Nachm. Abends.

Die Haltestelle **Hasperde** wird erst später an einem noch bekannt zu machenden Tage, voraussichtlich am 1. Juli, dem Betriebe übergeben und halten die Züge bis dahin bei derselben nicht.

Die Sonntags-Extrazüge 8 Uhr Morgens aus Hannover und $8^{35}$ Abends von Hameln werden vom 16. d. M. ab nicht mehr gefahren werden.

Hannover, den 8. Juni 1872.

**Der Special-Director.**

## Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

**Submission auf Erdarbeiten und Brückenbauten.**

Die Ausführung von Erdarbeiten und Brückenbauten für die Strecke zwischen der Preussischen Grenze und Goch der Linie Boxtel-Wesel soll, nach folgenden 3 Loosen getrennt, im Wege der Submission vergeben werden:

Loos I. Erdarbeiten in Section I, etwa 16 500 Cubikmeter.
Loos II. Erdarbeiten in Section II, etwa 13 200 Cubikmeter.
Loos III. Brücken und Durchlässe in Section I und II.

Die Bedingungen und Arbeitsverzeichnisse sind in den Büreaux des Herrn Ober-Ingenieurs van Hooff in Rotterdam und des Herrn Sections-Ingenieurs Nivel in Goch einzusehen, auch Submissions-Formulare nebst Bedingungshefte gegen Erstattung der Kosten daselbst zu beziehen.

Unternehmer wollen ihre Offerten versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

**Donnerstag, den 27. Juni d. J. Nachmittags 1 Uhr**

im Bau-Büreau zu Goch angesetzten Submissionstermine an den Herrn General-Bevollmächtigten der Gesellschaft Baron von Monschaw zu Goch einreichen.

Rotterdam, den 4. Juni 1872.

**Die Direction.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von 7 305 000 Kilogramm Schienen in 4 Loosen von 1 386 000, 2 000 000, 1 227 000, 2 692 000 Kilogramm soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schienen"

bis zum Termin den **28. Juni 1872 Vormittags 11 Uhr** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen können von uns gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Cassel, den 7. Juni 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

**Neubaustrecke: Lübbenau-Senftenberg-Camenz (Landesgrenze).**

Die Erd- und Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf dem Loose II (Strecke Buchenwäldchen-Altdöbern-Senftenberg von Station 450 bis Station 836) im Gesammtbetrage von ungefähr

**309 000 Cubikmeter Erdmassen**
**2110 Cubikmeter Steinbaumassen**

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissions-Bedingungen, Pläne und überschlägliche Massenberechnungen liegen im Abtheilungs-Bau-Bureau zu Senftenberg a. d. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis

**Montag, den 24. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 8. Juni 1872.

**Die Direction.**

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

**Neubaustrecke Lübbenau-Senftenberg-Camenz (Landesgrenze.)**

Die Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf der Strecke Senftenberg-Landesgrenze von Station 836 bis Station 1205, eingetheilt in 2 Loose von ungefähr

900 und 1200 Cubikmeter Steinbaumasse

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissions-Bedingungen, Pläne, Kostenanschläge und Massenberechnungen liegen im Abtheilungs-Bau-Bureau zu Senftenberg a. d. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne, gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis

**Freitag, den 28. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 8. Juni 1872.

**Die Direction.**

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Neubaustrecke **Görlitz-Reichenberg**

Die Ausführung der Erdarbeiten und Brückenbauten eines Theiles der Baustrecke Görlitz-Reichenberg soll im Wege der öffentlichen Submission in 2 Loosen vergeben werden, die mit rot. 44500 Thlr. und 43200 Thlr. veranschlagt sind.

Es steht hierzu Termin auf

**Mittwoch, den 3. Juli cr. Vormittags 11 Uhr**

im Büreau des Unterzeichneten an, woselbst auch die Zeichnungen, Anschläge und Bedingungen eingesehen, resp. entnommen werden können.

Görlitz, am 10. Juni 1872.

**Der Abtheilungs-Baumeister.**
Pastenaci, Betriebs-Inspector.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

a. 2 Stück 2 mit Achsen gekuppelten Personenzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen,
b. 3 Stück mit 3 Achsen gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen,
c. 10 Stück 6rädrigen Gepäckwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf

**Montag den 1. Juli cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. für jedes Exemplar Bedingungen für die sub a, b und c aufgeführten Gegenstände bezogen werden.

Hannover, den 10. Juni 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

**Submission auf Lieferung eichener Weichenschwellen.**

Die Lieferung von 1308 Stück eichenen Weichenschwellen mit einem Inhalt von pp. 156 Cubikmeter (5037 Cubikfuss rheinländisch) zum Bau der Bahnhöfe Hamburg und Harburg soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen werden von dem Bau-Bureau zu Hamburg, Banksstrasse No. 44 auf portofreies Ersuchen übersendet.

Offerten, welche mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Schwellen“ zu versehen sind, werden bis zum **30. Juni cr.** von mir entgegengenommen.

Hamburg, den 11. Juni 1872.

**Der technische Dirigent.**
Lohse,
Regierungs- u. Baurath.

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

**16 Locomotiven für Personenzüge,**
**10 Locomotiven für gemischte Züge,**

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungs-Bedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen. Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am **Montag, den 22. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 12. Juni 1872.

**Kaiserliche General-Direction**
**der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen**

---

## König Christian VIII. Ostseebahn.

In der am 6. ds. Mts. abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sind die statutengemäss aus dem Ausschuss getretenen fünf Mitglieder

Herren **R. Kayser** in **Hamburg,**
**P. W. Paap** in **Rendsburg,**
Regierungsrath **Kraus** in **Kiel,**
**Ed. Lorentzen** in **Altona,**
**Joh. Baur** in **Altona,**

zu Mitgliedern des Ausschusses wieder gewählt worden und haben die Wahl angenommen.

Altona, den 10. Juni 1872.

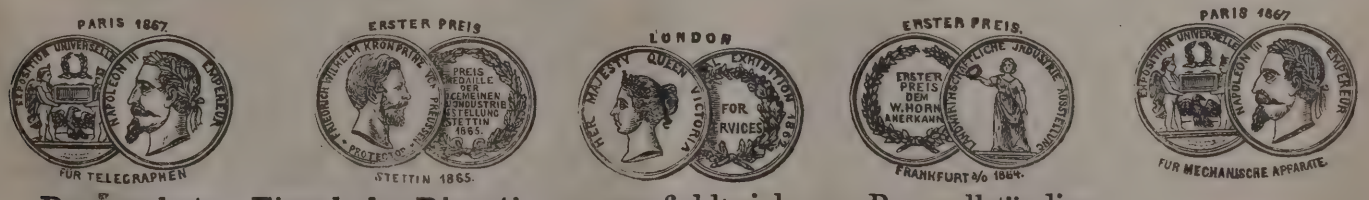
**Der Ausschuss.**
Theod. Reincke, Vorsitzender.

---


**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---




Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

**(vormals Wilhelm Horn).**

# The Bolton Iron & Steel Co. Bolton le Moors,
## Lancashire England.

Fabrikanten von mildcarbonisirten Guss-Stahl-Platten für Kessel- und Schiffsbekleidungen, Guss-Stahl-Schienen, Stangen und Bleche, Winkel- und Nieten-Stahl, Guss-Stahl-Gerad- und Kurbelachsen, Bandagen, Wellen, Pleiel-, Kuppel- und Kolbenstangen, Kurbeln und Kurbelzapfen,

**Guss-Stücke aus Stahl,**

**schwere Schmiedestücke jeder Art aus Guss-Stahl und Schmiedeeisen.**

General-Agent ***Philipp Henschel.***

**Berlin, Werderstrasse 11.**

---

# Röhren aller Art.

**Gusseiserne Muffen** und Flanschröhren; **Gezogene schmiedeeiserne** für Gas, Wasser, Dampf; von Kupfer, Messing und Blei, **Dampfheizungsröhren** für Hoch-, Nieder- und Mitteldruck. **Bohrröhren** für Bergwerksbetrieb; Dampf-Kesselröhren nach Field System; **Brunnenröhren** für Abyssinische Brunnen.

**Röhren** für Zuckerfabriken, Brauereien und alle landwirthschaftlichen und technischen Zwecke. Alle dazu passenden Hähne, Ventile, Peet's-Ventile, Schieber und Verbindungsstücke empfiehlt die **Röhren-Fabrik** von

**Hahn & Huldschinsky,**

Berlin, Gleiwitz und Leeds in England.

**Lager in Berlin, Wien, Breslau, Stettin, Magdeburg und Gleiwitz.**

---

# Für Eisenbahnbau-Unternehmer.

2 wenig gebrauchte **schmalspurige Tenderlocomotiven** von 90 Centimeter Spurweite haben vorräthig abzugeben, gebrauchte sehr wohl erhaltene **Eisenbahnschienen**, Vignolprofil leichten Calibers zu **Anschlussgeleisen, Bauzwecken** etc. offeriren ein beträchtliches Quantum.

**Gebrüder Trier, Darmstadt.**

Lager in Eisen, Stahl und Metallen.

---

## Norddeutscher Lloyd.

## Postdampfschifffahrt
## von Bremen nach Newyork und Baltimore
### eventuell Southampton anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. America | 18. Juni | nach | Newyork | D. Hansa | 30. Juli | nach | Newyork |
| D. Berlin | 19. Juni | „ | Baltimore | D. Ohio | 31. Juli | „ | Baltimore |
| D. Donau | 22. Juni | „ | Newyork | D. Main | 3. August | „ | Newyork |
| D. Nemesis | 25. Juni | „ | Newyork | D. Nemesis | 6. August | „ | Newyork |
| D. Bremen | 29. Juni | „ | Newyork | D. Donau | 10. August | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 3. Juli | „ | Baltimore | D. Köln | 13. August | „ | Newyork |
| D. Weser | 6. Juli | „ | Newyork | D. Berlin | 14. August | „ | Baltimore |
| D. Newyork | 9. Juli | „ | Newyork | D. Weser | 17. August | „ | Newyork |
| D. Hermann | 13. Juli | „ | Newyork | D. Bremen | 20. August | „ | Newyork |
| D. Frankfurt | 16. Juli | „ | Newyork | D. Hermann | 24. August | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 17. Juli | „ | Baltimore | D. Strassburg | 27. August | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 20. Juli | „ | Newyork | D. Leipzig | 28. August | „ | Baltimore |
| D. Hannover | 23. Juli | „ | Newyork | D. Deutschland | 31. August | „ | Newyork |
| D. Rhein | 27. Juli | „ | Newyork | D. Frankfurt | 3. Septbr. | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

**Passage-Preise nach Newyork:** Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

**Passage-Preise nach Baltimore:** Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

## von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**

D. Kronprinz Friedrich Wilhelm 7. Juli. D. Graf Bismarck 7. August

und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

**Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. **Allein zu beziehen durch**

**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

---

**Eine von Borsig gebaute, noch betriebsfähige Locomotive mit Tender hat preiswerth zu verkaufen**

**S. Cohn jr., Berlin,**

47 Alexanderstrasse.

---

**Kohlen-Körbe aus Stuhlrohr.**

erfüllen diesen Zweck, ihrer grösseren Haltbarkeit wegen, billiger wie die aus **Weiden** geflochtenen.

Ich halte stets von solide und dauerhaft gearbeiteten **50 Kilo Kohlen** fassenden Körben Lager, auch fertige jede andre vorgeschriebene Grösse prompt an und empfehle mich zu Aufträgen.

Hameln a. d. Weser.

**Carl Stoffers.**

---

## Eiserne Patentsplinte.

Vollständig assortirtes Lager bei

**Schulz & Heyl** vormals **J. F. Wirtz & Co.,**

Lieferungsgeschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf,

**Berlin, 19 Kurzestrasse 19.**

---

In hiesiger Werkstatt der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft können ein **Maschinen-Techniker** und ein **Zeichner** sofort Beschäftigung erhalten.

Stargard i. Pommern, den 8. Juni 1872.

**F. W. Eichholz,**
Maschinenmeister der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

**leichten Calibers** zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.


---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

705

No. 71. Leipzig, am 17. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Die Eisenbahn-Kranken- und Unterstützungs-Cassen. — Eisenbahnkalender. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Officielle Bekanntmachungen: Eröffnung des Verkehrs auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn, mit Fahrplan; Fahrplan der Hannover-Altenbekener Bahn; Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, General-Versammlung; Bergisch-Märkische Eisenbahn, Zinszahlung; Magdeburg-Halberstädter E., Dividenden-Zahlung, Ausloosung; Berlin-Anhaltische E., Ausloosung. Submissionen etc. — Privat-Anzeigen.

## Die Eisenbahn-Kranken- und Unterstützungs-Cassen.

Von Betriebs-Secretär von der Heydt in Limburg.

Das in der neueren Zeit unausgesetzte Steigern der Preise fast aller zum Lebensunterhalt nöthigen Bedürfnisse, sowie die hohen Wohnungsmiethen in den Städten und sonstigen Orten mit lebhaftem geschäftlichen Verkehr führen die Existenzfähigkeit der unbemittelten Familien und des auf einen regelmässigen Tagesverdienst angewiesenen Arbeiters zu beinah bedenklichen Situationen. In nicht minder misslichen Verhältnissen befinden sich die mit nur geringem Diensteinkommen bedachten Beamtenclassen.

Naturgemäss hebt sich zwar mit den wachsenden Verkehrsverhältnissen auch der Lohn des Arbeiters, allein die nichts weniger als bescheidenen Ansprüche an die modernen Reize des Lebens von dem weitaus grössten Theil derselben lassen nur selten die nothwendige Grenze zwischen Verdienst und Bedürfniss einhalten. Um nun Letzterem, dem Bedürfniss besser Genüge leisten zu können, werden entweder gewaltsame, wenn auch grade nicht gesetzwidrige Mittel angewendet oder man sucht in friedlicher Weise zu seinem Ziele zu gelangen.

Unter dem ersteren, dem gewaltsamen, Mittel verstehe ich das in der Jetztzeit so häufig angewendete, wenn auch gerade nicht immer mit den erwünschten Folgen begleitete sogenannte Striken, vermittelst welchem auf den Arbeitgeber ein Druck zur Erhöhung des Lohnes beabsichtigt wird. Das zweite friedlichere Mittel zur Erstrebung des Gleichgewichts zwischen Einnahme und Ausgabe besteht in Bildung von Sparcasse-, Consum-, Unterstützungs-Vereinen u. a. m. Bei diesen sucht man die geringen unbedeutenden Ueberschüsse der Einzelnen zu sammeln, um auf diese Weise nach und nach einen Fond zu bilden, vermittelst welchem nach kaufmännischem Princip zum Besten Aller Gutes und Billiges beschafft werde.

Viele derartige Vereine erreichen den beabsichtigten Zweck auch in zufriedenstellender Weise, andere dagegen machen durch unreelle betrügerische Geschäftsführung, welche die mühsam ersparten Einlagen verschlingt, traurige Erfahrungen. Der beabsichtigte Nutzen für das Ganze wandert in die Taschen Einzelner und das unter schönen Hoffnungen gegründete Institut geht demnächst als ein verfehltes zu Grabe.

Auch unter den Eisenbahn-Beamten und Arbeitern bilden sich freiwillig und gezwungen derartige Vereine, deren reelle Geschäftsführung und Lebensfähigkeit indess ohne allen Zweifel da feststeht, wo die Eisenbahn-Verwaltungen gleichzeitig Geschäftsführer derselben sind.

Nun speciell von den Eisenbahn-Kranken- und Unterstützungs-Vereinen.

Schwere, durch langwierige Krankheit, Sterbefälle oder sonstige drückende Umstände eingetretene bedrängte Lagen bei den nothleidenden Nebenmenschen, welchen Selbsthilfe unmöglich geworden, gemeinsam zu lindern, das sind die Motive unter welchen sich diese Vereine gründen. Die von denselben zu gewährende Beihilfe erstreckt sich gewöhnlich auf unentgeltliche ärztliche Behandlung, freie Medicin und Erstattung etwaiger Heil-Anstalt- und Badecur-Kosten in Erkrankungsfällen, sowie Unterstützungen bei Sterbefällen an die hinterbliebenen Angehörigen. Arbeiter erhalten bei eintretender Erkrankung ihrer Person ausserdem gewöhnlich auch noch ein sogenanntes Reviergeld bis zum Tage der Wiedergenesung, wenn nicht Aufnahme in ein Krankenhaus erfolgte.

Manchem mittellosen Beamten und Arbeiter wird auf diese Weise ermöglicht, die durch eine langwierige Krankheit anderweit entstandenen Kosten leicht und ohne wesentliche Einschränkungen zu decken, oder durch den Gebrauch von Heilbädern etc. seine zerrüttete Gesundheit wieder herzustellen.

Die Beiträge eines Mitgliedes zur Casse sind bei allen derartigen Vereinen so ziemlich gleich und betragen gewöhnlich zwischen 6 Pfennigen bis zu 1 Silbergroschen pro Thaler Gehalt resp. Lohn für das Jahr. Da wo indess z. B. den Werkstättearbeitern Pension nach eingetretener Arbeitsunfähigkeit zugewiesen wird, dürften die Beiträge allerdings höher bemessen sein.

Die Lebensfähigkeit dieser Kranken- und Unterstützungs-Vereine beweist sich am Besten durch das namhafte Baarvermögen, welches dieselben seit der Zeit ihres Bestehens zum Theil gesammelt haben. Ich erlaube mir dieserhalb auf Tab. VII Seite 183, Statistik der Preussischen Eisenbahnen de 1869, Nachweisung der vorhandenen Kranken- und Unterstützungs-Fonds hinzuweisen. Indess gerade den Vereinen mit dem ansehnlichen Vermögen dürften zum Theil auch die meisten Schattenseiten in Bezug der Verwendung des angesammelten Capitals nachzuweisen sein, und soll dies in Nachstehendem versucht werden.

Das vorhandene Vermögen hat sich gebildet:

a) aus dem etwa erhobenen Eintrittsgeld eines neu aufgenommenen Mitgliedes,
b) aus den regelmässigen von jedem Vereinsmitglied zu entrichtenden Beiträgen,
c) aus den Zuschüssen, welche etwa die Bahnverwaltungen aus ihren Betriebsfonds leisten,
d) aus etwaigen Schenkungen,
e) desgl. Ordnungstrafen,
f) aus den Zinsen des bereits vorhandenen Capitals u. a. m.

Zunächst ist ins Auge zu fassen, dass sich das vorhandene Vermögen hauptsächlich aus den Beiträgen der Vereinsmitglieder angesammelt hat, und zwar von solchen, welche gewiss hätten Gelegenheit genug gehabt, sie auf andere Weise zum Besten ihrer Familien practisch und nützlich zu verwenden und dass ferner nach dem oben berührten Geschäftsbericht zu urtheilen, die Einnahmen bedeutend höher sind als die Ausgaben, indem sonst sich ein solcher Baarbestand nicht hätte ansammeln können.

Wie aber soll und kann dieses Vermögen nach Beibehaltung der seitherigen Beitragssätze und nach Fortdauer der bis jetzt normalen Unterstützungsfälle und Sterblichkeitsverhältnisse, im Interesse des Vereins Verwendung finden? Treten langandauernde epidemieartige Krankheiten auf, welche die Fälle, wo Unterstützungen zu gewähren sind, wesentlich vermehrten, dann allerdings könnte der Capitalstock trotz dieser Beiträge eine Reducirung erfahren, allein auf ein Minus kann er wohl nicht zurückgehen, weil bei Eintritt eines so hohen Sterblichkeitsmaasses leicht die Möglichkeit des Bahnbetriebs in Frage gerathen könnte.

Es giebt Vereine, die eine Verwendung des Ueberschusses vorgesehen haben, indessen eintretenden Falles keineswegs zum Nutzen der Gründer, — denn ein Paragraph der Vereinsstatuten lautet wörtlich:

„Für den Fall der Auflösung des Verbandes haben die Mitglieder keinen „Anspruch auf die noch vorhandenen Bestände, dieselben fallen vielmehr „dem Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Fonds zu."

Wie kann hiernach von Vermögen die Rede sein, und was haben die Arbeiter, welche allenfalls dem Verein angehören, mit der Beamten-Pensionscasse zu schaffen? Diese haben unstreitig ihre Ersparnisse für ein ihnen fern stehendes Institut und für eine fremde Generation gemacht. Freilich, formell ist der Verein des Vermögens Eigenthümer, und vor seiner Auflösung wird's ihm auch Niemand streitig machen, aber wie bei allem Irdischen, so wird auch dereinst dessen Ende herannahen und dann haben die Gründer das Zusehen.

Von den kostenfreien, durch die Krankencasse zu deckenden Objecten ist unstreitig die ärztliche Behandlung die bedenklichste Acquisition, denn bei eintretender Erkrankung ist vor Allem wesentlich, dass der Erkrankte zu dem ihn behandelnden Arzt Zutrauen habe, was jedoch bei einem octroirten Arzt allseits kaum denkbar und nur selten vorhanden sein wird. Giebt es doch Familien genug, deren sämmtliche Glieder bei eintretender Erkrankung sich nicht von einem und demselben Arzt behandeln lassen, eben weil sich nicht Aller Vertrauen in einer Person concentrirt; dass unbemittelte Personen in der Consultation der Aerzte nicht so wählerisch sind, hat lediglich seinen Grund in den beschränkten pecuniären Verhältnissen.

Das Engagement eines Arztes ohne Zustimmung sämmtlicher betheiligten Personen ist unvereinbar mit dem menschlichen Selbstbestimmungsrecht und der Würde eines Beamten, welch Letztere man namentlich in beiderseitigem Interesse besonders behutsam pflegen sollte. In Wirklichkeit consultiren auch nicht sämmtliche Vereinsmitglieder den bestimmten Arzt; es scheut Niemand das doppelte ärztliche Honorar, wenn ein erkranktes Mitglied seiner Familie einen andern Arzt zur Behandlung wünscht.

Liegt es einmal in der unumgänglich scheinenden Nothwendigkeit für das Bahnpersonal Krankencasse- und Unterstützungs-Vereine zu gründen, um die Bahn-Verwaltungscassen von den zu gewährenden Unterstützungen an erkrankte Beamten und Arbeiter zu entbinden, so wäre es nach meinem Erachten mehr im Interesse der Vereinsangehörigen, wenn die Acquisition von Vereinsärzten unterbliebe,

(vorausgesetzt, dass nicht Stimmeneinheit über Annahme eines solchen herrscht) und Jedem anheimgegeben würde, sich bei eintretender Erkrankung einen solchen selbst zu wählen. Durch Wegfall des Salairs für den Bahnarzt liessen sich die regelmässigen Beiträge zur Vereinscasse wesentlich reduciren, oder im Falle eine Reduction derselben nicht in Absicht läge, um doch Beihilfe zu den Kosten einer ärztlichen Behandlung bereit zu haben, so wäre nur etwa $^1/_3$ derselben zu vergüten. Durch diese Maassnahme würde nur selten unnöthige Requisition eines Arztes bei leichter Erkrankung, worüber von Vereinsärzten — ob mit Recht oder Unrecht — oft und viel geklagt wird, lediglich des Kostenpunctes wegen, stattfinden, und dem Widerstreben wegen vermeintlicher Bevormundung Rechnung getragen.

Nun noch Einiges über das angesammelte Baarvermögen der Krankenvereine.

Weiter oben habe ich schon angeführt, wie einige Kranken- und Unterstützungs-Vereine in der Jahresstatistik der Preussischen Eisenbahnen de 1869 ein bereits angesammeltes beträchtliches Vermögen nachweisen, und auch auf den zweifelhaften Werth eines solchen Vermögens für dessen Gründer hingewiesen. Möchten die Bahnverwaltungen, soweit solche schon derartige Vereine für das ihnen untergeordnete Personal gegründet haben oder in Zukunft noch ins Leben rufen werden, erwägen, dass vielleicht an 75% der Vereinsmitglieder sich in Vermögensverhältnissen befinden, welchen die verschiedenartigen Abzüge an den Gehalten oder Remunerationen, als solche zur Kleidercasse, Pensionscasse etc., die Dienstamtscautionen dürften ebenwohl hierher zu rechnen sein, äusserst fühlbar werden, und dieselben bei der dermalen herrschenden theuren Lebensweise zum Schuldenmachen sozusagen gezwungen sind. Man sollte daher die Abzüge für die Krankencasse, welches Institut ja auch durchaus nicht gesetzlich nothwendig einzuführen ist, nicht höher bemessen als zur Existenzfähigkeit des Vereins unumgänglich nothwendig erscheint. Sollten aber unerwartet hohe Ansprüche an die Casse erfolgen, so könnten ja die Beiträge entsprechend höher normirt werden. Will man indess trotz der entgegensprechenden Gründe die Beiträge für möglicher Weise eintretende ungünstige Verhältnisse reichlich bemessen, so wäre dem Verein gleichzeitig die Form eines Sparcassen-Instituts zu geben; alsdann bliebe jedem Mitglied die Hoffnung, wenn der Gesundheitszustand in normalem günstigen Verhältniss bleibt, s. Z. in den Besitz einer ersparten Summe zu gelangen, welche ihm und seiner Familie eine wirksame Beihilfe bieten kann, nicht aber dürften die etwaigen Ueberschüsse bei dereinstiger Auflösung des Verbands einem Institut anheimfallen, einer Generation zu Theil werden, zu welchem sie in keiner Weise in Beziehung stehen

Nach meinem Dafürhalten müsste sich ein solcher Verein unter folgenden wesentlichsten statuarischen Bedingungen constituiren:

a) Der Beitritt zur Kranken- und Unterstützungscasse steht jedem Beamten und Arbeiter frei, jedoch hat vom Tage der Gründung desselben ab Niemand, sei er Oberbeamte, Unterbeamte oder Arbeiter, Anspruch auf eine Unterstützung aus der Bahnverwaltungscasse in Krankheitsfällen etc.

b) Die Annahme eines Bahnarztes ist ausgeschlossen und werden die Kosten einer ärztlichen Behandlung zu $^1/_3$ vergütet.

c) Die Medicamente bezahlt die Vereincasse vollständig, desgl. die entstehenden Kosten bei etwaiger Aufnahme eines Vereinsmitgliedes in eine Heilanstalt.

d) Die Kosten, welche einem Erkrankten aus dem Gebrauche von Heilbädern erwachsen, werden, sofern eine Verwundung im Dienst deren Benutzung nöthig machte, vom Verein bestritten, hingegen, wenn nicht eine Verwundung die Badecur bedingt, trägt er nur die Hälfte derselben.

e) Den Arbeitern wird, sofern sie dem Verein angehören, vom 4. Tag der Erkrankung ab ein sogen. Reviergeld gezahlt, welches jedoch den vierten Theil des jeweiligen Tagelohnes nicht überschreiten darf.

f) Stirbt ein Vereinsmitglied, so wird die Hälfte der Beerdigungskosten an dessen hinterbliebene Angehörige oder die Person, welche die Beerdigung besorgte, ausgezahlt.

g) Scheidet ein Beamter oder Arbeiter freiwillig aus dem Dienstverhältniss zur Eisenbahn, oder tritt beim Beamten Pensionirung ein, oder stirbt ein Mitglied, so ist demselben oder seinen hinterlassenen Erben das Guthaben abzüglich der etwa als Unterstützung erhaltenen Beträge zinsenlos zurückzuvergüten. Erfolgt jedoch Entlassung aus dem Dienst, so geht der Entlassene dann seines Guthabens zu Gunsten der Vereinscasse verlustig, wenn die Entlassung Strafe durch richterliches Erkenntniss zur Folge hat.

Die zuletzt angegebenen humanen Rücksichten gegen Arbeiter entspringen aus dem mich leitenden Gesichtspunct, dass es fraglich sei, ob die erfolgende Entlassung immer und stets nur dessen alleiniger Schuld beizumessen ist.

Die vorerwähnte Einrichtung, unter welcher sich ein Kranken- und Unterstützungsverein zur Erreichung der beabsichtigten Zwecke bilde, würde in genügender Weise die Mittel zur Hilfe disponibel stellen und die überschüssigen Beträge dem wieder zurückerstatten, von welchem sie herrühren und worauf er und nur er allein den gerechtesten Anspruch hat, sowie weiter auch jeden Zwang sowohl als das Gefühl einer absichtlichen Bevormundung ausschliessen.

## Eisenbahn-Kalender.

### * Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

20. Juni Rechte Oderufer-Eisenbahn zu Breslau. S. S. 635.
22. „ Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 653
22. „ Rumänische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
23. „ Baltische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
25. „ Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
26. „ *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg.
26. „ Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602.
26. „ * Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau.
27. „ Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
27. „ Bröthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Cöln.
27. „ Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. Bekm. S. 711.
28. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt. S. S. 635.
28. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. „ Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben.
28. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg.
28. „ Lodzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
29. „ Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin.
30. „ Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz.
9. Juli Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg.
9. „ Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) zu Ruhland.

### Einzahlungen.

**Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft.** Die Inhaber der Interimsscheine auf Actien der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft haben auf jede Actie in der Zeit vom 1. bis 3 Juli d. J. und vom 2. bis 4. September d. J. je 30% des Nominalbetrages, also je 60 Thaler pro Actie einzuzahlen, und zwar in Berlin bei der Gesellschafts-Hauptcasse (Linkstrasse No. 44.), bei der Deutschen Union-Bank und bei den Herren G. Müller u. Comp., in Breslau beim Schlesischen Bank-Verein, in Frankfurt a. M. bei Herrn August Siebert und in Hamburg bei der Internationalen Bank.

### Submissionen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 19. Juni | zu Löbau daselbst | Südlausitzer Staatsbahn | Erd- und Felsenarbeiten<br>Kunstbauten | —<br>— |
| 20. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Erdarbeiten | 687 |
| 20. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 50 Perrontelegraphen | — |
| 20. „ | zu Burgsteinfurt | Münster-Enschede E. | Erdarbeiten | — |
| 20. Juni | zu Düsseldorf | Bergisch-Märk. E. | Lagerplätze in Deutz | — |
| 20. „ | zu Königsberg | Ostpreussische Südb. | Bahnhofs-Restauration zu Pr.-Eylau | — |
| 20. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburger E. | Pflastersteine | 695 |
| 21. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Material-Verkauf | — |
| 22. „ | zu Aachen | Bergisch-Merk. E. | 750 000 Ziegelsteine | — |
| 22. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarb. Dahle-Rummenmohl | — |
| 24. „ | zu Diepholz | Venlo-Hamburger E. | Maler- und Glaserarbeiten | — |
| 24. „ | zu Gera | Thüringische E | Eiserne Dachconstructionen etc. | — |
| 24. „ | Senftenberg a/Elster | Berlin-Görlitz | Erd- u Steinbau-Arbeiten | 715 |
| 24. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Wasserkrähne etc. | 695 |
| 24. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Materialien-Verkauf | 687 |
| 24. „ | zu Attendorn | Bergisch-Märk. E. | Steine für Hochbauten | — |
| 24. „ | zu Berlin | Berlin-Hannov. E. | Locomotiv-Drehscheiben. | 715 |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten der Volmethalbahn | — |
| 25. „ | zu Hannover | Hannoversche Staatsb. | Hydraulische Krähne u. Aufzüge | 695 |
| 25. „ | Kattowitz | Oberschlesische E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 26. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Kleineisenzeug | 687 |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Drehscheibe, Wasserkrähne | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Tischler-, Dachdecker- und Klempner-Arbeiten | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten M. Gladbach Stolberg | — |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Drehscheibe | — |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Wasserkrähne | — |
| 27. „ | zu Glatz | Oberschlesiche E. | Bruchsteine | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 27. „ | zu Limburg | Nassauische E. | Erdarbeiten etc. | No. 72 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschienen | 687 |
| 27. „ | zu Goch | Nordbrabant-Deutsche E. | Erdarbeiten etc. | 702 |
| 28. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Eiserne Schwellen | 715 |
| 28. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschwellen | — |
| 28. „ | Senftenberg a. d. Elster | Berlin-Görlitz | Steinbau-Arbeiten | 715 |
| 28. „ | zu Cassel | Bebra-Hanau | Schienen | 702 |
| 28. „ | Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten Finnentrop-Rothemühle | — |
| 28. „ | Altena | Bergisch-Märk. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 15 Kreuzdrehscheiben | — |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 29. Juni | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburger Eisenb. | Erdarbeiten zw. Rotenburg u. Tostedt | — |
| 30. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg. E. | Eichene Weichenschwellen | — |
| 30. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Weichenschwellen | 703 |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Dienstkleidung | — |
| — | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Decimalwaagen etc. | — |
| 1. Juli | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Anfuhr von Oberbaumaterialien | — |
| 1. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Locomotiven etc. | — |
| 3. „ | zu Breslau | Bresl.-Schw.-Freibg. | Eisenbahnschienen | 715 |
| 3. „ | Görlitz | Berlin-Görlitzer E. | Erdarbeiten und Brückenbauten | 703 |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | Erdarbeiten | 715 |
| 22. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 715 |

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

10. Juni 1872.

K S 1836. 1 Fass Emballage (32 Pfd.) lagert in Cassel seit 16. März c.
⊖ 6649. 1 Kiste Stearinkerzen (40 Pfd.) lagert in Cassel seit 16. März c.
S & H 223. 1 Bällchen Korkpfropfen (5 Pfd.) lagert in Fulda seit 27. Mai c.
Ohne Zeichen und Nummer. 7 Stück grosse leere Fässer lagern in Cassel seit 18. März c.
2 neue Dielen 12′ lang 8″ breit lagern in Liebenau seit 7. März c.

### Verzeichniss

überzähliger Güter auf der **Hannoverschen Staatsbahn** aus der Zeit vom 1. März bis incl. 31. Mai 1872.

A K 4391. 1 Ballen Leder (12 Pfd.) lagert in Verden seit 1. März cr.
B K 14. 1 Sack Geschirr (17 Pfd.) lagert in Minden seit 5. März cr.
B 101/102. 2 Kisten Käse lagern in Bremen seit Anfang März. Inhalt verkauft.
B C 1. 1 leere Kiste (43 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
C N 1109. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert in Bremen seit 3. April cr.
CB 438. 1 Fass Sprit (1180 Pfd.) lagert in Bremen s. 9. April cr.
C H L 373. 1 Pack Säcke (27 Pfd.) lagert in Celle seit Anfang Mai cr,
C W H 25. 1 Sack Heede (68 Pfd.) lagert in Osnabrück seit Anfang Mai cr.
C G W. 1 Sack Säcke (40 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
C B 839. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
D P 1. 1 Korb Butter (127 Pfd.) lagert in Bremen seit 15. März cr. Inhalt verkauft.
E W 3. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert in Hannover seit 25. Mai cr.
E II. 1 Sack Kleider (34 Pfd.) lagert in Göttingen seit 27. Mai cr.
F S J M 5. 1 Sack Rehbeine (61 Pfd.) lagert in Münden s. 6. April cr.
F M. 1 Budentheil (32 Pfd.) lagert in Hannover seit 19. Mai cr.
F B 11018. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
F W. 1 Sack Kleie (101 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
G B 797/805. 2 Bürden Stahl (95 Pfd.) lagern in Bremen s. 18. März cr.
G 17. 1 Sack Reis (196 Pfd.) lagert in Minden seit Anfang Mai cr.
G E. 1 Sack Salz (174 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
G H. 2 Stück Ofenthüren (9 Pfd.) lagern in Bremen s. Anfang Mai cr.
G A 311. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
H C. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
H 4950 oder 4930. 1 Sack Leinen (79 Pfd.) lagert in Kreiensen seit 30. April cr.
H 586 oder W 5. 1 Fass Salz (134 Pfd.) lagert in Burg-Lesum seit Anfang Mai cr.
H 8. 1 Collo 2 Körbe (24 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
H. 1 eis. Topf (24 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
H C J. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
H 930. 1 Fass Oel (453 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
H N 537. 1 Kiste Satzkisten (15 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
H D 14. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
J M 1. 1 leerer Korb (15 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
K 3. 1 eis. Ofentheil (11 Pfd.) lagert in Hannover s. Anfang Mai cr.
K M 825. 1 Collo Sprungfedern (33 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
L H 527. 1 Ballen Manufacturwaaren (70 Pfd.) lagert in Hainholz seit Anfang Mai cr.
M S 381. 1 Ballen Lumpen (114 Pfd.) lagert in Celle seit 4. Mai cr.
M. 5 Packen Säcke lagern in Lüneburg seit 19. Mai cr.
M oder W. 4 Stück Gartenstühle lagern in Osnabrück seit 18. Mai cr.
M C 4649. 1 Collo 2 Körbe (24 Pfd.) lagern in Bremen seit Anfang Mai cr.
O 973. 1 leerer Oxhoft (45 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
M C
N 1090. 1 Sack Pflaumen (126 Pfd.) lagert in Bremen s. Anfang Mai cr.
R F 209. 1 Kiste (201 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr. Mit Zollplombe Köln.
S 50. 1 Kiste Käse (70 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang März cr. Inhalt verkauft.
S C. 1 Collo Matten (44 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.
T 342. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagern in Minden seit 17. Mai cr.
W 2. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Bremen seit Anfang Mai cr.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hessischen Ludwigs-Bahn** am 1. Juni 1872 überzähligen Güter.

#### I. Kisten und Koffer.

A 1. 1 Kiste Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz (Güt.-Exped.).
A G 4. 1 Koffer Effecten (36 Pfd.) lagert in Mainz.
B V 39. 1 Kiste Liebesgaben (100 Pfd.) lagert in Mainz.
C B 11. 1 Kiste Emballagen (24 Pfd.) lagert in Mainz. Mainz-Neunkirchen bezettelt.
C F 58. 1 Kiste Verbandzeug (53 Pfd.) lagert in Mainz.
C K 2. 1 Kiste Couverts (48 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C M 101. 1 Kiste Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz (Güt.-Exped.).
C M. 1 Koffer Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz.
D & E 1734. 1 Kiste Flaschenhalter (34 Pfd.) lagert in Mainz. Nach Oppenheim bezettelt.
E S 3354. 1 Kiste mit 4 Winterröcken (40 Pfd.) lagert in Mainz.
E S 5557. 1 Kiste Verbandzeug (34 Pfd.) lagert in Mainz.
F 43. 1 Kiste Militär-Effecten (189 Pfd.) lagert in Mainz.
F S 1568. 1 Kiste leere Flaschen (24 Pfd.) lagert in Mainz.
G L 4718. 1 Kiste Emballage (14 Pfd.) lagert in Mainz.
G V 4198. 1 Kiste Seife (279 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H B. 4 Kisten Glas (650 Pfd.) lagern in Mainz (Güt.-Exped.).
H B 10. 1 Kiste Rothwein (67 Pfd.) lagert in Mainz.
H P E S Posen. 1 Kiste Militär-Effecten (64 Pfd.) lagert in Mainz.
H S 799. 1 Kiste Tapeten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
H T 18. 1 Koffer Effecten (28 Pfd.) lagert in Mainz.
J A 20. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) lagert in Mainz.
J H W 615. 1 Kiste leere Flaschen (74 Pfd.) lagert in Mainz.
J M C 3511. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.) lagert in Mainz.
J M F 43542. 1 Kiste Köln. Wasser (15 Pfd.) lagert in Mainz.
K & R 91. 1 Kiste Verbandzeug (38 Pfd.) lagert in Mainz.
L E B 519 u. 494. 2 Kisten Säcke mit Henken für Tragbahren (332 Pf.) lagern in Mainz.
M L I. 1 Kiste Effecten (97 Pfd.) lagert in Mainz.
N I. 1 Koffer Effecten (25 Pfd.) lagert in Mainz.
P & C 335. 1 Kiste leere Flaschen (103 Pfd.) lagert in Mainz.
S 8. 1 Koffer Kleider (38 Pfd.) lagert in Mainz.
S 1. 1 Kiste Hufnägel (50 Pfd.) lagert in Mainz.
V 1. 1 Kiste Werkzeug (27 Pfd.) lagert in Mainz.
W L. 5 Kisten Marmor (2000 Pfd.) lagern in Mainz (Güter-Exped.).
M 1310. 1 Kiste Pfeffer (22 Pfd.) lagert in Mainz (Güt.-Exped.).
D
S 613. 1 Kiste Weisszeug (13 Pfd.) lagert in Mainz.
HB 7661. 1 Kiste Weisszeug (165 Pfd.) lagert in Mainz.
Coblenz 276. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.) lagert in Mainz.
Messre Bonnet frères E Quignon & Cie. Boulogne s/M. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 71 Pfd.) lagert in Mainz. Londoner Ausstellung, Zollblei von Köln bezettelt.

#### II. Ballen und Paquete.

B H 66. 3 Ballen Papier (250 Pfd.) lagern in Mainz (Güt.-Exped.).
F J & S 522/3. 2 Pack Papier (312 Pfd.) lagern in Mainz.
G J & C 1977. 1 Ballen Korkstopfen (22 Pfd.) lagert in Darmstadt. Mainz-Darmstadt bezettelt.
J A 6936. 1 Kiste Düten (31 Pfd.) lagert in Mainz.
J H M 581. 1 Kiste Tuch (13 Pfd.) lagert in Mainz.
J K 118. 1 Bällchen Glas-Papier (45 Pfd.) lagert in Mainz.
L & C 1296. 1 Ballot Kurzwaaren (103 Pfd.) lagert in Mainz.
N 11/12. 2 Ballot Flanellhemden (104 Pfd.) lagern in Mainz.
S E 204 (1871). 1 Ballot Hopfen (174 Pfd.) lagert in Mainz. Eilg. Darmstadt bezettelt.
136. 1 Päckchen 1 Englische gegliederte Stahlkette (34 Pfd.) lagert in Mainz. Zollblei von Köln bezettelt.

#### III. Fässer und Kübel.

A D 1. 1 Fass Nägel (70 Pfd.) lagert in Mainz.
A S 542. 1 Fass Bleiweiss (131 Pfd.) lagert in Mainz.
C K 1861. 1 Fass Cement (495 Pfd.) lagert in Mainz.
G S oder $_4T_4$ 310. 1 Fass Leim (298 Pfd.) lagert in Mainz.
S M 463. 1 Fass Rum (172 Pfd.) lagert in Mainz.
S V 4. 1 Fass Schrauben (228 Pfd.) lagert in Mainz.

W W 14. 1 Fass Wein (86 Pfd.) lagert in Mainz.

IV. Säcke.

D. 1 Sack Säcke (39 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H J 1/3. 3 Sack Leinen (295 Pfd.) lagern in Frankfurt.
J H R. 1 Sack Säcke (38 Pfd.) lagert in Mainz.
J W 242. 1 Sack Säcke (138 Pfd.) lagert in Mainz.
M 208. 1 Sack Spunden (66 Pfd.) lagert in Mainz.
S 1/2. 2 Sack leinene Decken (120 Pfd.) lagern in Mainz.

V. Körbe.

G L 11929. 1 Korb Blechflasche (11 Pfd.) lagert in Mainz.
G N 1. 1 Pack Körbe (98 Pfd.) lagert in Bingen.
J D 967. 1 Korb Patentsplinte (113 Pfd.) lagert in Mainz.
J H P 835. 1 Korb Leim (110 Pfd.) lagert in Mainz.
J P B 2. 1 Korb Krüge (156 Pfd.) lagert in Mainz.
K N 2010. 1 Korb Eisenwaaren (275 Pfd.) lagert in Mainz.
7157. 1 Korb Blechflasche (10 Pfd.) lagert in Mainz.
Dr. Lateron. 1 Schliesskorb Kleider (52 Pfd.) lagert in Mainz.

VI. Dienstmaterial.

G A Moser. 1 Wagen-Decke lagert in Mainz.
Y L 4839. 1 Wagen-Decke lagert in Mainz.

VII. Diverse.

L² 66. 1 Holzverschlag Papier (111 Pfd.) lagert in Mainz.
R & C 1145/6. 2 Paar Räder (583 Pfd.) lagern in Mainz.
3 Stück Flacheisen (58 Pfd.) lagern in Mainz.
Gernander. 1 Tasche 1 Schützenrock (9 Pfd.) lagert in Frankfurt.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter pro Mai 1872.

A D 713. 1 leeres Bierfass (30 Pfd.) lagert in Wesel.
A C 248. 1 leeres Bierfass (34 Pfd.) lagert in Wesel.
A 812. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert in Bielefeld.
B Z 97/100. 4 Kisten Tapeten (1323 Pfd.) lagern in Düsseldorf. Jeumont bezettelt.
B 320. 1 Pack 20 Ringe Messingdraht (98 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
B 571/2. 2 Bund u. 3 lose Gasröhren (320 Pfd.) lagern in Giessen.
B 1109. 1 Fass Oel (390 Pfd.) lagert in Borbeck.
B 7. 1 Korb Laternengläser (28 Pfd.) lagert in Giessen.
C & W 740. 1 Ballen Flanell (21 Pfd.) lagert in Giessen.
C E 104. 1 Pack Springfedern (37 Pfd.) lagert in Giessen. Ohligs bezettelt.
D H 20939/40. 2 Fässer Glycerin
D H 20933/4. 2 Flaschen Glycerin } (1176 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
E 20. 1 Kiste Bettzeug und Porcellan (127 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
E P 412. 1 Pack 2 leere Körbe (19 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
E Z 38. 1 Schnitzmesser (1 Pfd.) lagert in Giessen.
F D 3551. 1 Pack Buntpapier (67 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
F F 9. 1 Achsenschenkel (20 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
F 1950. 1 leere Kiste (9 Pfd.) lagert in Giessen.
F H H 3599. 1 Fass Essig (83 Pfd.) lagert in Giessen.
F E S 247. 1 Bürde Stahl (51 Pfd.) lagert in Giessen.
F S 538. 1 Ballen Seilerwaaren (96 Pfd.) lagert in Giessen.
F W 8754. 1 Fass chem. Salz (390 Pfd.) lagert in Giessen.
F H T 853. 1 Ballen gedruckter Nessel (116 Pfd.) lagert in Deutz.
F W D 664. 1 Ballen Packleinen (19 Pfd.) lagert in Hamm.
G V. 1 Pack Holzschuhe (15 Pfd.) lagert in Altenessen. Castrop bezettelt.
G B 5. 1 Collo Eisen (15 Pfd.) lagert in Giessen.
G 94. 1 Korb 1 Steinkrug (20 Pfd.) lagert in Bielefeld.
GO 531 · 7155. } 2 leere Fässer (232 Pfd.) lagern in Deutzerfeld.
H B 1. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
H D C 625. 1 Pack Sägen (68 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
" 614. 1 Pack Sägen (66 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
H. " 2 Roster (17 Pfd.) lagern in Deutzerfeld.
H N 8. 1 leeres Fass (45 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
H H 625. 1 Pack leere Kübel (50 Pfd.) lagert in Minden.
H H 857. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H C 4682. 1 Kiste Cognac (42 Pfd.) lagert in Giessen.
H T 284. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Giessen.
H K 27. 1 Ballen Hanf (23 Pfd.) lagert in Minden.
H D 3584. 4 Stäbchen Eisen (11 Pfd.) lagern in Giessen.
J R W C 3009. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
J R 2. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
K. 6 innere Theile eines Mantelofens (98 Pfd.) lagern in Ruhrort.
K B. 4 leere Körbe (25 Pfd.) lagern in Deutz.
K A B. 21 Hausteine (1500 Pfd.) lagern in Wesel.
L Z 12. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
L W 5604. 1 Kiste Porcellan (161 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
L 3. 1 Gusstheil (8 Pfd.) lagert in Giessen.
L F Hamm a. d. S. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Giessen.
M K 278. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
M 144. 1 leerer Korb (7 Pfd.) lagert in Ruhrort.
M N 23. 1 Tafel Eisenblech (24 Pfd.) lagert in Giessen.
N H 352. 1 Sack Gusskasten (18 Pfd.) lagert in Giessen.
N 2528. 1 Ballen (46 Pfd.) lagert in Wetzlar. Wetzlar bezettelt.
P K 902. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
P. 1 eis. Rahmen (3 Pfd.) lagert in Ruhrort.
P. 1 eis. Rohr (52 Pfd.) lagert in Giessen.
P H 1/2. 2 Stühle (18 Pfd.) lagern in Giessen.
P. 2 Gebind Fenstereisen
P. 1 Gebind Winkeleisen } (320 Pfd.) lagern in Giessen.
R 36. 1 Pack leere Säcke (25 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
R W 1865. 1 Sack Militär-Kleider (85 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
R 8. 1 Ballen Emballage (48 Pfd.) lagert in Giessen.
R P 430/433. 1 Pack Körbe und 1 Pack Säcke (18 Pfd.) lagern in Deutzerfeld. Duisburg bezettelt.
S C. 1 Ballen leere Säcke (32 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
S 967. 1 Korb Putzsteine (115 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
S S A 8. 1 Korb Kette lagert in Minden.
S. 1 Sack Lumpen (21 Pfd.) lagert in Giessen.
S 1/2. 2 Colli Ofentheile (65 Pfd.) lagern in Wetzlar.
S 963. 1 Ballen Caffee (115 Pfd.) lagert in Siegen.
S 4. 1 gusseis. Ofendeckel (13 Pfd.) lagert in Wesel.
T E 992. 1 Kiste Eisenwaaren (86 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
V B 675. 1 Kiste mit Zollplombe Köln verschlossen (49 Pfd.) lagert in Deutzerfeld. A. Pining & Co. Hamburg bezettelt.
W K 3169. 1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert in Minden.
W S 8387. 1 Kiste Musikwaaren (115 Pfd.) lagert in Emmerich. Gera-Oberhausen bezettelt.
Z R 17. 4 Colli Gusstheile (800 Pfd.) lagern in Oberhausen.
Z. 1 Bürde Eisen (96 Pfd.) lagert in Giessen.
A. W. Niemöller 19412. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen.
G. Brandt Vlotho 32. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Camen.
J. Schulte, Deutschland. 1 Koffer Kleider, Wäsche, 1 Stück Tuch (37 Pfd.) lagert in Hamm.
F. Scheidt, Kettwig. 2 Säcke Mehl (233 Pfd.) lagern in Siegen. Stuttgart-Köln bezettelt.
4242. 1 Korb Liqueur (32 Pfd.) lagert in Giessen.
56, 4. 2 Fässer Oel (780 Pfd.) lagern in Borbeck. Castrop bezettelt.
7420. 1 Kiste weisses baumw. Garn (140 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
No. 112. 1 Fass 1/4 leer Ohm (40 Pfd.) lagert in Deutzerfeld.
No. 7148. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Giessen.
No. 417. 1 eiserne Platte (109 Pfd.) lagert in Schladern.
268 tannene Bretter lagern in Deutzerfeld.
1 Stab Eisen (150 Pfd.) lagert in Rheda.
1 Stab Eisen (20 Pfd.) lagert in Rehme.
1 Verkuppelung lagert in Giessen.
1 Stück Blech (8 Pfd.) lagert in Giessen.
3 leere Fässer (37 Pfd.) lagern in Minden.
1 Fass Fische (42 Pfd.) lagert in Emmerich.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Deutzerfeld. Plombe G. H. Plathe bezettelt.
III weiss. 1 Bürde Stahl (92 Pfd.) lagert in Herford.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

## Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Neckar-Bahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke am 1. Juni 1872.

### Station Frankfurt.

a. Gepäckstücke.

1 schwarzes Leder-Felleisen (20 Pfd.) bezettelt Strassburg-Fft. Nr. 40.
1 schwarzer Lederkoffer mit grauem Ueberzug (15 Pfd.) bezettelt H. B. Stettin.
1 Handkofferchen von schwarzem Wachstuch (25 Pfd.) bezettelt Amsterdam-Frft. Nr. 153.
1 grauleinener Koffer (30 Pfd.) bezettelt Leipzig-Frft. Nr. 659.
1 schwarzes Handkofferchen (18 Pfd.)
1 Holzkoffer mit Leder überzogen (55 Pfd.) bezettelt Bremen-Frft. Nr. 437. Auswanderergut.

b. Güter.

H J 1/3. 3 Säcke Leinen. (295 Pfd.)
C K 2. 1 Kiste Couverts (48 Pfd.)
Adr. Gernander 1 Tasche 1 Schützenrock (9 Pfd.)
W E. 1 Stück Stahl (5 Pfd.)
G L 1384. 1 gefülltes Fass.

### Station Darmstadt.

Güter.

A A 3743. 1 Kiste Citronat (28 Pfd.)
H F 4013. 1 Ballen Korkstopfen (20 Pfd.)
M 1/11. 11 Ballen Leimleder (1348 Pfd.)
F B 10. 1 Pack Strohpapier (36 Pfd.).
1 Sack Samen (65 Pfd.).

F S 7. 1 Sack Kordel (76 Pfd.).
HB 1053. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
C D. P 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.).
S 28. 1 Ballen Wollwaaren (25 Pfd.).
4878. 1 Sack mit leeren Fässchen (10 Pfd.).
M 7819. 1 Kübel Pech (69 Pfd.).
H G 88. 1 leere Kiste (18 Pfd.).
H G. 2 Holzgestelle (10 Pfd.).
1 leeres Fass (60 Pfd.)
K B 63. 1 Kübel Pech (30 Pfd.).
V B 14. 1 leere Kiste (48 Pfd.).
S M D 14. 1 Causeuse-Gestell (30 Pfd.).
G C 971. 1 Ballen Wollwaaren (87 Pfd.).
W 9259. 1 leerer Korb (5 Pfd.).

Station Heidelberg.

A W 2550. 1 leere Korbflasche (25 Pfd.).
B 9. 1 Ballot Lumpen (102 Pfd.).
R S 1206. 1 leeres Fass (35 Pfd.).
G Z S 190. 1 leere Kiste (24 Pfd.).

Station Weinheim.

P K. D. 2 Säcke Cerealien (227 Pfd.).

## Verzeichniss

der am 1. Juni 1872 auf den Stationen der **Nassauischen** und **Taunusbahn** überzählig lagernden Güter.

A B. 1 Koffer Kleider (47 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Actien-Brauerei Nassau 1995. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Frankfurt.
A Dreher 4183. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Frankfurt.
A M 14. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Frankfurt.
AN S 286. 1 Korb Leim (102 Pfd.) lagert in Frankfurt.
A Steinkaller, Wiesbaden 284. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Frankfurt.
A H 36. 1 Korb Gusswaaren (20 Pfd.) lagert in Frankfurt.
B A B { 1208 / 6630 / 1730 } 3 leere Fässer (77 Pfd.) lagern in Frankfurt.
Brohl. 1 Wagendecke lagert in Oberlahnstein.
Brauerei Derstadt-Einbeck 1130. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Frankfurt.
B K 343. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C G H 548. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C G H 563. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C G H 579. 1 leere Kiste (11 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C G H 542. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C G H 589. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C G H 526. 1 leere Kiste (11 Pfd.) lagert in Frankfurt.
D B 705. 1 leeres Fass (8 Pfd.) lagert in Nassau.
D B 360. 1 leeres Fass (8 Pfd.) lagert in Nassau.
D B P. 8 Bündel leere Säcke (400 Pfd.) lagern in Frankfurt.
D G 875. 1 leere Kiste (18 Pfd.) lagert in Frankfurt.
D H 6041. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
F. 32 Colli Guss (330 Pfd.) lagern in Frankfurt.
F C 239. 1 Kiste Oel (20 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
F M 9. 1 Kiste Kleider (43 Pfd.) lagert in Frankfurt.
F N 64. 1 Kiste Galanteriewaaren (246 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G F 4204. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G W 1445. 1 Kiste Hohlglas (42 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G G W 22410. 1 Kiste Hohlglas (24 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G W V 877. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H. 1 Kiste Blech (7 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H K. 1 Koffer Kleider (35 Pfd.) lagert in Frankfurt.
J 8. 1 Säckchen Linsen (50 Pfd.) lagert in Oestrich-Winkel.
J G. 6 Colli Eisen (122 Pfd.) lagern in Oberlahnstein.
J G G 351. 1 Fass Steingut (380 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
J G Heil 103. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Kilb 1269. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Frankfurt.
K S 491. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Frankfurt.
K N 9164. 1 Fässchen enth. 1 Flasche Glycerin (35 Pfd.) lagert in Weilburg.
L. 1 Colli Uhrgewichte (8 Pfd.) lagert in Limburg.
L S 7102. 1 Kiste Hüte (31 Pfd.) lagert in Frankfurt.
M 1233. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
Moritz Mainz. 2 leere Fässer (110 Pfd.) lagern in Frankfurt.
O S 736. 1 Kiste Glasscherben (462 Pfd.) lagert in Frankfurt.
P C Anders 1522. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Frankfurt.
P H 58. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert in Frankfurt.
P K 4. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
P K 1. 1 Kiste Kleider (77 Pfd.) lagert in Frankfurt.
S 3931. 1 Ballen Baumwollwaaren (18 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
S 685. 1 Korb Zucker (124 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
S H. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Rüdesheim.
S Marix 296. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Frankfurt.
S K 113, 142. 2 leere Fässer (37 Pfd.) lagern in Frankfurt.
Schneider Frankfurt 1936. 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Schweestadt. 8 leere Fässer (330 Pfd.) lagern in Frankfurt.
W 269. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Nassau.
W A B G 1703. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Wuth Biebrich 559. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Φ 35. 1 Ballen Caffee (127 Pfd.) lagert in Wiesbaden.
Φ 15. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) lagert in Wiesbaden.
1 Kiste leere Flaschen (32 Pfd.) lagert in Frankfurt.
6. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
2 Gebund Eisen (103 Pfd.) lagern in Oberlahnstein.
1 Korb leere Krüge (40 Pfd.) lagert in Nassau.
4 Wagenfedern (10 Pfd.) lagern in Frankfurt.
6 Ballen Lumpen (629 Pfd.) lagern in Frankfurt.
1 Sack Johannisbrod (6 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Koffer Kleider (30 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Kiste Maschinentheile (217 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Koffer Kleider (59 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Kiste Holzmodelle (19 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Kiste Kleider (16 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Kiste Kleider (75 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Leiter (12 Pfd.) lagert in Frankfurt.
32 leere Körbchen (25 Pfd.) lagern in Frankfurt.
1 Pack Kleider (11 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Bund Eisen (64 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Bund Eisen (113 Pfd.) lagert in Frankfurt.

## Verzeichniss

der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** fehlenden Güter bis Ende Mai 1872.

J P 2873. 1 Ballot Leinen (27 Pfd.) von Hirschberg fehlt in Glogau seit 28. Mai 1872.
J W 15. 1 leeres Fass (36 Pfd.) fehlt in Hansdorf seit 6. Mai 1872. Zur Karte Kosten-Leipzig No. I. v. 3 Mai 72 im N. M. E. Wagen 6008.

## Verzeichniss

der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** lagernden Güter pro Monat Mai 1872.

N. 2 Colli Maschinentheile (8 Pfd.).
1 Collo roth, weiss Fussstock Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).
No. 18. 3 Colli rothes Garn (60 Pfd.).
R S. 1 Kiste Butter (60 Pfd.).
B C 1440. 1 leeres Fass (24 Pfd.).

## Verzeichniss

der bei der **Königlichen Saarbrücker und Rhein-Nahe Eisenbahn** überzählig lagernden Güter bis ultimo Mai 1872.

### Kisten und Koffer.

F G C 125. 1 Kiste Eisenwaaren (105 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 20. März.
Fragite. 1 Kiste Maschinentheil (96 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. März.
G Z C 659. 1 Kiste Lichte (75 Pfd.) lagert in Trier seit 11. Januar.
H K 3023. 1 Kiste Kurzwaaren (112 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 20. Januar.
M K 4129. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 9. Mai.
1 Kiste Thonwaaren (245 Pfd.) lagert in Neunkirchen seit 29. Mai.

### Ballen und Paquete.

B S 2293. 1 Ballen Nessel (70 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 20. Jan.
C 1/2. 2 Ballen Papier (40 Pfd.) lagern in Sobernheim seit 1. Juni.
D & F 406. 1 Ballen Wollwaaren (140 Pfd.) lagert in Trier s. 20. April.
H A 1. 1 Ballen Speck (75 Pfd.) lagert in Forbach seit 8. Mai.
T M 10. 1 Ballen Wolle (288 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 1. Juni.
M 4. 1 Ballen Hanf (80 Pfd.) lagert in Trier seit 20. März.

### Fässer, Tonnen und Kübel.

F E 7226. 1 Fass Cichorien (320 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 26. Mai.
J D Q 657. 1 Fass Farbwaaren (254 Pfd.) lagert in Saargemünd seit 1. Juni.

### Säcke.

Ohne Nummer und Zeichen. 1 Sack Frauenkleider (20 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 20. April.
Bouffik à Nancy. 1 Sack Gerste (197 Pfd.) lagert in Langenlonsheim seit 21. Mai.
H D 12. 1 Sack Holznägel (48 Pfd.) lagert in Trier seit 20. April.
H D 12418. 1 Sack Holznägel (27 Pfd.) lagert in Trier seit 20. April.

### Körbe.

W 8. 1 Korb K. Nägel (117 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 20. Januar.

### Diverse Colli.

P. 2 Korbdeckel lagern in Bingerbrück seit 19. Februar.
Z. 1 Collo Guss (21 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 19. Februar.

2 Schienen und Achslagerkasten (70 Pfd.) lagern in Bingerbrück seit 20. April.
1 Partie Roheisen (1400 Pfd.) lagert in Monzingen seit 1. Juni.
1 Partie Roheisen (1000 Pfd.) lagert in Monzingen seit 1. Juni.
1 Stück Guss (Cylinderboden) (520 Pfd.) lagert in v. d. Heydt s. 1. Juni.

Lade-Utensilien.

Ch. Simon. 1 Decke lagert in Trier seit 20. April.
Th. Schneider. 1 Decke lagert in Trier seit 20. April.
Rüdesheim, bez. H. Ct. No. 194. 1 Wagendecke lagert in Bingerbrück seit 1. Juni.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Thüringischen Eisenbahn** überzähligen Güter pro Monat Mai 1872.

Arnstadt 253. 1 Kistchen mit Adresse: Frau Förster Hochgesang Gotha Ohrdruf (17 Pfd.) lagert in Weimar seit 20. Mai 1872.
F S 408. 1 leere Kiste (63 Pfd.) lagert in Halle seit 21. Mai 1872.
F B 1076. 1 Kiste Flaschen und Gläser (175 Pfd.) lagert in Halle seit 30. Mai.
H 16. 1 leeres Fass (183 Pfd.) lagert in Apolda seit Mai 1872.
N weiss. 1 Stück Eisen (20" lang, 5" breit, 1" stark (21 Pfd.) lagert in Gera seit 19. April 1872.
M S weiss. 1 eiserner Ofenring (4 Pfd.) lagert in Gera s. 19. April 72.
No. 48. 1 Sack Pappendeckel (60 Pfd.) lagert in Weissenfels seit Mai 1872.
1 eiserner Rost (1½ Pfd.) lagert in Eisenach seit 18. Mai 1872.
1 Stückchen eisern. Rohr (3 Pfd.) lagert in Eisenach seit 24. Mai 1872.
II grün. 1 Bund Reifeisen (45 Pfd.) von Gera lagert in Saalfeld seit 28. Mai 1872.
weiss 41. 1 Ofenthür lagert in Crossen seit 20. Mai 1872.
1 Schraubstock (82 Pfd.) von Remscheid lagert in Leipzig seit 14. April 1872.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

## b) Fehlende.

### Verzeichniss

der auf der **Oberschlesischen Eisenbahn** fehlenden Güter pro Monat Mai 1872.

G D 1. 1 Ballen Kaninchenfelle (1 Ctr. 31 Pfd.).
R D O M S 3. 1 Ballen Mehl (1 Ctr. 70 Pfd.).
W G Camsel. 1 Kiste Butter (9 Pfd.).
14, 15, 18, 24. 4 Colli Grapen (84 Pfd.).
L L S 626. 1 Ballen Tuch (34 Pfd.).
T L 6592. 1 Kiste Stahlwaaren (92 Pfd.).
A M 49. 1 Fass Petroleum (3 Ctr.).
div. 23. 1 Ballen Lammhäute.
W H. 4 Platten Zink.
M F 2. 2 leere Fässer.
Carl Berger, Merseburg 3951. 1 leeres Gebinde (21 Pfd.).
J S 49. 1 Collo Felle.
1 Leere (Modell). ?
D B 377. 1 Collo Lack und Farbe (90 Pfd.).
G G 3. 1 Kiste Eisentheile (3 Ctr. 20 Pfd.).
R R 16. 1 Sack Feldsamen (1 Ctr. 1 Pfd.).
W S 20, 20, 23, 24. 3 Pack leere Säcke.

⊖
A S IV 1605. 1 Kiste Rosinen (71 Pfd.).

## Nachtrag.

**Bayerische Ostbahnen.** 31. Mai 1872.

Adele Reindl, München. 1 Ballot Bücher (15 Pfd.) lagert in Amberg. Begleitscheinstück.
1 Bund Flacheisen (158 Pfd.) lagert in Eger.
2 Colli Dachfenster (30 Pfd.) lagern in Eger. Schwarzenberg-Weiden bezettelt.
Berger, Rehmsdorf. 1 Kiste Effecten (22 Pfd.) lagert in Eger. Schwandorf-Eger bezettelt.
H N 563. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Eger. Berlin-Straubing bezettelt.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München seit Mai 1871.
B 1. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in München seit Mai 1871.
1 Paquet Maschinentheile (27 Pfd.) lagert in München seit Januar 72.
VB 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München seit Mai 1871. Leipzig-München bezettelt.
AL 2825. 1 Ballen (Rolle) (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München seit Mai 1871. Berlin-München bezettelt.
GL 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München seit Mai 1871.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München seit 1871. Nürnberg-München (Eilgut) bezettelt.
CK oder CN 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in München. Neuulm-Regensburg bezettelt.
U M 1169. 1 Wagendecke lagert in München.
M C 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg seit September 1871.
F S R. 1 Bündel leere Säcke (32 Pfd.) lagert in Nürnberg seit Februar 1872.
Blum'sche Dampfmühle, Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau seit Mai 1871.
A S. 1 Pack Schleifsteine (141 Pfd.) lagert in Passau seit April 71.
S G. 1 offene Kette lagert in Passau.
3 Stück Matten lagern in Passau seit October 1871.
Pass 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Passau seit October 1871.
S T 221. 1 Ballen Hopfen (90 Pfd.) lagert in Regensburg s. Jan. 72.
R 3. 1 Sack Lumpen (31 Pfd.) lagert in Röthenbach seit October 71.

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Bekanntmachung, die Eröffnung des Verkehrs auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn betreffend.

Die im Eigenthume der Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft befindliche

**Altenburg-Zeitzer Eisenbahn**

wird mit den Stationen Altenburg, Rositz, Meuselwitz, Rehmsdorf und Zeitz am

**19. Juni dieses Jahres**

dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Auf den Transportdienst der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn, welcher sich an den Dienst auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bei der Station Altenburg unmittelbar anschliesst, leiden im Allgemeinen die für den Betrieb auf den ebengedachten Staatseisenbahnen geltenden reglementarischen Bestimmungen Anwendung.

Die Tarife für den Personen- und Güterverkehr können bei den Stationen der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn und denen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen eingesehen und gekauft werden.

Der bis auf Weiteres geltende Fahrplan ist unter ⊙ angefügt.

Dresden und Altenburg, den 14. Juni 1872.

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Der Vorstand der Altenburg-Zeitzer-Eisenbahngesellschaft.
Laurentius. Grosse.

⊙ **Zeitz-Altenburg.**

| | 411 | 414 | 416 | |
|---|---|---|---|---|
| | I. II. III. IV. | I. II. III. | I. II. III. | IV. |
| Abf. von Gera | 5,15 | 9,30 | 2,25 | |
| Ank. in Zeitz | 5,56 | 10,10 | 3,0 | |
| Abf. von Weissenfels | — | 7,33 | 4,5 | |
| Ank. in Zeitz | — | 8,21 | 4,54 | |
| Abfahrt von **Zeitz** | 6,5 | 11,30 | 5,20 | |
| Rehmsdorf | * | * | * | |
| **Meuselwitz** | 6,35 | 12,10 | **6,0** | |
| Rositz | * | * | * | |
| Ankunft in **Altenburg** | 7,5 | 12,45 | **6,35** | |
| Abf. von Altenburg | 7,10 | 3,5 | **7,25** | 7,40 |
| Ank. in Leipzig | 8,20 | 4,20 | **8,38** | 8,45 |
| Abf. von Altenburg | 7,20 | 10,25 | 1,40 | **6,50** | 7,30 |
| Ank. in Gössnitz | 7,45 | 10,55 | 2,26 | **7,14** | 7,56 |
| Gera | 11,25 | 1,35 | 4,0 | — | **9,30** |
| Chemnitz | — | 1,10 | 4,20 | — | **10,15** |
| Dresden | — | 4,30 | 7,25 | — | — |
| Zwickau | 9,25 | 12,18 | 3,20 | — | **9,10** |
| Hof | 10,25 | 3,0 | 5,48 | **9,51** | **11,55** |
| Eger | 12,20 | 5,20 | 7,55 | — | **1,25** |

Altenburg-Zeitz.

| | 402 | | | 404 | 407 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. II. III. IV. | | | I. II. III. | I. II. III. IV. | | |
| Abf. von Eger . . | 12,55 | — | — | 11,54 | 2,10 | — | |
| Hof . . | 2,42 | 4,45 | 5,42 | — | 4,15 | — | |
| Zwickau . | 5,15 | — | 8,30 | 4,10 | — | — | |
| Dresden . | — | — | 4,25 | 11,55 | — | — | |
| Chemnitz | 4,25 | — | 7,40 | 3,5 | — | — | |
| Gera . . | 5,10 | — | 8,0 | 2,50 | — | — | |
| Gössnitz . | 6,30 | 7,23 | 9,40 | 5,20 | 6,55 | 7,10 | |
| Ank. in Altenburg | 7,0 | 7,50 | 10,10 | 5,45 | 7,20 | 7,30 | |
| Abf. von Leipzig . | 4,40 | 6,30 | 12,20 | | 6,15 | | |
| Ank. in Altenburg | 5,40 | 7,15 | 1,30 | | 7,20 | | |
| Abf. von Altenburg . | 8,45 | | 1,45 | | 7,45 | | |
| Rositz . . . . | * | | * | | * | | |
| Meuselwitz . . | 9,25 | | 2,15 | | 8,25 | | |
| Rehmsdorf . . | * | | * | | * | | |
| Ank. in Zeitz . . . | 10,0 | | 2,45 | | 9,0 | | |
| Abf. von Zeitz . . | 10,14 | | 3,3 | | — | | |
| Ank. in Weissenfels | 10,57 | | 3,39 | | — | | |
| Abf. von Zeitz . . | 1,11 | | 4,59 | | 10,55 | | |
| Ank. in Gera . . | 1,55 | | 5,45 | | 11,35 | | |

1. Durch * wird das Anhalten des Zuges bei der betreffenden Haltestelle bezeichnet. — 2. Die fetten Ziffern bezeichnen die Zeit von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten früh.

## Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Vom 15. Juni c. ab tritt folgender Fahrplan bis auf Weiteres in Kraft:

### A. Von Hannover nach Hameln.

| | | Morgens | Nachmittags | | Abends |
|---|---|---|---|---|---|
| Hannover . | Abf. | 8⁰ | 3³⁰ | 5⁴² | 8⁴⁴ |
| Linden . . | „ | 8¹⁰ | 3⁴⁰ | 6¹¹ | 8⁵⁴ |
| Ronnenberg . | „ | 8²² | 3⁵² | 6³³ | — |
| Weetzen . | Ank. | 8²⁸ | 3⁵⁸ | 6⁴³ | 9⁸ |
| Weetzen . | Abf. | 8³¹ | 4² | 6⁵³ | 9¹¹ |
| Bennigsen . | „ | 8⁴⁶ | 4¹⁷ | 7²⁶ | 9²⁹ |
| Eldagsen . | „ | 8⁵⁹ | 4³⁰ | 7⁵⁵ | 9⁴² |
| Springe . | „ | 9⁹ | 4⁴⁰ | 8¹⁷ | 9⁵² |
| Münder . | „ | 9²⁵ | 4⁵⁶ | 8⁵⁰ | 10⁸ |
| Hasperde . | „ | 9³⁵ | 5⁵ | 9¹² | — |
| Hameln . | Ank. | 9⁴⁷ | 5¹⁷ | 9³³ | 10²⁵ |

### B. Von Hameln nach Hannover.

| | | Morgens | Vorm. | Mittags | Abends. |
|---|---|---|---|---|---|
| Hameln . | Abf. | 5¹⁵ | 10²² | 12⁰ | 8²⁸ |
| Hasperde . | „ | 5²⁹ | — | 12³³ | 8⁴² |
| Münder . | „ | 5³⁸ | 10⁴² | 1¹ | 8⁵² |
| Springe . | „ | 5⁵⁴ | 10⁵⁸ | 1⁴¹ | 9⁸ |
| Eldagsen . | „ | 6³ | 11⁷ | 2⁹ | 9¹⁷ |
| Bennigsen . | „ | 6¹⁶ | 11²⁰ | 2⁴⁵ | 9³⁰ |
| Weetzen . | Ank. | 6²⁹ | 11³³ | 3¹⁰ | 9⁴³ |
| Weetzen . | Abf. | 6³² | 11³⁶ | 3²⁵ | 9⁴⁶ |
| Ronnenberg | „ | 6⁴⁰ | — | 3⁵¹ | 9⁵⁴ |
| Linden . . | „ | 6⁵² | 11⁵² | 4³⁰ | 10⁶ |
| Hannover . | Ank. | 7⁰ | 12⁰ | 4⁴⁵ | 10¹⁴ |

Morgens. Mittags. Nachm. Abends

### C. Von Weetzen nach Barsinghausen.

| | | Vorm. | Nachm. | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Weetzen . . . | Abf. | 8⁴⁰ | 4⁵ | 9⁵⁰ |
| Kloster Wennigsen | „ | 9⁰ | 4²³ | 10² |
| Egestorf . . . | „ | 9²⁰ | 4⁴¹ | 10¹⁴ |
| Barsinghausen . | Ank. | 9³⁵ | 4⁵⁴ | 10²⁴ |

### D. Von Barsinghausen nach Weetzen.

| | | Morgens | Nachm. | Abends |
|---|---|---|---|---|
| Barsinghausen . | Abf. | 5⁵¹ | 2¹⁸ | 7⁵⁵ |
| Egestorf . . . | „ | 6³ | 2³³ | 8¹⁵ |
| Kloster Wennigsen | Abf. | 6¹⁵ | 2⁵² | 8³⁵ |
| Weetzen . . . | Ank. | 6²⁵ | 3⁵ | 8⁵⁰ |

Morgens. Nachm. Abends

Die Haltestelle Hasperde wird erst später an einem noch bekannt zu machenden Tage, voraussichtlich am 1. Juli, dem Betriebe übergeben und halten die Züge bis dahin bei derselben nicht.

Die Sonntags-Extrazüge 8 Uhr Morgens aus Hannover und 8³⁵ Abends von Hameln werden vom 16. d. M. ab nicht mehr gefahren werden.

Hannover, den 8. Juni 1872.

Der Special-Director.

## Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Nachdem für die auf den 12. Juni 1872 einberufene 1. ordentliche General-Versammlung die zur Beschlussfassung nach § 48 der Statuten erforderliche Anzahl von Actien bis incl. 4. Juni 1872 nicht hinterlegt wurde, so wird hiermit die Versammlung auf Grund des § 49 der Statuten vertagt und es werden die P. T. Herren Actionäre zu der 1. General-Versammlung hiermit neuerlich eingeladen, welche am **27. Juni 1872 — 6 Uhr Abends in Wien** im Saale des Oesterreich. Ingenieur- und Architecten-Vereins, Tuchlauben No. 8, 2. Stock stattfinden wird.

Die Gegenstände der Verhandlung sind die in der ersten Einberufung kundgemachten, und zwar:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebarung und die Jahresrechnung.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen des abgelaufenen Jahres.
3. Wahl des gesammten Verwaltungsrathes mit Ausnahme der von beiden Regierungen ernannten 2 Mitglieder.
4. Wahl von 3 Revisoren und 3 Ersatzmännern zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen des laufenden Jahres.
5. Anträge wegen Beschaffung der zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel.
6. Abänderung der §§ 7, 8 und 20 der Statuten.
7. Ermächtigung zur Bewerbung um die Concession zum Baue und Betriebe neuer Linien.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 25 Actien befinden und das Stimmrecht auszuüben wünschen, werden daher eingeladen, in Gemässheit der §§ 40—42 und 49 der Statuten ihre Actien längstens bis zum 23. Juni 1872 bei der Liquidatur der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Mariahilferstrasse No. 1A oder bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe in Wien mittelst zweier arithmetisch geordneter Verzeichnisse, welche bei den genannten Cassen unentgeldlich verabfolgt werden, hinterlegen zu wollen. Ein Exemplar des Verzeichnisses erhält der Deponent zugleich mit einer für die General-Versammlung giltigen Legitimationskarte. Gegen Rückstellung dieses Verzeichnisses werden nach abgehaltener Generalversammlung die Actien ausgefolgt.

Die in Folge der ersten Einladung hinterlegten Actien werden als Depots für die neueinberufene General-Versammlung angesehen, in diesem Falle sind jedoch die bereits ausgegebenen Eintrittskarten nebst Actienverzeichnissen zur Umschreibung bis incl. 23. Juni l. J. zu präsentiren.

Im Vertretungsfalle wird ersucht, die legalisirte und wenigstens von 2 Zeugen vidimirte Vollmacht einen Tag vor der General-Versammlung im Bureau der Gesellschaft auszuweisen.

Es wird noch ausdrücklich bemerkt, dass die Giltigkeit der Beschlüsse der neueinberufenen Versammlung im Sinne des citirten § 49 der Statuten an eine bestimmte Anzahl von Actionären und von Simmen nicht gebunden ist.

Wien, den 10. Juni 1872.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **1. Juli cr.** ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

1) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden Coupons No. 7 der diesseitigen 4% Prioritäts-Actien, die Coupons No. 33 der 4½% Prioritäts-Obligationen, die Coupons No. 3 der 4½% Prioritäts-Obligationen Lit. B., sowie die Dividenden-Scheine No. 61 der Stamm-Actien Lit. A. B. und C. und der Coupons No. 1 von Lit. D.; ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;
2) die am 11. März cr. verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen, sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 11. März cr.)

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben, event. nach den verschiedenen Kategorien geordnet, beizufügen.

In Leipzig geschieht die beregte Einlösung (jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine ad 1) in den Tagen vom 1. bis einschliesslich 13. Juli cr. bei der Güterkasse auf unserem dortigem Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 jeden Wochentages.

Berlin, den 1. Juni 1872. Die Direction.

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Zahlung der am 1. Juli cr. fälligen Zinsen der für die Bergisch-Märkische, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn und die Hessische Nordbahn, emittirten Prioritäts-Obligationen,

wird vom obigen Tage ab erfolgen:

In Berlin durch die Direction der Disconto-Gesellschaft, durch die Berliner Handels-Gesellschaft und durch die Bank für Handel und Industrie, und bezüglich der Nordbahn-Coupons auch durch den Herrn S. Bleichröder; — die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VII. Serie sind in Berlin ausschliesslich bei der Direction der Disconto-Gesellschaft zahlbar; — in Köln durch den A. Schaaffhausenschen Bank-Verein und durch die Herren Deichmann & Comp.; in Aachen durch die Herren Charlier & Scheibler; in Crefeld durch den Herrn von Beckerath-Heilmann; in Düsseldorf durch die Herren Baum, Boeddinghaus & Co.; in Bonn durch den Herrn Jonas Cahn; in Leipzig durch den Herrn H. C. Plaut; in Breslau durch den Schlesischen Bank-Verein; in Frankfurt a. M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne, durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie und bezüglich der Nordbahn-Coupons auch durch die Herren v. Erlanger & Söhne; in Hamburg durch die Herren Haller, Söhle & Co.; in Barmen durch den Barmer Bank-Verein; in Hannover durch den Herrn M. J. Frensdorff (Provinzial-Disconto-Gesellschaft); in Cassel durch die Haupt-Casse der Königl. Eisenbahn-Direction (Hessische Nordbahn); in Elberfeld durch die Herren von der Heydt-Kersten & Söhne und durch unsere Haupt-Casse.

Werden mehrere Zins-Coupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben nach den Serien und Nummern geordnet, mit einem Verzeichnisse einzureichen.

Elberfeld, den 8. Juni 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

### Dividenden-Zahlung.

Die aus der Rein-Einnahme des vorigen Jahres zur Vertheilung kommende Dividende ist auf 8½ pro Cent, also acht Thaler 15 Sgr. für die Stamm-Actie litr. A festgesetzt.

Dieselbe ist von jetzt ab in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr

bei unserer Haupt-Casse hier

und bis zum 5. Juli cr. auch bei

der Direction der Disconto-Gesellschaft } zu Berlin,
Herrn S. Bleichröder } zu Berlin,
Herrn H. C. Plaut } zu Leipzig,
der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt } zu Leipzig,
Herrn J. H. Cohn zu Dessau
Herren M. A. von Rothschild & Söhne zu Frankfurt a/M.
Herrn M. J. Frensdorff, Provinzial-Disconto-Gesellschaft zu Hannover,

zu erheben.

Den einzulösenden Dividendenscheinen No. 9 ist eine Nachweisung über die Stückzahl und den Geldbetrag, mit der Unterschrift des Präsentanten versehen, beizufügen.

Magdeburg, den 14. Juni 1872. Directorium.

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 9. Januar c. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der am 24. d. M. vorschriftsmässig erfolgten Ausloosung

a) der vom 1. Juli cr. ab zur Tilgung gelangenden 25 200 Thlr. in 252 Stück der von uns übernommenen und abgestempelten Magdeburg-Wittenbergeschen 4½ procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen,
b) von ½ Procent des Stamm-Kapitals der in ein dreiprocentiges Rentenpapier verwandelten Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Aktien folgende Nummern gezogen worden sind.

a) 4½% Magdeburg-Wittenberg. Prioritäts-Obligationen:

No. 42. 48. 54. 58. 64. 197. 405. 567. 620. 853. 880. 903. 1047. 1217. 1242. 1331. 1346. 1416. 1747. 1805. 1876. 1994. 2023. 2200. 2291. 2630. 2654. 2663. 2683. 2717. 2718. 2797. 2813. 2922. 2923. 2993. 3061. 3093. 3172. 3196. 3211. 3322. 3431. 3506. 3536. 3660. 3677. 3780. 3812. 3856. 3886. 4009. 4048. 4111. 4182. 4216. 4223. 4287. 4338. 4343. 4375. 4398. 4412. 4568. 4649. 4698. 4952. 5040. 5102. 5207. 5221. 5362. 5541. 5602. 5647. 5653. 5740. 5771. 5823. 5901. 5951. 5981. 6057. 6321. 6503. 6550. 6580. 6588. 6654. 7027. 7056. 7144. 7190. 7213. 7229. 7265. 7268. 7280. 7342. 7345. 7524. 7730. 7737. 7835. 7933. 7963. 7987. 8014. 8075. 8123. 8135. 8219. 8312. 8364. 8507. 8586. 8652. 8705. 8710. 8723. 8750. 8871. 9084. 9133. 9278. 9830. 9836. 9905. 9908. 10030. 10159. 10238. 10245. 10400. 10475. 10479. 10520. 10551. 10585. 10677. 10687. 10692. 10857. 10965. 10982. 11022. 11157. 11172. 11359. 11401. 11411. 11565. 11566. 11691. 11627. 11761. 11763. 11922. 12223. 12247. 12306. 12352. 12386. 12440. 12476. 12653. 12781. 12952. 12970. 12994. 13007. 13082. 13091. 13253. 13293. 13298. 13360. 13399. 13462. 13540. 13624. 13642. 13652. 13701. 13863. 14098. 14218. 14351. 14472. 14518. 14552. 14559. 14642. 14648. 14710. 14947. 15010. 15197. 15249. 15361. 15563. 15764. 15893. 15896. 15912. 15940. 15964. 16085. 16117. 16364. 16494. 16644. 16855. 16973. 16977. 16908. 16962. 17114. 17141. 17163. 17271. 17291. 17315. 17354. 17572. 17697. 17833. 17842. 17898. 17939. 17951. 17983. 17992. 18146. 18295. 18376. 18442. 18553. 18577. 18692. 18726. 18838. 18840. 19241. 19352. 19346. 19448. 19492. 19525. 19535. 19873. 19925.

b) 3% Rentenpapiere (früher Magdeburg-Wittenbergesche Stamm-Aktien):

No. 192. 209. 1147. 1567. 1588. 1662. 1790. 1838. 2040. 2188. 2267. 2349. 2369. 2813. 2873. 3392. 3534. 3631. 3868. 3877. 3897. 4208. 4435. 4526. 4793. 5310. 5356. 5944. 6251. 6531. 6845. 7241. 7481. 7635. 7677. 7943. 7975. 8456. 8564. 8663. 8785. 9155. 9241. 9403. 9495. 9523. 9779. 10090. 10278. 10341. 10516. 10755. 11119. 11321. 11398. 11802. 11840. 11884. 11945. 12478. 12502. 12584. 12604. 12663. 12766. 12834. 13100. 13177. 13846. 13872. 13933. 14037. 14060. 14087. 14353. 14442. 14773. 14890. 15021. 15064. 15443. 15629. 16006. 16453. 16817. 17155. 17261. 17734. 17941. 18094. 18392. 18430. 18731. 18921. 18949.

19063. 19088. 19092. 19191. 19390. 19501. 19695. 19754. 20080. 20905. 20915. 20939. 21638. 21652. 21889. 21981. 22358. 22452.

Der Betrag dieser Obligationen resp. Rentenpapiere ist nach dem Nennwerthe vom **1. Juli d. J. ab Vormittags 9—12 Uhr** in unserer Hauptkasse hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 16 — zu erheben, mit welchem Tage auch die Verzinsung jener Obligationen resp. Rentenpapiere aufhört.

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass:

a) **von den Prioritäts-Obligationen**

aus der Verloosung per 1. Juli 1863

No. 8174,

aus der Verloosung per 1. Juli 1868

No. 5403. 6735. 12408. 13044. 19712,

aus der Verloosung per 1. Juli 1869

No. 1218. 2955. 5220. 6075. 6691. 6786. 7201. 8743. 9180. 9515. 9887. 10419. 10826. 11372. 12488. 14455. 18647,

aus der Verloosung per 1. Juli 1870

No. 172. 665. 1378. 1986. 2420. 2421. 3068. 4528. 5087. 5522. 6320. 6415. 7179. 10745. 14489. 15079. 16756. 18131. 18293. 19597,

aus der Verloosung per 1. Juli 1871.

No. 49. 508. 2667. 3687. 3753. 4327. 5185. 5237. 5948. 6176. 6734. 7401. 7541. 8516. 9624. 10295. 10363. 11410. 12125. 12511. 12636. 14390. 14391. 14477. 14792. 15127. 15208. 15507. 15520. 16519. 16690. 18758. 19285. 19635.

b) **von den 3% Rentenpapieren:**

aus der Verloosung per 1. Juli 1869

No. 7280. 15068,

aus der Verloosung per 1. Juli 1870

No. 779. 2212. 5376. 6104. 12474. 17713,

aus der Verloosung per 1. Juli 1871

No. 1383. 2353. 2584. 3158. 3402. 4324. 5521. 5929. 7537. 8528. 8530. 9009. 9868. 10435. 10460. 10496. 12836. 14382. 14383. 16216. 16656. 17200. 17572,

noch nicht zur Zahlung präsentirt sind.

Für fehlende Dividenden-Scheine wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück vom Kapitale in Abzug gebracht.

Schliesslich machen wir bekannt, dass die bis jetzt eingelösten Obligationen resp. Rentenpapiere in obigem Termine in Gegenwart eines Notars verbrannt sind und bringen gleichzeitig in Erinnerung, dass diejenigen Magdeburg-Wittenbergeschen 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen, welche bis jetzt in Folge Bekanntmachung vom 26. Oktober 1863 noch nicht zur Abstempelung eingereicht sind, zum 1. Juli 1864 gekündigt und seitdem zinslos sind.

Magdeburg, 25. Januar 1872.

**Directorium.**

---

# Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Es hat heute die Verloosung unserer 4% Prioritäts-Actien und 4½ % Prioritäts-Obligationen Statt gefunden und sind dabei folgende Nummern gezogen worden:

## I. der 4% Prioritäts-Actien.

### 267 Stück à 100 Thlr.

14. 62. 80. 83. 93. 152. 166. 174. 195. 202. 203. 237. 247. 254. 256. 349. 363. 372. 386. 393. 394. 401. 426. 582. 641. 708. 734. 739. 742. 770. 882. 909. 943. 1029. 1056. 1073. 1098. 1179. 1196. 1203. 1225. 1234. 1288. 1290. 1388. 1410. 1495. 1532. 1533. 1599. 1614. 1669. 1678. 1688. 1710. 1867. 1869. 1918. 1922. 1928. 2010. 2047. 2078. 2108. 2143. 2190. 2272. 2353. 2366. 2398. 2409. 2424. 2429. 2492 2503. 2517. 2532. 2572. 2606. 2686. 2689. 2694. 2777. 2783. 2791. 2793. 2813. 2972. 2988. 2992. 3015. 3069. 3071. 3112. 3114. 3137. 3179. 3242. 3269. 3272. 3298. 3314. 3317. 3374. 3388. 3399. 3422. 3438. 3450. 3489. 3655. 3677. 3707. 3736. 3796. 3910. 3920. 3921. 3936. 3976. 3997. 4059. 4060. 4086. 4159. 4191. 4205. 4232. 4251. 4267. 4352. 4443. 4446. 4549. 4556. 4579. 4592. 4633. 4636. 4637. 4646. 4667. 4678. 4681. 4722. 4745. 4768. 4935. 4944. 4945. 4951. 4997. 5003. 5004. 5032. 5035. 5158. 5199. 5227. 5228. 5243. 5272. 5293. 5300. 5325. 5333. 5343. 5399. 5414. 5457. 5494. 5548. 5585. 5667. 5670. 5760. 5790. 5801. 5851. 5864. 5874. 5875. 5935. 5960. 5961. 5964. 6000. 6026. 6067. 6107. 6114. 6317. 6325. 6344. 6350. 6371. 6396. 6416. 6480. 6526. 6533. 6553 6568. 6585. 6603. 6623. 6661. 6676. 6683. 6728. 6795. 6797. 6815. 6821. 6828. 6843. 6851. 6859. 6899. 6918. 6927. 6942. 6949. 6964. 6976. 6994. 7087. 7100. 7143. 7277. 7286. 7320. 7379. 7390. 7464. 7466. 7520. 7568. 7656. 7663. 7666. 7707. 7799. 7801. 7819. 7826. 7836. 7841. 7848. 7871. 7882. 7892. 7915. 7953. 7960. 7961. 7983. 8015. 8034. 8046. 8065. 8159. 8201. 8202. 8230. 8237. 8261.

### 40 Stück à 500 Thlr.

16. 140. 158. 173. 175. 187. 224. 236. 280. 360. 389. 426. 448. 454. 506. 511. 538. 547. 622. 682. 754. 757. 780. 816. 829. 864. 896. 1005. 1022. 1028. 1078. 1084. 1119. 1126. 1146. 1154. 1157. 1208. 1236. 1294.

## II. der 4½ % Prioritäts-Obligationen.

### 227 Stück à 100 Thlr.

114. 183. 314. 382. 524. 551. 559. 635. 940. 1107. 1110. 1624. 1705. 1941. 1948. 1958. 2120. 2228. 2321. 2410. 2481. 2540. 2771. 2790. 2809. 2839. 2900. 3077. 3253. 3307. 3384. 3495. 3587. 3687. 3788. 3796. 3820. 4166. 4287. 4368. 4395. 4521. 4624. 4717. 4831. 4922. 4925. 5201. 5576. 5774. 5913. 5941. 5987. 5092. 6044. 6061. 6362. 6396. 6429. 6446. 6615. 6687. 6689. 6725. 6920. 7044. 7241. 7279. 7350. 7378. 7503. 7525. 7626. 7677. 7841. 7904. 7997. 8042. 8127. 8167. 8344. 8362. 8402. 8583. 8810. 8869. 8971. 9364. 9520. 9835. 9900. 9912. 9950. 10029. 10197. 10583. 10658. 10667. 10762. 11237. 11316. 11317. 11519. 21676. 11787. 11835. 11923. 12324. 12344. 12443. 12486. 12527. 12789. 12825. 12827. 12994. 13318. 13335. 13667. 13842. 13956. 14195. 14241. 14363. 14449. 14665. 14695. 14896. 14969. 14978. 15044. 15227. 15302. 15529. 15629. 15712. 15716. 15746. 15901. 16085. 16189. 16196. 16441. 16750. 16795. 16820. 16852. 16873. 17037. 17549. 17593. 17695. 17723. 17747. 17755. 17767. 18052. 18160. 18212. 18378. 18516. 18676. 18823. 18864. 19292. 19474. 19939. 20002. 20275. 20498. 20585. 20770. 20952. 20973. 21035. 21081. 21131. 22135. 21271. 21276. 21294. 21390. 21607. 21652. 21822. 21889. 22081. 22431. 22546. 22715. 22745. 22764. 22814. 21954. 22963. 23094. 23161. 23205. 23679. 23699. 23741. 24056. 24061. 24160. 24478. 24660. 24711. 24735. 24832. 25065. 25095. 25174. 25561. 25641. 25770. 25860. 25909. 26073. 26099. 26355. 26633. 26675. 26685. 26723. 26856. 26922. 27496.

### 46 Stück à 500 Thlr.

59. 75. 200. 212. 296. 323. 494. 903. 968. 1042. 1072. 1105. 1196. 1227. 1287. 1493. 1804. 1840. 2160. 2198. 2230. 2495. 2751. 2833. 2992. 3035. 3170. 3384. 3395. 3662. 3793. 3950. 4124. 4206. 4327. 4484. 4612. 4630. 4669. 4705. 4776. 4777. 4864. 4867. 5280. 5358.

### III. der 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B.
### 48 Stück à 100 Thlr.

1569. 1650. 1817. 1829. 1862. 1996. 2081. 2094. 2854. 2921. 3170. 3187. 3232. 3519. 3633. 3678. 3766. 4072. 4079. 4266. 4496. 4931. 4947. 5009. 5534. 5676. 5742. 5769. 5983. 6161. 6538. 6692. 6847. 6902. 6953. 7087. 7120. 7123. 7267. 7373. 7654. 7797. 7880. 8469. 8478. 8796. 8859. 8868.

### 9 Stück à 500 Thlr.

388. 439. 471. 555. 642. 791. 1239. 1323. 1330.

Die Verzinsung dieser verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni d. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche **vom 1. Juli c. ab** bei unserer Haupt-Casse — am Askanischen Platz No. 6 — nebst den vom **1. Juli c. ab** laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

**Die verloosten Prioritäten sind, gegen 4% Zins-Vergütung pro anno bis 1. Juli a. c., auf Verlangen auch sofort zu realisiren.**

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen zur Einlösung nicht präsentirt:

### I. 4% Prioritäts-Actien

**aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon.**
**à 100 Thlr.** No. 3711.

**aus der 23. Verloosung de 1865 mit 7 Coupons**
**à 100 Thlr.** No. 2926.

**aus der 27. Verloosung de 1869 mit 7 Coupons**
**à 100 Thlr.** No. 702. 1043. 1187. 1662. 1769. 1982. 2906. 3588. 4105. 5131. 6356. 6361. 6921.

**aus der 28. Verloosung de 1870 mit 5 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 450. 1291.
**à 100 Thlr.** No. 7. 89. 95. 331. 362. 964. 1128. 1200. 1204. 1702. 2178. 2663. 3093. 3747. 3803. 4750. 5516. 6692. 7026. 7222. 7512. 8365. 8486.

**aus der 29. Verloosung de 1871 mit 3 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 556.
**à 100 Thlr.** No. 316. 510. 833. 929. 1044. 1197. 1627. 2871. 2934. 4314. 4572. 4713. 5031. 5120. 5170. 5173. 5213. 5248. 5547. 6162. 6258. 7236. 7876. 8011. 8084. 8429.

### II. 4½% Prioritäts-Obligationen I. Emission.

**aus der 10. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons**
**à 100 Thlr.** No. 1180. 2166. 4978.

**aus der 11. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons**
**à 100 Thlr.** No. 1054. 1102. 1920. 3608. 3759.

**aus der 12. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 145. 396.
**à 100 Thlr.** No. 284. 566. 1520. 2574. 4487. 4916.

**aus der 13. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 273. 367. 379. 979.
**à 100 Thlr.** No. 662. 951. 1272. 2272. 2978. 3609. 3706. 3731. 3828. 4912.

**aus der 14. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 261. 912. 929.
**à 100 Thlr.** No. 359. 1003. 1314. 1836. 2089. 2584. 2938. 3284.

### III. 4½% Prioritäts-Obligationen II. Emission.

**aus der 6. Verloosung de 1866 mit 19 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 5464.
**à 100 Thlr.** No. 6108. 7227. 9085. 13212. 14025. 19224. 21152. 22228. 24903.

**aus der 7. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 2540.
**à 100 Thlr.** No. 5008. 9880. 10201. 11328. 11570. 12334. 12633. 13317. 13506. 18258. 19227. 19234. 24476. 26466. 27152.

**aus der 8. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 2588. 3265. 3655. 4197.
**à 100 Thlr.** No. 7129. 8961. 9577. 10093. 10600. 13078. 14077. 16718. 17993. 18856. 20245. 25454.

**aus der 9. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 1381. 3472. 4250. 4603.
**à 100 Thlr.** No. 5093. 5303. 5459. 13034. 13629. 13882. 13979. 16610. 19852. 20391. 22309. 22332. 23229. 23382. 23698. 24631. 24999. 26841.

**aus der 10. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons.**
**à 500 Thlr.** No. 1362. 1722. 5138. 5469.
**à 100 Thlr.** No. 6088. 7013. 7157. 8519. 8785. 9227. 10113. 10280. 10821. 10891. 10972. 11078. 11252. 11658. 13208. 14269. 14857. 15038. 15968. 16299. 16452. 18776. 19825. 19975. 19980. 20577. 20731. 20848. 22368. 22450. 24507. 26869. 27245.

**aus der 11. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 2016. 2582. 3819. 4188. 4602. 5023. 5448.
**à 100 Thlr.** No. 5307. 6099. 6544. 6613. 6757. 6852. 7325. 7731. 7833. 8275. 8826. 8895. 9663. 10270. 11946. 12473. 13136. 13211. 13538. 13598. 14296. 15515. 15583. 15635. 17168. 17600. 17898. 18206. 18564. 19100. 21027. 23452. 24350. 25337. 26663.

### IV. 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B.

**aus der 5. Verloosung de 1868 mit 9 Coupons**
**à 500 Thlr.** No. 144. 195. 389. 1084. 1401.
**à 100 Thlr.** No. 2948. 3087. 4881. 5181. 5866. 5944. 6231. 6958. 7865. 8711.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Berlin, den 11. März 1872.

**Die Direction.**

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

**Neubaustrecke: Lübbenau-Senftenberg-Camenz (Landesgrenze).**

Die Erd- und Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf dem Loose II (Strecke Buchenwäldchen-Altdöbern-Senftenberg von Station 450 bis Station 836) im Gesammtbetrage von ungefähr

**309000 Cubikmeter Erdmassen**
**2110 Cubikmeter Steinbaumassen**

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissions-Bedingungen, Pläne und überschlägliche Massenberechnungen liegen im Abtheilungs-Bau-Bureau zu Senftenberg a. d. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis

**Montag, den 24. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 8. Juni 1872.

Die Direction.

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

**Neubaustrecke Lübbenau-Senftenberg-Camenz (Landesgrenze.)**

Die Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf der Strecke Senftenberg-Landesgrenze von Station 836 bis Station 1205, eingetheilt in 2 Loose von ungefähr

900 und 1200 Cubikmeter Steinbaumasse

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissions-Bedingungen, Pläne, Kostenanschläge und Massenberechnungen liegen im Abtheilungs-Bau-Bureau zu Senftenberg a. d. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne, gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis

**Freitag, den 28. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 8. Juni 1872.

**Die Direction.**

## Breslau-Schweidnitz Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 2 200 000 Kilogramm 131$^{mm}$ hoher Eisenbahnschienen aus Eisen im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen“

versiegelt und portofrei zu dem am **Mittwoch, den 3. Juli 1872 Vormittags 11$^1/_2$ Uhr** anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Ober-Maschinenmeisters Blauel hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen können in dem Büreau desselben auf hiesigem Bahnhof, Verwaltungs-Gebäude Zimmer 55, eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 10. Juni 1872.

**Directorium.**

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von 76 250 Stück eisernen Querschwellen mit dem dazu gehörigen Befestigungsmaterial soll in Wege der Submission im Ganzen oder in 3 Loosen vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von eisernen Schwellen mit Befestigungsmaterial“

bis zum **28. ds. Mts. Vormittags 12 Uhr** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Cassel, den 10. Juni 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers der Zweigbahn von Wittenberge über Lüneburg bis zum Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn sollen auf der in den Amtsbezirken Bleckede, Medingen, Lüneburg und Winsen belegenen Strecke vom Anfang der 10. bis zur Mitte der 17. Meile im Wege der Submission verdungen werden. Die Arbeiten bestehen in der Bewegung von 1 930 000 Cubikmeter, oder 433 500 Schachtruthen Erde und sind in 8 Loose getheilt, von denen bei der Verdingung auch mehrere zusammengefasst werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei bis zu dem am **8. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten auf dem hiesigen Hamburger Bahnhofe stattfindenden Submissions-Termine an das genannte Büreau einzureichen. In diesem Büreau können auch die Bedingungen und Offerten-Formulare in Empfang genommen und die Zeichnungen eingesehen werden.

Berlin, den 11. Juni 1872.

**Der Ober-Ingenieur**
Neuhaus.

## Berlin-Hannoversche Bahnen.

Die Lieferung und Aufstellung zweier Locomotivdrehscheiben, von je 12,55 Meter Durchmesser für die Bahnhöfe Stendal und Uelzen im Gesammtgewichte von rot. 784 Centner, sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Gewichtsberechnungen liegen im Baubüreau, Lehrter Bahnhof hierselbst, zur Einsicht offen.

Die Offerten sind bis zum

**24. Juni cr. Vormittags 11 Uhr**

portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Locomotiv-Drehscheiben“ ebendaselbst einzureichen.

Berlin, den 12. Juni 1872.

**Der Baudirector der Berlin-Hannoverschen Bahnen.**
Stute.

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

**16 Locomotiven für Personenzüge,**
**10 Locomotiven für gemischte Züge,**

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungs-Bedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen. Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am **Montag, den 22. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 12. Juni 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen**

## König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem statutenmässig der Director Herr **B. Geske** aus der Direction getreten, ist derselbe vom Ausschuss wieder zum Director erwählt worden und hat die Wahl angenommen.

Altona, den 3. Juni 1872.

**Der Ausschuss.**
Theod. Reincke, Vorsitzender.

## König Christian VIII. Ostseebahn.

Das gedruckte Protocoll der am 6. d. M. abgehaltenen 44. General-Versammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft kann

in **Altona** auf dem Hauptbüreau im dortigen Bahnhofsgebäude, und
in **Kiel** bei dem Geschäftsführer, Herrn **Kähler**,

von den Herren Actionären an jedem Wochentage von Morgens 9 bis 12 Uhr abgefordert werden.

Altona, den 13. Juni 1872.

**Theod. Reincke,**
Vorsitzender des Ausschusses.

## Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die zufolge Bekanntmachung vom 7. d. M. eröffnete neue Station der Ruhrthalbahn heisst, wie zur Berichtigung eines Druckfehlers bemerkt wird, **Bestwig-Nutlar.***

Elberfeld, den 11. Juni 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

* Wir haben bei Veröffentlichung der fraglichen Bekanntmachung in No. 69 S. 693 den im Manuscript enthaltenen Druckfehler alsbald berichtigt. **Die Red.**

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

K. K. privilegirte

# Eisen- und Stahl-Gewerkschaft

## zu Eibiswald und Krumbach

**in Steiermark**

des

## *Dr. C. M. Faber*

Südbahn-Station **Leibnitz** für den Personen- und Frachten-Verkehr.

Post- und Telegraphen-Station **Eibiswald.** Telegramm-Adresse: Gewerkschaft Eibiswald.

empfiehlt ihre ausschliesslich nur aus **bestem steierischen Holzkohlen-Roheisen** erzeugten Fabrikate, als:

**Federn, fertige,** aus bestem Tiegelgussstahl oder doppelt gegärbtem Cementstahl, unter mehrjähriger Garantie für Bruch und Elastizität, und zwar:
**Blatt-Tragfedern** für Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen: — **Spiralfedern,** als Trag-, Puffer- und Zugfedern; — **Scheibenfedern** nach **Egan's Patent** als Ersatz für alle oben angeführten Federngattungen (alleiniges Recht der Gewerkschaft zur Erzeugung dieser Patentfedern); — **Schnellhammer- und Equipagen-Federn.**

**Hauptblätter** für Tragfedern, sowohl aus **einem Stück** geschmidet, wie auch mit gerollten oder angeschweissten Oesen.

**Spiralfederblätter,** adjustirt.

**Flachfederguss- oder Cementstahl,** mit oder ohne Rippe, auf Wasser- oder Unschlitthärtung.

**Tiegelgussstahl in Könige,** von beliebiger Härte und Schwere.

**Cementstahl** in gewalzten oder geschmiedeten Stäben, sowohl roh, als auch einfach oder doppelt gegärbt.

**Werkzeuggussstahl** in schön geschmiedeten Stäben, jeder Dimension.

**Gussstahl-Schmidestücke,** als Achsen, Spindeln und Façonstücke etc.

**Puddlstahl** in ausgezeichneter Qualität und allen Dimensionen, besonders gut geeignet zu **Sensen, Sicheln** u. s. w., zum Anstählen von **Ambossen, Werkzeugen** etc.

**Gussstahlbleche,** dann **Eisen-Platten-** und **Kesselbleche,** rechtwinklige, **Rundböden** und **Chablonbleche,** mit Werksstempel **„Eibiswald"** versehen, in anerkannt vorzüglicher Qualität.

**Sägeblätter und fertige Sägen,** und zwar: Mühlsägen, Circular-Sägen, Bauch-, Zug- und Spaltsägen aus Guss- oder Cementstahl.

**Qualitäts-Walzeisen** von den schwächsten Dimensionen bis zu schwerem **Maschineneisen,** besonders aber als zähestes **Nieteneisen.**

---

# The Bolton Iron & Steel Co. Bolton le Moors,

## Lancashire England.

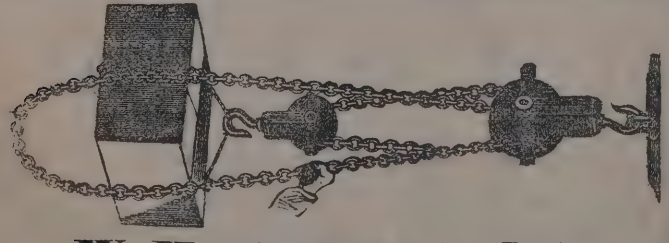
Fabrikanten von mildcarbonisirten Guss-Stahl-Platten für Kessel- und Schiffsbekleidungen, Guss-Stahl-Schienen, Stangen und Bleche, Winkel- und Nieten-Stahl, Guss-Stahl-Gerad- und Kurbelachsen, Bandagen, Wellen, Pleiel-, Kuppel- und Kolbenstangen, Kurbeln und Kurbelzapfen,

**Guss-Stücke aus Stahl,**

**schwere Schmiedestücke jeder Art aus Guss-Stahl und Schmiedeeisen.**

General-Agent ***Philipp Henschel.***

**Berlin, Werderstrasse 11.**



**Patent Differential-Flaschenzüge.**

**W. Hanisch & Cie., Berlin,** Philippstrasse 22.

Gebrauchte, sehr wohl erhaltene

## Eisenbahnschienen,

Vignolprofil leichten Calibers, zu **Anschlussgeleisen, Bauzwecken etc.,** offeriren ein beträchtliches Quantum

**Gebrüder Trier,**

**Lager in Eisen, Stahl u. Metallen in Darmstadt.**


---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 72. Leipzig, am 19. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Rechtsfall, betreffend Entschädigung wegen Bauplatz-Eigenschaft eines Grundstücks. — Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter. — Officielle Bekanntmachungen: K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager und Böhmische Nordbahn, Dividendenzahlung; Westfälische Eisenbahn, Zinsenzahlung; Ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, ausgelooste Actien Lit. A.; Sächsische Staatseisenbahnen, Tarif-Nachtrag VII.; Submissionen etc. — Privat-Anzeigen.

## Rechtsfall, betreffend Entschädigung wegen Bauplatz-Eigenschaft eines Grundstücks.

Die Direction der Rechte-Oderufer-Eisenbahn-Gesellschaft theilt uns nachstehenden Auszug aus den im Processe des Gutsbesitzers Herrmann von Beaufort-Belforte zu Breslau wider dieselbe vor den Königl. Stadt- und Appellations-Gerichten zu Breslau unterm 6. September 1871 und 1. Februar cr. gefällten Erkenntnissen mit, deren Entscheidungsgründe von allgemeinem Interesse sind:

„In Folge des uns durch Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde verliehenen Expropriationsrechts wurde der Eigenthümer des Grundstückes No. 11 der hiesigen Nicolai-Vorstadt durch den Expropriationsbescheid der hiesigen Königlichen Regierung vom 1. October 1868 für verbunden erachtet, uns von diesem Grundstücke 116 □R. zum Preise von 11 Thlrn. pro □R., also für 1276 Thlr. zur Anlage der Verbindungsbahnen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn lastenfrei zu übereignen und sofort zu übergeben.

Gegen diesen Bescheid ergriff der Grundstückseigenthümer den Rechtsweg, klagte unter Behauptung der Bauplatzqualität seines ganzen Grundstückes einen Werth von 40 Thlrn. für die □Ruthe der expropriirten Parzelle, für 116 □Ruthen also 4640 Thlr. und für die Entwerthung eines Theils seines Grundstücks auf den gemeinen Ackerwerth von 11 Thlrn. für die □Ruthe, für 86 □Ruthen einen Minderwerth von pro □Ruthe 29 Thlrn. in Höhe von 2494 Thlrn. zusammen 7134 Thlr. und bezw. nach Abzug des gezahlten Expropriationstaxpreises von zusammen 1299 Thlr. 24 Sgr. 4 Pf. noch den Betrag von zusammen 5834 Thlr. 5 Sgr. 8 Pf. nebst 5% Zinsen seit dem 16. März 1869, als dem Tage der Uebergabe der expropriirten Parzelle gegen uns beim hiesigen Stadtgerichte ein.

Nach erhobenem Beweise erkannte das Letztere unterm 6. September 1871 für Recht:

dass der Kläger unter Auferlegung der Kosten mit der Klage abzuweisen,

unter Angabe folgender Entscheidungsgründe:

Die Klage geht davon aus, dass die expropriirte Parzelle als Bauplatz zum Werthe von 40 Thlrn. für die Quadratruthe hätte abgeschätzt werden müssen. Der Beweis, dass sie zur Zeit der Expropriation zu diesem Preise verwerthbar gewesen, ist jedoch dem Kläger nicht gelungen.

„Denn das Vorbringen der Sachverständigen Stübner und Melcher, dass sich ein Gebäude mit kleinen Wohnungen in der fraglichen Gegend bis auf 7% rentiren würde, entbehrt jeder thatsächlichen Begründung und findet seine Widerlegung in dem gut motivirten Gutachten der Bau-Inspectoren Rosenow und Bachmann, welche die Ertragsfähigkeit eines auf dem klägerischen Grundstücke zu errichtenden Gebäudes nur auf etwa 3% des Baucapitals bemessen und der Meinung sind, dass auf diesem Grundstücke, wenn es bebaut wäre, Wohnungen nicht gesucht würden. Als Gründe hierfür geben sie an:

a) die erhebliche Entfernung von beinahe 1/8 Meile von der Berliner Thorbarrière,
b) die Lage an einem unchaussirten Wege, welcher bei schlechtem Wetter in ungünstiger Jahreszeit die Communication mit der Stadt sehr erschwere,
c) die Vertheuerung der Bauausführung durch den sehr hohen Grundwasserstand.

„In Folge des letzteren würde nach dem Bachmann'schen Gutachten die Lage eines auf der expropriirten Parzelle zu errichtenden Gebäudes eine sehr ungesunde, daher von Miethern nicht gesuchte sein. Derselbe Sachverständige hebt auch noch hervor, dass bereits zur Zeit der Expropriation sich zwischen der Parzelle und der Stadt die Schienenstränge der Breslau-Posener Eisenbahn hinzogen, welche ebenfalls den Verkehr mit der Stadt erschwerten.

„Es ist schwer erfindlich, wie die Sachverständigen Stübner und Melcher trotz dieser Uebelstände und erschwerenden Umstände dazu kommen, eine Bauanlage auf dem expropriirten Terrain als ein rentables Unternehmen hinzustellen.

„Die von ihnen hervorgehobene Nähe der mehrere 100 Menschen beschäftigenden Werkstätten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und die Vertheuerung der Wohnungen im Innern der Stadt liefern dafür keinen Beweis. Wäre in der That das Bedürfniss nach Wohnungen in der fraglichen Gegend vorhanden, so würde es sich durch Bebauung derselben zu erkennen gegeben haben.

„Die beiden Sachverständigen haben jedoch nicht ein einziges Haus namhaft machen können, das seit der Expropriation, also seit nahezu 3 Jahren dort entstanden wäre. Sie schreiben dies zwar den durch die Kriegsjahre 1866 und 1870 eingetretenen Verkehrsstockungen zu; jedoch mit Unrecht.

„Denn beide Kriege haben die Baulust in andern Stadttheilen erfahrungsmässig nicht erheblich geschmälert, so dass trotzdem die Bauspeculation sich auch auf die Gegend der fraglichen Parzelle erstreckt haben würde, wenn Aussicht vorhanden gewesen wäre, daselbst mit Vortheil zu bauen. Dass pecuniäre Vortheile von einer Bebauung der fraglichen Parzelle nicht zu erwarten stünden, ergeben die von den Sachverständigen Rosenow und Bachmann angeführten Thatsachen, und kann daher in Uebereinstimmung mit ihnen nicht angenommen werden, dass die bauliche Verwerthung der Parzelle einen höheren Reinertrag liefern würde, als ihre bisherige landwirthschaftliche Verwerthung.

„Mit dem Hauptanspruch fällt auch der Entschädigungsanspruch wegen des Dreiecks a, b, c der Handzeichnung. Ist das Grundstück des Klägers in seiner Totalität als Bauplatz nicht verwerthbar, so kann er natürlich für die entzogene Bauplatzqualität eines Theils desselben Entschädigung ebenfalls nicht beanspruchen.

„Die Klage war deshalb bei allen Puncten abzuweisen.

„Die Kostenbestimmung folgt aus § 2, I. 23 Allg. Ger.-Ord."

Auf die vom Kläger gegen dieses Erkenntniss erhobene Appellationsbeschwerde entschied das Appellations-Gericht zu Breslau unterm 1. Februar d. Js. dahin,

dass das erste Erkenntniss zu bestätigen und dem Appellanten die Kosten der zweiten Instanz aufzuerlegen,

und führte dafür wörtlich folgende Gründe an:

Es musste die erste Entscheidung bestätigt werden.

Der Kläger hat für die ihm im October 1868 enteignete Parzelle von 116 Quadrat-Ruthen eine Entschädigung von 11 Thalern à Quadrat-Ruthe erhalten. Er beansprucht jetzt bei Passus I die Zusprechung einer Entschädigung von 40 Thalern für die Quadrat-Ruthe, weil der Parzelle bereits zur Zeit der Expropriation die Eigenschaft eines Bauplatzes beigewohnt habe.

Gewiss steht dem Kläger das Recht auf vollständige Entschädigung, auf Gewährung des ganzen Interesses zu, also auch auf Vergütigung des darin enthaltenen entgangenen Gewinns.

Unter entgangenem Gewinn sind aber nicht Vortheile zu verstehen, welche der zu Entschädigende, ohne den Eintritt der Expropriation möglicherweise erwerben konnte, sondern nur solche, welche in naher Zukunft mit Sicherheit vorauszusehen waren, welche in gegründeter Aussicht standen.

Thiel sagt: Expropriationsrecht Seite 23: nicht ein dem Expropriaten gegenüber fingirter, maginärer, sondern nur der entgangene reale Gewinn darf in Betracht gezogen werden. Demgemäss begreift das allgemeine Landrecht im § 6, Titel 6, Theil I unter dem entzogenen Gewinn blos solche Vortheile, die entweder nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge und der Geschäfte des bürgerlichen Lebens, oder vermöge gewisser schon getroffener Anstalten und Vorkehrungen vernünftiger Weise erwartet werden konnten.

Die Entschädigung wegen Bauplatz-Eigenschaft fällt im Allgemeinen unter den entgangenen Gewinn. Mit Rücksicht auf die Vorschriften des Landrechts:

§ 9, Titel II, Theil I:

Bei Bestimmung des Preises ist nicht blos auf den gemeinen, sondern auf den ausserordentlichen Werth Rücksicht zu nehmen, und

§ 114, Titel 2:

Der ausserordentliche Werth einer Sache erwächst aus der Berechnung des Nutzens, welchen dieselbe nur unter gewissen Bestimmungen oder Verhältnissen leisten kann,

ist indess noch eine Begrenzung erforderlich.

Die fragliche Eigenschaft gehört zur Feststellung des gemeinen Werths, wenn sie dem Grundstücke nach den obwaltenden realen Umständen an sich, ohne Rücksicht auf die Person des Besitzers, beiwohnte, wenn also der Vortheil ohne den Zwischenfall von jedem Besitzer hätte gezogen werden können, § 112, Titel 2 a. a. O., Gruchot, a. a. O. Band 9, Seite 101; dagegen zum ausserordentlichen Werthe, wenn sie das Grundstück nicht als solches, sondern nach den concreten Verhältnissen nur in Beziehung auf den Expropriaten hatte,

Dernburg, a. a. O. Seite 58. 114.

Im letzteren Falle muss nicht nur feststehen, dass der Eigenthümer zur Zeit der Expropriation die Absicht hatte, das Grund-

stück als Bauplatz zu benutzen bezw. zu verwerthen, sondern es müssen auch Momente für die Verwirklichung der Absicht zur gedachten Zeit vorliegen, es müssen schon Anstalten zur Realisirung getroffen sein: es ist also die Nutzbarkeit der Sache als Bauplatz für den Expropriaten darzuthun.

Die gegenwärtige Klage ist nur aus dem ersteren Gesichtspuncte erhoben. Daher lag dem Kläger der Beweis ob, dass die enteignete Parzelle, welche — wie das ihm verbliebene Restgrundstück — zur Zeit der Expropriation als Ackerland benutzt wurde, nach den oben erörterten Grundsätzen damals die Eigenschaft eines Bauplatzes hatte, bezüglich als solcher verwerthbar war. Diesen Beweis hat er aber nicht erbracht, wie vom ersten Richter mit Recht angenommen worden ist.

Die Gutachten der klägerischen Sachverständigen und der von der Verklagten vorgeschlagenen stehen mit einander im Widerspruch.

Es sind aber keine Gründe vorhanden, welche die vorzugsweise Berücksichtigung der Gutachten jener Sachverständigen rechtfertigten.

Im Gegentheil sprechen die obwaltenden Umstände gegen den klägerischen Anspruch, wie vom Vorderrichter zutreffend ausgeführt wird. Die Anführungen des Klägers in gegenwärtiger Instanz sind nicht von Belang.

Vor Allem spricht gegen die Annahme der Bauplatz-Eigenschaft die Lage der Parzelle und deren Entfernung von der Stadt. Die Parzelle liegt im Felde am unchaussirten Neukirchner Wege. Das Restgrundstück ist selbst, wo es an die Chaussée nach Striegau stösst, noch unbebaut. Das der Parzelle gegenüberliegende Gebäude ist nach Angabe des Sachverständigen Rosenow nicht rentabel. Die in einiger Entfernung befindlichen Fabrik-Etablissements sind für die vorliegende Frage nicht von Gewicht.

Wenn Kläger darauf hinweist, dass die zahlreichen Fabrikarbeiter selbst in den noch weiter als die Stadt entfernten Nachbardörfern Wohnung genommen haben, so steht dem entgegen, dass durch die Bequemlichkeiten, welche das Wohnen in einem Dorfe gegenüber dem Wohnen in einem einzeln stehenden Hause bietet, der Nachtheil der grösseren Entfernung aufgewogen wird. Die Meinung des Klägers, dass Wohnungen auf seinem Grundstücke gesucht gewesen sein würden, entbehrt jeder concreten Begründung.

Die Bedürfnissfrage, welche Kläger als Argument für die zu erhoffende Rentabilität seines Grundstücks anführt, ist schon deshalb unerheblich, weil die Bebauung der fraglichen Gegend auch jetzt noch nicht in Angriff genommen ist.

Ueberdies sind die Thatsachen, durch welche Kläger die Wohnungsnoth im Innern der Stadt darzuthun sucht, darum ohne Belang, weil sie nicht zur Zeit der Expropriation, sondern mehrere Jahre später vorgefallen sind. Als Motiv dafür, dass im Jahre 1868 die Bauspeculation in der fraglichen Gegend nicht rege gewesen, führt Kläger die durch den Krieg von 1866 herbeigeführte fragliche Hypothekennoth an, deren auch seine Sachverständigen Stübner et Melcher Erwähnung thun.

Allein diese Umstände sprechen vielmehr zu seinen Ungunsten, weil eben dieser Zufall die Werthsteigerung der Parzelle verhinderte.

Eben so unerheblich sind aber auch die Behauptungen, durch welche Kläger die Gutachten des Rosenow und Bachmann bezüglich des ungünstigen Grundwasserstandes anficht, da durch das blosse Anführen von Beispielen für das in Rede stehende Grundstück nichts bewiesen wird. Auch ist rücksichtlich der als Beispiele angeführten, angeblich mit 7 Procent sich rentirenden Grundstücke nicht der Nachweis geführt, dass der Erwerbspreis den geforderten 40 Thaler à Quadratruthe entsprechend gewesen sei. Wenn endlich der Kläger, was im ersten Erkenntnisse unberührt geblieben ist, hervorhebt, dass in einem früheren Processe: der Philipp'schen Erben wider die N/M. E. cfr. Fol. 94 Zeile 3 bis 9 für eine angrenzende Parzelle 30 Thaler 12½ Silbergr. à □Ruthe zugesprochen worden seien, so übersieht er, dass es sich in jenem Processe um eine Parzelle handelte, welche mehrere hundert Schritte entfernt am entgegengesetzten Theile des Grundstückes unmittelbar an der Chaussee nach Striegau gelegen war.

Die von der Verklagten im August 1869 kundgegebene Bereitwilligkeit, im Wege des Vergleichs 15 Thlr. für die Quadrat-Ruthe zu zahlen, schliesst, da es zu einem Vergleich nicht gekommen, die Befugniss der Verklagten nicht aus, im Processe diese Offerte für zu hoch zu erklären.

Das arithmetische Mittel zwischen den Schätzungen der beiderseitigen Sachverständigen konnte nicht gezogen werden, weil die Meinungsverschiedenheit zwischen den Sachverständigen nicht lediglich den Preis betrifft, sondern eine principielle rücksichtlich der Bauplatz-Qualität des Grundstückes ist, und rücksichtlich dieser Frage der Kläger für beweisfällig zu erachten ist.

Der bei Passus II wegen verminderten Werthes eines Theils des Restgrundstücks geltend gemachte Anspruch fällt von selbst mit der Verneinung der Bauplatz-Eigenschaft bei Passus I.

Auch abgesehen hiervon sind die Gutachten der klägerischen Sachverständigen unklar und unbestimmt.

Die Kostenpflicht folgt für den Appellanten aus der Sachfälligkeit."

Ein weiteres Rechtsmittel ist vom Kläger nicht eingelegt worden.

---

# Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

## a) Ueberzählige.

### Grossherzogl. Badische Bahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter am 1. Juni 1872.

R K 985. 1 Kiste Messingwaaren (104 Pfd.)
A J F / G P 25. 1 Kiste Tabak (129 Pfd.)
G R 934. 1 Kiste Glas (209 Pfd.)
2 eiserne Platten (96 Pfd.)
L O R. 1 leere Kiste (23 Pfd.)
S K. 1 leeres Fass (7 Pfd.)
B K 5015. 1 leeres Fass (16 Pfd.)
51 & 55. 1 leeres Fass (31 Pfd.)
Pfister, München. 1 Bündel leere Säcke (54 Pfd.)
E. M. Bouchon à Metz. 1 Bündel leere Säcke (64 Pfd.)
Weissenburger. 1 Bündel leere Säcke (46 Pfd.)
H. 1 Gasrohr (18 Pfd.)
G B. 2 Gewichtsteine (77 Pfd.)
1 Block Farberde (roth) (52 Pfd.)
2 Stäbe Stahl (19 Pfd.)
1 Sack Säcke (95 Pfd.)
A H 53. 1 Kiste Leisten (53 Pfd.)
M. Mayer in Mannheim. 1 Bündel Säcke (53 Pfd.)
2 Bund Seegras (50 Pfd.)
3 Ketten (59 Pfd.)
1 Pack Holzstäbe (18 Pfd.)
B F 3217. 1 leere Kiste (47 Pfd.)
E B 136. 1 Korb leere Körbe (24 Pfd.)
1 leeres Oelfass (68 Pfd.)
1 leeres Oelfass (52 Pfd.)
2 Tafeln Zink (20 Pfd.)
1 Bund Bandeisen (70 Pfd.)
1 Bund Eisenblech (41 Pfd.)
1 Bürde Stahl (94 Pfd.)
1 Bund Rundeisen (50 Pfd.)
1 Zelttuch (62 Pfd.)

} lagern in Mannheim.

L R 49. 1 Rolle Packleinen (52 Pfd.)
R K 165. 1 eiserner Schraubstock (40 Pfd.)
A R 2752. 1 leeres Fass (20 Pfd.)
P R. 1 gusseiserner Ofentheil (12 Pfd.)
1 Theerdecke
1 Eisenbahnwagenfeder (87 Pfd.)
S 9. 2 Bretter, zusammengenagelt (6 Pfd.)
F W 67. 1 leeres Fässchen (42 Pfd.)

} lagern in Mannheim.

1 leere Helmschachtel (4 Pfd.) lagert in Rastatt.
G N 5111. 1 Fass Sprit (350 Pfd.) lagert in Achern.
S B 2024. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Appenweier.
J Z
1 Korb Effecten (34 Pfd.)
1 Koffer mit Stationszettel „Emberménil" (144 Pfd.)
G M 49. 1 Kistchen (13 Pfd.)
⊠ 1439. 1 Ballen Tabak (101 Pfd.)
„ 1440. 1 Ballen Tabak (102 Pfd.)
1441. 1 Ballen Tabak (204 Pfd.)
H 407/9. 3 Kistchen Chocolade (165 Pfd.)

} lagern in Kehl.

1 Bund Flacheisen (114 Pfd.)
1 Bund Gasröhren (136 Pfd.)
E L 2276. 1 Sack Senfsaamen (133 Pfd.)
E L 2158. 1 Korb Materialwaaren (83 Pfd.)
H / W A 1. 1 Kiste Blechbüchsen (47 Pfd.)
G G F 586. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 544 Pfd.)
F S 1458. 1 Korb Eisenwaaren (91 Pfd.)

} lagern in Basel.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. Mai 1872 als überzählig ermittelten Güter.

A S 1730. 1 Ballot Leinen (20 Pfd.) lagert im Depot.
AB 758. 1 Korb Flaschen (89½ Pfd.) lagert im Depot.
A W. 1 Ofentheil (17 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1. 1 Korb leere Krüge (25 Pfd.) lagert im Depot.

A. 1 Fass Steine (355 Pfd.) lagert im Depot.
AK 913. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
AK 1818. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert im Depot.
A H. 1 Holzgestell (60 Pfd.) lagert im Depot.
A 354/5. 2 Körbe je ein grosser irdener Topf (550 Pfd.) lagern im Depot.
A 81½. 1 Fass Branntwein (146 Pfd.) lagert im Depot.
A. 4 Colli Gusstheile (64 Pfd.) lagern im Depot.
A 4414. 1 Kiste Gewürze (37 Pfd.) lagert im Depot.
A R 909. 1 Korb Leim (50 Pfd.) lagert im Depot.
A S 36. 1 leere Kiste (24 Pfd ) lagert im Depot.
A V 1. 1 Pack Stärke (70 Pfd.) lagert im Depot.
A B 1045. 1 Fass Sprit (1455 Pfd.) lagert im Depot.
A M. 5 Pack Holzschuhe (65 Pfd.) lagern im Depot.
A T 3. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.
A 1. 1 Sack Betten (23 Pfd.) lagert im Depot.
A J 532/3. 2 Colli Besen (10 Pfd.) lagern im Depot.
A H 2449. 1 Pack, 2 Stühle (20 Pfd.) lagert im Depot.
A 17757. 1 Collo leere Blechkasten (10 Pfd.) lagert im Depot.
AK 8234. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
A A 106. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert im Depot.
A P 7792. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
AK 83. 1 Kiste Eisengusswaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
AB 892. 1 Ballen baumw. Waaren (170 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Pack 2 Rohrstühle (16 Pfd.) lagert im Depot.
A B 3783. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.
A S 867. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.
A K 4. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
A W 60. 1 Kiste Feilen (153 Pfd.) lagert im Depot.
A D 268. 1 Korb Wein (135 Pfd.) lagert im Depot.
A H 3145. 1 Ballen gedrucktes Leinen (106 Pfd.) lagert im Depot.
A B 57. 1 Fass Oel (334 Pfd.) lagert im Depot.
A R 2959. ¼ Ohm Branntwein (54 Pfd.) lagert im Depot.
A L 395. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert im Depot.
A S 444. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert im Depot.
A 9684. H P 2 1 leere Tonne (15 Pfd.) lagert im Depot.
A F 36. 1 Korb Zucker (24 Pfd.) lagert im Depot.
A P 6385. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
A B S. 1 Feuertopf (25 Pfd.) lagert im Depot.
A A 745. 1 leeres Ohmfass (14 Pfd.) lagert im Depot.
AM 1964. 1 Kiste leere Flaschen (115 Pfd.) lagert im Depot.
Æ 1 Gewicht (50 Pfd.) lagert im Depot.
A B 922. 1 Pack Papier (144 Pfd.) lagert im Depot.
A B 921. 1 Pack Papier (118 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Stück Stahl (32 Pfd.) lagert im Depot.
A 10. 1 Stange Eisen (8 Pfd.) lagert im Depot.
A. 20 Stück Ofenfüsse (35 Pfd.) lagern im Depot.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 328. 1 Ballen Baumwolle (70 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Pack 8 Löwenklauen (16 Pfd.) lagert in Barmen.
A. 4 Ofendeckel (17 Pfd.) lagern in Barmen.
A R 2698. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
A S 812. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
A S 2. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
A B 310. 1 Pack Papier (54 Pfd.) lagert in Homberg.
AF R 1340. 1 Ballen Korke lagert in Barmen-Rittershausen.
A 11. 1 Sack Kleider und Leinen (175 Pfd.) lagert in Essen.
A 9. 1 Collo Bettstellen (40 Pfd.) lagert in Essen.
A C F. 1 Ballen Twist (1120 Pfd.) lagert in Opladen.
A F 996. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Barmen.
A 7641. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Hörde.
A D 110. 1 Kiste Manufacturwaaren (167 Pfd.) lagert in Dortmund.
A R 90. 1 Kiste Modellsteine (13 Pfd.) lagert in Limburg.
AR 11. 1 Pack Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert in Limburg.
B 215. 1 Kistchen Säcke (11 Pfd.) lagert im Depot,
B 21. 6 Tafeln Blech (120 Pfd.) lagern im Depot.
B 107. 1 Bürde Stahl (102 Pfd.) lagert im Depot.
B 8141. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
B C 2. 1 Korb leere Flaschen (42 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 eiserner Kessel (85 Pfd.) lagert im Depot.
B 109. 1 Bürde Stahl (110 Pfd.) lagert im Depot.
B 87. 1 Ballen Lumpen (280 Pfd.) lagert im Depot.
B 195/200. 6 Fass Nieten (6270 Pfd.) lagern im Depot.
B C 16539 1 Kiste Stearinkerzen (58 Pfd) lagert im Depot.
B F D. 1 Pack Holzschuhe (20 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballen Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot,
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 2 Colli Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagern im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.
B 120. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
B B 432. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert im Depot.
B B 433. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.
B 4830. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert im Depot.
B B 991. 1 Ballen baumwollene Waaren (127 Pfd.) lagert im Depot.
B S 69. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert im Depot.
B S 69. 2 Pack Säcke (91 Pfd.) lagern im Depot.
B C 16. 1 Kiste leere Kisten (104 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
B 2. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
B J 9. 5 Colli Packleinen (230 Pfd.) lagern im Depot.
B M 388. 1 Korb Nägel (62 Pfd.) lagert im Depot.
B M 20. 1 Korb Cylinder (37 Pfd.) lagert im Depot.
B 11. 1 Ballen Watte (12 Pfd.) lagert im Depot.
B. 4 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
B v. C 273. 1 Kiste Eisenwaaren (146 Pfd.) lagert im Depot.
B B 5. 1 Ballen Flocken (25 Pfd.) lagert im Depot.
B N 9809. 1 Ballen Wollenwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot
B E 1072. 1 Ballen baumw. Waaren (39 Pfd.) lagert im Depot.
B N 40. 1 Sack Klauenmehl (155 Pfd.) lagert im Depot.
B R 10. 1 Fass Petroleum (327 Pfd.) lagert im Depot.
B 40. 1 Ambos (39 Pfd.) lagert im Depot.
B W 100. 1 Schiebkarre (50 Pfd.) lagert im Depot.
B M 112. 1 Ballen Garn (107 Pfd.) lagert im Depot.
B 113. 1 Rolle Packleinen (40 Pfd.) lagert im Depot.
B G 2594. 1 Kiste Gypsarbeit (209 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Kammrad (14 Pfd.) lagert im Depot.
B E 506. 1 Korb Eisenwaaren (178 Pfd.) lagert im Depot.
B 3. 1 Pack Körbe (20 Pfd.) lagert im Depot.
B 1441. 1 Korb Materialwaaren und Pinsel (37 Pfd.) lagert im Depot.
B C S 13596. 1 Sack Graupen (190 Pfd.) lagert im Depot
B 2165. 1 Ballen Wollenwaaren (48 Pfd.) lagert im Depot.
B C 19. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
B R 889. 1 Kiste (86 Pfd.) lagert in Hagen.
B S 68. 1 Fass Oel (370 Pfd.) lagert in Opladen.
B 10. 1 leerer Verschlag (23 Pfd.) lagert in Arnsberg.
B 6. 1 Pack Eisen (25 Pfd.) lagert in Witten.
B O 31/32. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B. 1 leeres Oelfass (60 Pfd.) lagert in Solingen.
B H 21. 1 Korb Eisenwaaren (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
B K 2372. 1 Ballen Manufacturwaaren (100 Pfd.) lagert in Holzwickede.
B E 138. 1 Fass lagert in Düsseldorf.
B 2899. 1 Kiste Zeug (49 Pfd.) lagert in Steele.
B 7115. 1 Fass Wein (42 Pfd.) lagert in Steele.
B S 6. 1 Pack leere Säcke (68 Pfd.) lagert in Steele.
B C 2261. 1 Pack, zwei Wiegen (35 Pfd.) lagert in Essen.
B 756. 1 Ballen (39 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B. 1 eisernes Dachfenster (17 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
B A S F 1393. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B M E 149. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B M. 1 Korb Schrauben (102 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B 1. 1 Säckchen Pflaumen (21 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B E S 3. 1 Collo Decimalwaage (400 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
B WK 1140. 1 Fass (185 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
B M 7. 1 Kiste Messinglager (100 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilgut).
B A A 1/2. 2 Bürden Stahl (124 und 127 Pfd.) lagern in Witten.
B 425. 1 Ambos lagert in Remscheid.
B 10. 1 Korb Kleider (38 Pfd.) lagert in Soest.
B 54. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Unna.
C P 1. 1 Ballen Putzwolle (150 Pfd.) lagert im Depot.
C P 2644. 1 Ballen Watte (60 Pfd.) lagert im Depot.
C T 5. 1 Pack Fourniere (210 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Pack Matten (40 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb Caffeemühlen (15 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Kiste alte Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C M E. 5 Colli Bretter (100 Pfd.) lagern im Depot.
C R L 20/21. 2 Pack Papier (150 Pfd.) lagern im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C F B 647. 1 Pack Sensen (34 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C G 4905, P S 160. 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1. 1 Pack Packpapier (70 Pfd.) lagert im Depot.
C L 9991. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
C R 7340. 1 Ballen Papier (48 Pfd.) lagert im Depot.
C C 1157. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
C D P 3128. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert im Depot.
C H 703. 1 Kiste Kurzwaaren (113 Pfd.) lagert im Depot.
C 1251. 1 Korb Drahtstifte (56 Pfd.) lagert im Depot.
C M 981. 4 Pack Eisendraht (300 Pfd.) lagern im Depot.
C T 206. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
C H 7277. 1 Pack Körbe (13 Pfd.) lagert im Depot.
C C 887. 1 Kiste Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
C W 240. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.

C W C 9710 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1303. 1 Korb Drahtnägel (218 Pfd.) lagert im Depot.
C W 283. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
C A 37. 1 Collo Tischbretter (85 Pfd.) lagert im Depot.
C L. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert im Depot.
C A 3049. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
C S 95. 1 Fass Eisenwaaren (285 Pfd.) lagert im Depot.
C H 40. 1/2 Ohm Essig (159 Pfd.) lagert im Depot.
C H K 15. 2 Colli Bettstellen (66 Pfd.) lagern im Depot.
C B 5. 2 Colli 4 Bettstellentheile (68 Pfd.) lagern im Depot.
C A 4842. 1 Korb Schneidemesser (56 Pfd.) lagern im Depot.
C T 756. 1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert im Depot.
C T S 55. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
C R 10. 1 leere Tonne (33 Pfd.) lagert im Depot.
C S B 341. 1 Fass Wachs (424 Pfd.) lagert im Depot.
C R 6906. 1 Fass Eisenwaaren (536 Pfd.) lagert im Depot.
C W 307. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
C K 7930. 1 Korb Flaschen (72 Pfd.) lagert im Depot.
C R 907. 1 Kiste Lack (101 Pfd.) lagert im Depot.
C W 308. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
C R 2676. 1 Kiste Döschen (139 Pfd.) lagert im Depot.
C V 40. 1 Ballen Summac (240 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 2 Kochplatten (136 Pfd.) lagern im Depot.
C W 374. 1 Kiste Kleider (40 Pfd.) lagert im Depot.
C H P 1486. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert im Depot.
C W 10. 1 Korb leere Flaschen (79 Pfd.) lagert im Depot.
C L 3469 1 Kiste Ultramarin (115 Pfd.) lagert im Depot.
C S 612. 1 Kiste leere Flaschen (42 Pfd.) lagert im Depot.
C B 514. 1 Fass schwarze Seife (124 Pfd.) lagert im Depot.
C K 183. 1 Ballen Hopfen (180 Pfd.) lagert im Depot.
C L B. 1 Pack Säcke (34 Pfd.) lagert im Depot.
T L A C 20. 1 Kiste Zucker (46 Pfd.) lagert im Depot.
C G 975. 1 Fass Cement (212 Pfd.) lagert im Depot.
C E A P 6385. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
C T 397. 1 Bürde Stahl (192 Pfd.) lagert im Depot.
C 9795. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
C A. 2 Colli Röhren (30 Pfd.) lagern im Depot.
C G 587. 1 Fass Springfedern (80 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6925. 1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
C H 6616. 1 Pack Korbwaaren (8 Pfd.) lagert in Siegen.
C U. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.)
C W 54. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
C M 86. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
C H 541. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
C O 45. 1 Korb Lack lagert in Holzwickede.
C 97. 1 Fass Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert in Uerdingen.
C F 355. 1 Fass Petroleum (294 Pfd.) lagert in Hagen.
C R 6. 1 Korb Eisenwaaren (118 Pfd.) lagert in Hagen.
C T 2595. 1 Pack Pfannen (64 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C Z. 1 Korb Krüge (16 Pfd.) lagert im Depot.
C B 2940. 1 Korb Tabak (69 Pfd.) lagert im Depot.
C C 13191. 1 leeres Fass (68 Pfd.) lagert im Depot.
C J. 2 leere Fässer (23 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
C E 95 2 Bürden Stahl (197 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
C S S 288. 1 Korb (151 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C E 847. 1 Fass Caffeemühlen (71 Pfd.) lagert in Hagen.
C Colonia. 2 eiserne Fensterrahmen (120 Pfd.) lagern in Duisburg.
C H 996. 1 Kiste Schellenglocken (40 Pfd.) lagert in Limburg.
D V 1619. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
D S C 20. 1 Ballen Safflor (265 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D 1. 1 Rolle Blei (117 Pfd.) lagert im Depot.
D N 7478. 1 Ballen Garn (275 Pfd.) lagert im Depot.
D A 1628. 1 Kiste baumw. Waaren. (65 Pfd.) lagert im Depot.
D B 666. 1 Ballen Garn (77 Pfd.) lagert im Depot.
D C L 2097. 1 Korb Flaschen (62 Pfd.) lagert im Depot.
D 980. 1 Ballen Wollwaaren (35 Pfd.) lagert im Depot.
D. 12 Stäbe Flacheisen, 18 Stäbe Randeisen, 1 Stab □eisen (3482 Pfd.) lagern im Depot.
D O 1/2. 2 Körbe leere Blechflaschen lagern in Remscheid.
D G C 30. 1 Kiste Porcellan (242 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
G C W 490. D R 7 1 Fass Nieten (520 Pfd.) lagert in Dortmund.
D. 30 Tafeln Zinkblech lagern in Plettenberg.
D C W 810. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Limburg.
E S 8. 1 Fass Butter lagert in Barmen-Rittershausen.
E C 62. 1 Fass Petroleum (321 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
E H 880. 1 Korb Tabak (11 Pfd.) lagert im Depot.
E H 5. 1 Kiste Holzwaaren (38 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 leere Kiste (18 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E Z 1. 1 Koffer Kleider (42 Pfd.) lagert im Depot.
E D 265/6. 2 Kisten Harz (322 Pfd.) lagern im Depot.
E B 770. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert im Depot.
E 10. 1 Ballen Heede (70 Pfd.) lagert im Depot.
E 2. 2 Pack Papier (40 Pfd.) lagern im Depot.
E G 3078. 1 Ballen Hanfseil (72 Pfd.) lagert im Depot.
E C 6. 1 Korb Nudeln (57 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Collo Ofentheil (13 Pfd.) lagert im Depot.
E M 859/60. 2 leere Kisten (88 Pfd.) lagern im Depot.
E H 130. 1 leere Kiste (53 Pfd.) lagert im Depot.
E S 50. 1 Bällchen Tuch (53 Pfd.) lagert im Depot.
E 6. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.) lagert im Depot.
E B 2. 1 Korb Blechflaschen (11 Pfd.) lagert im Depot.
E L 1490. 1 leere Kiste (110 Pfd.) lagert im Depot.
E 1. 1 Fass Seife (120 Pfd.) lagert im Depot.
E S 332. 1 Pack Strohpapier (37 Pfd.) lagert im Depot.
E 100. 1 Holzmodell (8 Pfd.) lagert im Depot.
E M 115. 1 leeres Fass (14 Pfd.) lagert im Depot.
E N 85154. 1 Korb Liqueur (96 Pfd.) lagert im Depot.
E K 625. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
E M 125. 1 Pack leere Kübel (28 Pfd.) lagert im Depot.
E N. 1 Stab Eisen (93 Pfd.) lagert im Depot.
E 383. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E H 1291. 1 Korb Eisenwaaren (71 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.).
E W 10. 1 Korb Eisenwaaren (134 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
E L 537. 1 Korb Gehänge (86 Pfd.) lagert im Depot.
E W 10/11. 2 Körbe Flaschen (20 Pfd.) lagern im Depot.
E H 36. 4 Sack Pflaumen (445 Pfd.) lagern im Depot.
E A E Qrutz 1/4. 4 Sack Hafer (600 Pfd.) lagern in Hagen.
E S 9337. 1 Fass Farbe (60 Pfd.) lagert in Herdecke.
E A 244. 1 Kiste Eisenwaaren (89 Pfd.) lagert in Limburg.
F 3. 1 Ofentheil (17 Pfd.) lagert im Depot.
F. 10 Stühle (77 Pfd.) lagern im Depot.
F S S 7. 1 Kiste Maschinentheile (18 Pfd.) lagert im Depot.
F H 1/2. 2 leere Kisten (90 Pfd.) lagern im Depot.
F B 1789. 1 Kiste Wollspulen (388 Pfd.) lagert im Depot.
F W W 458. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
F R. 2 Pack Sensen (45 Pfd.) lagern im Depot.
F H 24. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
F R 1679. 1 Kiste Stroh (26 Pfd.) lagert im Depot.
F H 106. 1 Bund Eisenblech (109 Pfd.) lagert im Depot.
F L 371. 1 Kiste Kurzwaaren (39 Pfd.) lagert im Depot.
F W C 18. 1 Ballen Safflor (270 Pfd.) lagert im Depot.
F S. 1 Ballen Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F N 2216/19. 4 Ballen Nessel (1098 Pfd.) lagern im Depot.
F B 1522. 1 Verschlag Marmorplatte (70 Pfd.) lagert im Depot.
F B 605. 1 Harass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
F B. 1 Kiste Kleider (20 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Kübel Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F P 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F G 2661. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F 390. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F S 517. 1 Ofentheil (25 Pfd.) lagert im Depot.
F T 5021. 1 Korb Lacritzen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert im Depot.
F P 197. 1 Rolle Eimer (35 Pfd.) lagert im Depot.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
F W C. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
F H R 995/6. 2 leere Fässer (120 und 51 Pfd.) lagern im Depot.
F S 18. 1 Pack Papier (47 Pfd.) lagert im Depot.
F 316. 1 Fass Soda (700 Pfd.) lagert im Depot.
F W R 3851. 1 Fass Kreide (400 Pfd.) lagert im Depot.
F C 2875. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
F C 3182. 1 leerer Korb (20 Pfd.) lagert im Depot.
F 6830. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
F F 5. 1 Ballot Packleinen (15 Pfd.) lagert im Depot.
F F 652. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert im Depot.
F 1. 1 Pack, 4 weisse Handkörbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
F H 49. 1 Ballot Grassamen (25 Pfd.) lagert im Depot.
F H 4022. 1 Kiste Portemonnaies (83 Pfd.) lagert im Depot.
F H 4024. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert im Depot.
F. 1 Collo Ofentheile (16 Pfd.) lagert im Depot.
F W G 1561. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
F & C 6. 1 Pack Pergamentpapier (60 Pfd.) lagert im Depot.
F K L 10. 1 Kiste Effecten (68 Pfd.) lagert im Depot.
F B F 6. 1 Collo Packleinen (32 Pfd.) lagert im Depot.
F W 11. 1 Stab Eisen (36 Pfd.) lagert im Depot.
F K 24/5. 2 Colli Maschinentheile (230 Pfd.) lagern im Depot.
F A 270. 1 leere Kiste (54 Pfd.) lagert im Depot.
F H 36. 1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert im Depot.
F N 1052. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
F H 714. 1 Kiste Drahtgewebe (159 Pfd.) lagert im Depot.
F P 120. 1 Kiste Blechbeschläge (230 Pfd.) lagert im Depot.
F H 11. 1 Kiste Emballage (85 Pfd.) lagert im Depot.
F C 1552. 1 Pack Papier (81 Pfd.) lagert im Depot.
F B F 5668. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.

F 51. 1 Ballot Garn (22 Pfd.) lagert im Depot.
F N 400/1. 2 Pack Holzwaaren (43 Pfd.) lagern im Depot.
F 124. 1 Fass Tinte (85 Pfd.) lagert im Depot.
F 14. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) lagert im Depot.
F L 1491. 1 leere Kiste (110 Pfd.) lagert im Depot.
F M 39. 1 Ballen Papier (368 Pfd.) lagert im Depot.
F 1793. 1 Kiste Cylindergläser (148 Pfd.) lagert im Depot.
F H 129. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert im Depot.
F T 5226. 1 Kiste Spielwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
F H 130. 1 leere Kiste (53 Pfd.) lagert im Depot.
F S 7095. 1 Kiste Brustbonbons (79 Pfd.) lagert im Depot.
F A W 104. 1 Korb Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert im Depot.
F H 61. 1 Sack Schnitzeln (22 Pfd.) lagert im Depot.
F B 6. 1 Koffer Kleider (48 Pfd.) lagert in Barmen.
F S 701. 1 leeres Fass (5 Pfd.) lagert in Lüttringhausen.
FH 924. 1 Kiste Rosinen (54 Pfd.) lagert in Hagen.
FM. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F H 1525. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F L 102. 1 leerer Korb (2 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F P 4689. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F. 1 Collo Blei (36 Pfd.) lagert in Arnsberg.
F H 1. 1 Kiste Stahlwaaren lagert in Elberfeld D.
F D 4935. 1 Pack Papier (58 Pfd.) lagert in Solingen.
F S 149. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
F S 146. 1 Korb Nieten (90 Pfd.) lagert im Depot.
F S. 1 Pack Draht (96 Pfd.) lagert im Depot.
F D 2712. 1 Korb Krüge (20 Pfd.) lagert im Depot.
F R A 160. 1 Korb leere Flaschen (25 Pfd.) lagert im Depot.
F. 1 Collo Ofentheil (45 Pfd.) lagert im Depot.
F W 8. 1 Rolle Leder (100 Pfd.) lagert im Düsseldorf.
F W 662. 1 Ballen halbwollene Waaren (18 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F 70. 1 Ballen baumwollene Waaren (70 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F. 1 Fass Theer (95 Pfd.) lagert in Steele.
F W 198. 1 Ballen (60 Pfd.) lagert in Ruhrort.
F K 1351. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
F 100. 1 Rolle Papier (55 Pfd.) lagert in Ruhrort.
F × D 2. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Langenberg.
F C 1805. 1 leeres Fass (33 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
TWK 567/8. 2 Ballen Speck (264 Pfd.) lagern in Barmen-Rittershausen.
F V 1435. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Barop.
F 724. 1 Kiste, 1 eisernes Dachfenster (38 Pfd.) lagert in Dortmund.
F L 10. 1 leeres Fass (37 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F A R 8. 1 Kiste Nudeln (36 Pfd.) lagert in Barmen.
F H 5896. 1 Kiste Emballage und Kurzwaaren (44 Pfd.) lagert in Unna.
F H 110. 1 Korb Eisenwaaren (51 Pfd.) lagert in Unna.
F W R 2233. 1 Kiste Spiegelglas lagert in Unna.
F G 3122. 1 Ballen Seilerwaaren lagert in Bochum.
G A 23. 1 Ballen Säcke (103 Pfd.) lagert im Depot.
G W 14. 1 Korb Eisenwaaren (36 Pfd.) lagert im Depot.
G H 118. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert im Depot.
G R 215. 2 Pflugschaaren (10 Pfd.) lagern im Depot.
G 2238. 1 Kiste Sarggarnituren (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
G 9393. 1 Korb Korbwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
G 1144. 1 Kiste Blechdosen (42 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
G F 1421.<br>L W 16. } 1 Ballen baumwollener Abfall (250 Pfd.) lagert im Depot.
**G T 116.<br>GD 15. } 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.**
G 14. 1 Ballen Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G 2. 1 gusseisener Ofendeckel (5 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G S 182. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
GL 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert im Depot.
G N 979. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Stäbe Eisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
G S 2293. 1 Fass Blechwaaren (210 Pfd.) lagert im Depot.
G 377. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
G K 126. 1 Topfdeckel (9 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2877. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert im Depot.
G S 361. 1 Pack Papier (96 Pfd.) lagert im Depot.
G H 4. 1 Kiste Porzellan (270 Pfd.) lagert im Depot.
G H 555. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert im Depot.
G J 67. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert im Depot.
G S 1. 1 Ballot Leinen (22 Pfd.) lagert im Depot.
G H 761. 1 Collo Hobelmaschine (13 Pfd.) lagert im Depot.
G V 10703. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.) lagert im Depot.
G Z 3457. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert im Depot.
G J P 763. 1 Fass Farben (83 Pfd.) lagert im Depot.
G F 78. 1 Pack Bäume (66 Pfd.) lagert im Depot.
G S 20734. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
G R 1238. 1 Kiste Firniss (54 Pfd.) lagert im Depot.
G M 3456. 1 Bällchen Wollwaare (12 Pfd.) lagert im Depot.
G. 1 Platte Eisenblech (57 Pfd.) lagert im Depot.
G L 498. 1 Ballen Leinen (93 Pfd.) lagert im Depot.
G K 6. 1 Pack leere Körbe (25 Pfd.) lagert im Depot.
G S 909. 1 Fass Branntwein (348 Pfd.) lagert im Depot.
G S 2221. 1 Ballen Wollenwaaren (62 Pfd.) lagert im Depot.
G M $\frac{819}{214}$. 1 Ballen Reis (220 Pfd.) lagert im Depot.
G S 5159. 1 Ballen Wollenwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
G 4533. 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G S 102. 1 leeres ¼ Ohm (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G S. 4 Bund Messerstahl (200 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
G T 630. 1 leere Kiste lagert in Neviges.
G S 302. 1 Kiste Stahlwaaren (100 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
G F 24. 1 Kiste lagert in Solingen.
G S 4102. 1 Fässchen (53 Pfd.) lagert in Solingen.
G R 200/1. 2 Pack Strohpapier (94 Pfd.) lagern in Solingen.
G C 1142. 1 Kiste Schuhe (20 Pfd.) lagert im Depot.
G 80. 1 Bürde eiserne Gardinenstangen (53 Pfd.) lagert im Depot.
G B 967. 1 Kiste Körbe (55 Pfd.) lagert im Depot.
G S 3152. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert im Depot.
G K 16. 1 Fass Wein (122 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G H 122. 1 Sack leere Säcke (41 Pfd.) lagert in Steele.
G S 2884. 1 Ballen Manufacturwaaren (46 Pfd.) lagert in Steele.
G S 5125. 1 Ballen Manufacturwaaren (54 Pfd.) lagert in Steele.
G T 572. 1 Kiste (277 Pfd.) lagert in Essen.
G H 131. 1 Kiste (95 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G J B 6221. 1 Ballen (62 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G. 14 Colli eiserne Ofentheile (420 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
G A 13. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G V 5451/2. 2 Fässer Farbstoffe (1380 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
G 70. 1 Rolle Packleinen (37 Pfd.) lagert in Deutz.
G B. 1 Kiste Drahtwaaren (19 Pfd.) lagert in Barmen.
G R 2. 1 Kiste (43 Pfd.) lagert in Essen.
G M 709. 1 Kiste (117 Pfd.) lagert in Siegen.
G K 920. 1 Fässchen (33 Pfd.) lagert in Oberhausen.
H 4. 1 Ballot Kupfer (41 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Korb Flaschen (50 Pfd.) lagert im Depot.
H E F 2363. 1 Winde (55 Pfd.) lagert im Depot.
HK 20243. 1 Ballen Safflor (140 Pfd.) lagert im Depot.
H P 114. 1 Fass Wein (114 Pfd.) lagert im Depot.
H E 1057. 1 Kiste Eisenwaaren (47 Pfd.) lagert im Depot.
H Z 13. 1 Pack Papier (22 Pfd.) lagert im Depot.
H B 1817. 1 Ballen Baumwollenwaaren (39 Pfd.) lagert im Depot.
H 462. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.
H R 680. 1 Korb 7 Pflugschaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
H S 213. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
H C 9360. 1 Kiste Wollwaaren (88 Pfd.) lagert im Depot.
H. 3 Ofenplatten (118 Pfd.) lagern im Depot.
H J M 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
H R 60. 1 Ballen Wolle (700 Pfd.) lagert im Depot.
H C 5238. 1 Kiste Kurzwaaren (92 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Kette (50 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ofenfuss (34 Pfd.) lagert im Depot.
H 1769. 1 Korb Blechflaschen (8 Pfd.) lagert im Depot.
H H<br>C O } 37. 1 Ballot Baumwolle (490 Pfd.) lagert im Depot.
H G. 1 Privatdecke (30 Pfd.) lagert im Depot.
HB. 80 Schüppenblätter (160 Pfd.) lagern im Depot.
HP 223. 1 Korb Lack (110 Pfd.) lagert im Depot.
H 5. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
HR 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern im Depot.
H E 2320. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert im Depot.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern im Depot.
H. 1 Ofenroster (1 Pfd.) lagert im Depot.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern im Depot.
H 414. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert im Depot.
H J 1/4. 4 Colli Budengestelle (50 Pfd.) lagern im Depot.
H. 4 gusseiserne Räder (120 Pfd.) lagern im Depot.
H S 883. 1 leerer Korb (21 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1/2. 2 leinene Privatdecken (60 Pfd.) lagern im Depot.
H 8. 1 Ballot Manufacturwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
H 459. 1 Kiste Pissoirs (138 Pfd.) lagert im Depot.
H P 125. 1 Fass Schuhwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
HE. 1 leere Kiste (112 Pfd.) lagert im Depot.
H S 2. 1 leeres ⅛ Tönnchen (5 Pfd.) lagert im Depot.
H 2371. 1 Kiste Eisenwaaren (52 Pfd.) lagert im Depot.
*IS* 4255. 1 Korb Eisenwaaren (159 Pfd.) lagert im Depot.
H G L<br>G T 25640. 1 Ballen Leinen (100 Pfd.) lagert im Depot.
H B 13. 1 Kiste Effecten (30 Pfd.) lagert im Depot.
HR 955. 1 Bund Rundeisen (228 Pfd.) lagert im Depot.
H S 436. 1 Kiste Musikalien (95 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1779. 1 Kiste Handschuhe (58 Pfd.) lagert im Depot.
H 110. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert im Depot.
H 20. 1 Pack Tafeln (17 Pfd.) lagert im Depot.
H R 100.<br>A R 13. } 1 leeres Oelfass (164 Pfd.) lagert im Depot.

H 1/2. {1 leere Kiste / 1 Collo Fassdauben} (40 Pfd.) lagern im Depot.
H B 762. 1 leerer Korb (3 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Sack Nüsse (83 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Stück eisernes Rohr $3^1/_2$' lang (110 Pfd.) lagert im Depot.
H W S W 4373. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert im Depot.
H W C 706. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 127. 1 leere Kiste (61 Pfd.) lagert im Depot.
H W C 1199. 1 leere Kiste (95 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 1341. 1 leere Kiste (88 Pfd.) lagert im Depot.
HD 11. 1 Sack Grütze (26 Pfd.) lagert im Depot.
H P 1990. 1 Fass Petroleum (377 Pfd.) lagert im Depot..
H S 170. 1 Ballot Garn (185 Pfd.) lagert im Depot.
HK 1783. 1 Ballot Tuch (75 Pfd.) lagert im Depot.
H 1842. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Ballot Holzschuhe (55 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Ballot Säcke (90 Pfd.) lagert im Depot.
H 3. 1 leeres Oelfass (21 Pfd.) lagert im Depot.
HB S W 1347. 1 leere Kiste (70 Pfd.) lagert im Depot.
H J 1736. 1 Fass Eisenbeize (390 Pfd.) lagert im Depot.
H K 5. 1 Ballen Bettzeug (90 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1. 1 Kiste Kleider (75 Pfd.) lagert im Depot.
H N 1. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert im Depot.
H B H 23. 1 Kiste Bandwaaren (22 Pfd.) lagert im Depot.
H 2749. 1 Korb Candis (24 Pfd.) lagert im Depot.

40. 1 Kiste Schuhe (16 Pfd.) lagert im Depot.

H 41. 1 Kiste Glaswaaren (22 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Pack 5 Körbe (16 Pfd.) lagert im Depot.
H C 8518. 1 Kiste Porzellan (77 Pfd.) lagert im Depot.
HE 49. 1 Kiste Glaswaaren (22 Pfd.) lagert im Depot.
H C 5946. 1 Kiste (172 Pfd.) lagert im Depot.
H K 25. 1 leerer Korb (2 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Pack leere Säcke (14 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Ofentheil
H. 1 Ofentheil
H 31. 1 Pack Pfannen } (31 Pfd.) lagern im Depot.
H 26. 1 Collo eiserne Klappen (13 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Pflugeisen (13 Pfd.) lagert im Depot.
H. 2 gusseiserne Ofenthüren (10 Pfd.) lagern im Depot.
H J S 637. 1 Fass Branntwein (160 Pfd.) lagert im Depot.
H J 11. 1 leerer Kübel (25 Pfd.) lagert im Depot.
H K 9518. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
G S 100. 1 Korb Tuchwaaren (38 Pfd.) lagert im Depot.

1927. 1 Kiste Seife (91 Pfd.) lagert im Depot.

H R 1/2. 2 Ballen Caffee (224 Pfd.) lagern in Remscheid.
H 100. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
H F 37. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
H W 5. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Remscheid.
H M 13. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert in Remscheid.
H 6056. 1 Ballen Wollwaaren (106 Pfd.) lagert in Barmen.
H R 327. 1 Kiste Ketten (35 Pfd.) lagert in Hagen.
H M G 3165. 1 Kiste (68 Pfd.) lagert in Ruhrort.
HD 3. 3 leere Körbe (17 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
H B 19. 1 Koffer Blechwaaren (42 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
HE G 867. 1 Korb Wein (100 Pfd.) lagert in Neviges.
H S 2564. 1 Kiste Marmor lagert in Elberfeld D.
H L 94. 97. 2 leere Körbchen lagern in Solingen.
H C 732. 1 Kiste Papierkörbchen (50 Pfd.) lagert in Werl.
H 10. 5 eiserne Schüppen (14 Pfd.) lagern in Solingen.
H w S 459. 1 Sack Gerste (51 Pfd.) lagert in Solingen.
HL St 20. 1 Fass Petroleum lagert in Grevenbrück.
G 5522. 1 Kiste Porzellan (102 Pfd.) lagert in Hagen.

2805. 1 Kiste enth. 1 Steinsammlung (55 Pfd.) lagert in Hagen.

H 4. 1 Koffer (93 Pfd.) lagert in Hagen.
HG K 922. 1 Kiste (79 Pfd.) lagert in Hagen.
H G M / B M / O / 29. } 1 Fass Oel (366 Pfd.) lagert in Hagen.
H W 1980. 1 Fass Pech (282 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H 13. 1 Seitentheil von 1 Bettstelle (22 Pfd.) lagert in Siegen.
H K 3. 1 leere Kiste (4 Pfd.) lagert in Steele.
H 78. 1 Ballen (37 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G W 755. 1 leere Kiste (125 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H M G 3165. 1 Kiste (67 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H P 2115. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H. 1 Dachfenster (24 Pfd.) lagert in Solingen.
HK auch HL. 1 Fass Häringe (154 Pfd.) lagert in Werden.
H S 4. 12 Bund Treppentraillen (348 Pfd.) lagern in Dortmund.
H S 2734. 1 Kiste (24 Pfd.) lagert in Arnsberg.
HV 6. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert in Schwelm.
H K 3451/2. 2 Ballen lagern in Düsseldorf.
H 80. 1 Block Blei (95 Pfd.) lagert in Deutz.
H 514. 2 gusseiserne Rohre (268 Pfd.) lagern in Annen.
H J S 1126. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Limburg.
J K 1218. 1 Ballen Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
J G 35. 1 Fass Branntwein (170 Pfd.) lagert im Depot.
J K 5186. 1 Pack Sägen (67 Pfd.) lagert im Depot.
J H 3216. 1 leere $^1/_8$Ohm (11 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 2656. 1 Kiste Seife (303 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Ballen Stricke (44 Pfd.) lagert im Depot.
J N 2837. 1 Kiste Flaschen (112 Pfd.) lagert im Depot.
J A C. 1 Fass Essig (153 Pfd.) lagert im Depot.
J S 2. 1 Sack Leim (100 Pfd.) lagert im Depot.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J B 207. 1 Ballot wollene Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J L. 1 eiserner Topf (83 Pfd.) lagert im Depot.
J P F 927. 1 Fass Blechwaaren (104 Pfd.) lagert im Depot.
J G 564. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7956. 1 Pack 25 Fensterlatten (102 Pfd.) lagern im Depot.
J C V 6960. 1 Pack 2 Körbe (25 Pfd.) lagert im Depot.
J K 1914. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
J R 8364. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert im Depot.
J M L. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert im Depot.
J G D 8521. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
J L 269. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert im Depot.
J W 2228. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert im Depot.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (346 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 Sack Deckelkörbe (78 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7993. 1 Kiste Feuerzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
J B 1/6. 6 Pack Holzwaaren (85 Pfd.) lagern im Depot,
J F 10. 2 Pack Bretter (97 Pfd.) lagern im Depot.
J R 178. 1 Kiste Garderobe (30 Pfd.) lagert im Depot.
J C W 2936. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert im Depot.
J H 100. 1 Kiste Kleider (30 Pfd.) lagert im Depot.
J W C B 5492. 1 Kiste Seife (35 Pfd.) lagert im Depot.
J W 5000. 1 Kiste Messer (48 Pfd.) lagert im Depot.
J. 1 Buffer mit Ring (50 Pfd.) lagert im Depot.
J 366. 1 Pack Säcke (70 Pfd.) lagert im Depot.
J C B 863. 1 Ballot Garn (55 Pfd.) lagert im Depot.
J S 9. 1 Fass Petroleum (372 Pfd.) lagert im Depot.
J S 420. 1 Pack Nägel (27 Pfd.) lagert im Depot.
J M. 1 leere Blechbüchse (1 Pfd.) lagert im Depot.
J K. 6 leere Körbe (17 Pfd.) lagern im Depot.
J. 1 Rolle Sackleinen (21 Pfd.) lagert im Depot.
J D 7863. 1 Korb Drahtstifte (78 Pfd.) lagert im Depot.
J G 5618. 1 Ohm Essig (324 Pfd.) lagert im Depot.
J P G 602. 12 eiserne Schaufeln (22 Pfd.) lagern im Depot.
J D 4. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
J S 11. 1 Sack Leim (43 Pfd.) lagert im Depot.
J S 313. 1 Ballen Wollwaaren (375 Pfd.) lagert im Depot.
J W S 94. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert im Depot.
J C W 5615. 1 Kiste leere Flaschen (106 Pfd.) lagert im Depot.
J Ph W C 2079. 1 leere Kiste (9 Pfd.) lagert im Depot.
J N 22. 1 Fass Petroleum (358 Pfd.) lagert im Depot.
J S 5. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert im Depot.
J D. 1 Pack Holzschuhe (14 Pfd.) lagert im Depot.
J 1/5. 5 leere Körbe (35 Pfd.) lagern im Depot.
J G. 1 Ballen Besen (19 Pfd.) lagert im Depot.
J R 780/3. 3 Bürden Stahl (141 Pfd.) lagern im Depot.
J. 52 Stäbe Eisen (1015 Pfd.) lagern im Depot.
JHB 42. 1 Kiste Goldleisten (259 Pfd.) lagert im Depot.
J. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert im Depot.
J B 1464. 1 leere Kiste (119 Pfd.) lagert im Depot.
J D 6729. 1 Fass Eisenwaaren (387 Pfd.) lagert im Depot.
J O 562. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
J W 9109. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert im Depot.
J L K 850/2. 3 Pack Packleinen (75 Pfd.) lagern im Depot.
J W S 831. 1 Kiste Zündhölzer (20 Pfd.) lagert in Siegen.
J K 46. $^1/_4$ Ohm Spirituosen lagert in Lüttringhausen.
JB H 255. 1 Ballot (15 Pfd.) lagert in Arnsberg.
J H K / M C 62. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
JK 1553. 1 Korb Schaufeln (245 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
J D W 428. 1 leeres Fass lagert in Barmen-Rittershausen.
J G C 215. 1 Fass Farbwaaren (235 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J W 8797. 1 Kiste lagert in Neviges.
J J 239. 1 Kiste lagert in Neviges.
J 39. 32. 2 leere Fässer (54 Pfd.) lagern in Elberfeld D.
J P 256. 1 Korb Tabak (35 Pfd.) lagert in Solingen.
J roth. 1 Stange Flacheisen (70 Pfd.) lagert in Remscheid.
J P A. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Remscheid.
J R 11. 1 Anker Branntwein (260 Pfd.) lagert in Steele.
J S 4. 1 Pack Säcke (73 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J H C 9895. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J B 1262. 1 Kiste Leinen (145 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J B 4844. 1 Kiste (136 Pfd.) lagert in Steele.
J W 903. 1 Korb Eisenwaaren (80 Pfd.) lagert in Steele.
J T 1906. 1 Pack Papier (36 Pfd.) lagert in Steele.

J S A 868. 1 Fass Seife (40 Pfd.) lagert in Steele.
J O 68. 1 Pack leere Säcke (78 Pfd.) lagert in Essen.
J C 9069. 1/2Ohm Wein (200 Pfd.) lagert in Meschede.
J. 5 Ballen Farbholz (650 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
J G W Toronto 301. 1 Fass Eisenwaaren (240 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
JR 3194. 1 Kiste Candis (52 Pfd.) lagert in Kettwig.
J P 790. 1 Ballen Wildhäute (240 Pfd.) lagert in Deutz.
J G T 121. 1 Kiste (21 Pfd.) lagert in Barmen.
K P 1560. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.
K. 4 Pflugeisen (52 Pfd.) lagern im Depot.
K B 51. 1 Ballen baumwollene Waaren (132 Pfd.) lagert im Depot.
K 1421. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert im Depot.
K C 1608. 1 Kiste messingene Gewichte (134 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K S 1. 1 Ballen Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K. 7 Stück Eisenplatten (118 Pfd.) lagern im Depot.
K B. 3 leere Kisten (35 Pfd ) lagern im Depot.
K 6. 1 Feuertopf (8 Pfd.) lagert im Depot.
K C 214. 1 Ballen Wollwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
K S 674. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
K 584. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 16. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 2134. 1 Korb Bürstenwaaren (68 Pfd.) lagert im Depot.
K C 10. 1 Modell (60 Pfd.) lagert im Depot.
K K 29252. 1 Sack Sago (26 Pfd.) lagert im Depot.
K 1. 1 Ballen Emballage (36 Pfd.) lagert im Depot.
K 110. 1 Flasche Säure (83 Pfd.) lagert im Depot.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 28. 1 Sack leere Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
K C 14. 1 Kiste Landkarten (15 Pfd.) lagert im Depot.
K. 6 gusseiserne Räder (13 Pfd.) lagern im Depot.
K H 950. 1 Ballen Garn (217 Pfd.) lagert im Depot.
K. 2 Pack Papier (148 Pfd.) lagern im Depot.
K P 198. 1 Kiste Gewichtseinsätze (194 Pfd.) lagert im Depot.
K 146. 1 Ballen Leinen lagert im Depot.
K. 1 Collo Fensterreifen (56 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Stange Eisen (113 Pfd.) lagert im Depot.
K 715. 1 Ballen Packleinen (43 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Pack Holzschuhe (13 Pfd.) lagert im Depot.
K 970. 1 leeres Fass (7 1/2 Pfd.) lagert im Depot.
K A 1412/3. 2 Ballen Kunstwolle (720 Pfd.) lagert im Depot.
K 6. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Siegen.
K P 15185. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K 384. 4 Ballen rohes Leinen (102 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
K 236. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K 68. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 72. 1 Pack 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 70. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K 159. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Ruhrort.
K J. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Neviges.
K 9. 1 Pack Strohkissen lagert in Elberfeld D.
K 10. 3 lange Körbe lagern in Solingen.
K 626. 1 Korb Eisenwaaren (151 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
K 719. 1 Fass Soda (127 Pfd.) lagert in Hagen.
K S 4. 1 Pack Pfannen (109 Pfd.) lagert in Schwelm.
K C 376. 1 Fass Petroleum (314 Pfd.) lagert in Bochum.
K P 3. 1 Fass Schmiere (175 Pfd.) lagert in Oberhausen.
L G 118. 1 Korb Feilen (76 Pfd.) lagert im Depot.
L C 636. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.) lagert im Depot.
L E S 876. 1/4 leeres Ohmfass (20 Pfd.) lagert im Depot.
L W 22807. 1 Sack Erbsen (178 Pfd.) lagert im Depot.
L R 45. 1 Pack Kordel (33 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Ballen Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Pack eiserne Gardinenstangen (2 1/2 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 2 Pack Bretter (59 Pfd.) lagern im Depot.
L B 574. 1 Pack Papier (65 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357. / H H 2701. / H 48. } 1 Ballen Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L N 6694. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert im Depot.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert im Depot.
L. 3 Colli Ofentheile (46 Pfd.) lagern im Depot.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert im Depot.
L 902. 1 Fass Oel (300 Pfd.) lagert im Depot.
L 936. 1 Ballen Wolle (300 Pfd.) lagert im Depot.
L K 3888. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
L H J 114. 1 Pack Papier (93 Pfd.) lagert im Depot.
L 4022/7. 6 Fässer Oel (2642 Pfd.) lagern im Depot.
L M. 10 leere Körbe (246 Pfd.) lagern im Depot.
L P 6144, 6149/50. 3 Ballen Korke (60 Pfd.) lagern im Depot.
L. 1 eiserne Rolle (10 Pfd.) lagert im Depot.
L B 6148. 1 Ballen Spunde (65 Pfd.) lagert im Depot.
L 60. 1 Pack Sensen (10 Pfd.) lagert im Depot.
L W. 3 Colli Ofentheile lagern im Depot.
L V 20. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert im Depot.
L D 30. 1 Kiste Kurzwaaren (105 Pfd.) lagert im Depot.
L 18. 1 Korb Eisenwaaren (66 Pfd.) lagert im Depot.
L K 20. 2 leere Fässer (20 Pfd.) lagern im Depot.
L D 427. 1 Ballen Zuckerwaaren und Cigarren (12 Pfd.) lagert im Depot.
L. 4 Pack Pappdeckel (200 Pfd.) lagern im Depot.
L W 6649. 1 leere Kiste (59 Pfd.) lagert im Depot.
L S. 11 Rollen Bleirohr (1980 Pfd.) lagern im Depot.
L H 5777. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
L H 1235. 1 Ballen Caffee (159 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 eiserne Rolle (35 Pfd.) lagert im Depot.
L 7. 1 Pack Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L R 9006. 1 Ballen Baumwollenwaaren (52 Pfd.) lagert im Depot.
L 1166. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
L S C 478. 1 Ballen (1085 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
L H. 1 Pack Baumwollenwaaren (17 Pfd.) lagert in Solingen.
L 62. 1 Sack Caffee (125 Pfd.) lagert in Hagen.
L J 7649. 1 Rolle Wachsleinen (13 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
L D 4365. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
L W 15. 1 Pack Papier (40 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
L C M 6440. 1 Fass Soda (690 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
L W 10136. 1 leeres Kistchen (12 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
L W. 1 Ofentheil (45 Pfd.) lagert in Essen.
L B 7744. 1 Kiste (29 Pfd ) lagert in Limburg.
M S J 1459. 1 Ballen Barchent (39 Pfd.) lagert im Depot.
M L 30. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
M L 345. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
M L H 2. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
M L H 31. 1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
M G 1670/4. 5 Pack eiserne Hammer (450 Pfd.) lagern im Depot.
M B 3. 1 Ballen Kleider (17 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 messingene Unterlagsplatte (10 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M E 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
M H 5. 1 hölzerner Untersatz (5 Pfd.) lagert im Depot.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert im Depot.
M 5. 1 leere Blechflasche (2 1/2 Pfd.) lagert im Depot,
M 970. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 runde eis. Platte (30 Pfd.) lagert im Depot.
M W 2919. 1 Kiste Feuerzeug (130 Pfd ) lagert im Depot.
M W 6029. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 2. 1 Korb Eisenblech (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 11. 2 eis. Eimer (10 Pfd.) lagern im Depot.
M A H 558/59. 2 Achsenkarren (248 Pfd.) lagern im Depot.
M P 534. 1 Ballot Leinen (56 Pfd.) lagert im Depot.
M F 167. 1 Kiste Eisenwaaren (86 Pfd.) lagert im Depot.
M K 15/18. 4 Pack neue Körbe (32 Pfd.) lagern im Depot.
M E B 5959. 1 Kiste Maschinentheile (208 Pfd.) lagert im Depot.
M R V 4507. 1 Kiste Kurzwaaren (115 Pfd.) lagert im Depot.
M G S 987. 1 Kiste Eisenwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
M 13. 1 Korb Flaschen (50 Pfd.) lagert im Depot.
M C 721. 1 Kiste Porzellan (220 Pfd.) lagert im Depot.
M C 39. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
M K 378. 1 Fass Schmieröl (374 Pfd.) lagert im Depot.
M W 1644. 1 Ballen Baumwollenwaaren (125 Pfd.) lagert im Depot.
M M 33. 1 Ballen Baumwollenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
M 8. 1 Pack Korbwaaren (22 Pfd.) lagert im Depot.
M H 109. 1 Bürde Stahl (110 Pfd.) lagert im Depot.
M 1922. 1 Ballen Säcke (90 Pfd.) lagert im Depot.
M 4369. 1 Ballen Säcke (807 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Decken (22 Pfd.) lagert im Depot.
M 1506. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 182. 1/2Ohm Branntweinfass (25 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen Leinen (4 Pfd.) lagert im Depot.
M G 45. 1 Pack Eisenwaaren (18 Pfd.) lagert im Depot.
M J 726. 1 Ballen Tabak (174 Pfd.) lagert im Depot.
M F 8820. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Barmen.
MK W 2119. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
M 18. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Neviges.
M 4518, 19, 20. 3 Kisten Nähmaschinentheile (47 Pfd.) lagern in Elberfeld D.
M S C 865 auch K 108. 1 Fass Eisenwaaren (217 Pfd.) lagert in Hagen.
M S C K 840 115. 1 Kiste Eisenwaaren (228 Pfd.) lagert in Hagen.
M S C K 864 107. 1 Kiste Eisenwaaren (210 Pfd.) lagert in Hagen.
M S C K 867 70. 1 Kiste Eisenwaaren (137 Pfd.) lagert in Hagen.
M S C K 791 73. 1 Kiste Eisenwaaren (145 Pfd.) lagert in Hagen.
M S C K 866 230. 1 Kiste Eisenwaaren (458 Pfd.) lagert in Hagen.
M D 28. 1 leerer Anker (30 Pfd.) lagert in Steele.
M 219. 1 Ballen (43 Pfd.) lagert in Siegen.
M M 2237. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
M 3. 2 Eisenplatten (100 Pfd.) lagern in Ohligswald.
M 101. 1 Stück Gewicht (10 Pfd.) lagert in Meschede.
M. 4 Colli Ofentheile (151 Pfd.) lagern in Herdecke.
M 41. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Limburg.

N L 292. 1 Kiste Effecten (25 Pfd.) lagert im Depot.
N 14. 1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert im Depot.
N W 1795. 1 Pack Schaufeln (110 Pfd.) lagert im Depot.
N 2. 1 Fass Theer (150 Pfd.) lagert im Depot.
NK 21. 1 Sack Bettzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.
N 2410. 1 Korb Krüge (42 Pfd.) lagert im Depot.
N C T S 550. 1 Kiste Manufacturwaaren (80 Pfd.) lagert im Depot.
N S 54. 1 Fass Steine (174 Pfd.) lagert im Depot.
N 2503. 1 Ballen Wollenwaaren (50 Pfd.) lagert in Siegen.
N B III. 1 Kiste Oelkuchen lagert in Soest.
O N C 8988. 1 Ballen Nessel (50 Pfd.) lagert im Depot.
O E 10/12. 3 Pack Papier (370 Pfd.) lagern im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O H 1573. 1 Kiste Lampen (60 Pfd.) lagert im Depot.
O B 291. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert im Depot.
O 44988. 1 Sack Hanfsaamen (150 Pfd.) lagert im Depot.
O C 7436. 1 Pack 12 Schaufeln (25 Pfd.) lagert im Depot.
O K 1519. 1 Korb Eisenwaaren (43 Pfd.) lagert im Depot.
O. 4 Kammräder (54 Pfd.) lagern im Depot.
O H 1740. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert im Depot.
O 507. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
O D 5304. 1 Kiste Feuerzeug (35 Pfd.) lagert im Depot.
O O 2054. 1 Korb Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
O R 5793. 1 Kiste Gläser und Lampen (17 Pfd.) lagert in Düsseldorf. [E.-E]
O 310. 1 Kiste Lampen (134 Pfd.) lagert in Solingen.
O K 819. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Arnsberg.
O S B 4773. 1 leerer Korb (2 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein
O 546. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Arnsberg.
P S 256. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
P H 4134/5. 2 Ringe Draht (115 Pfd.) lagern im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W 1. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P 117. 1 Ballot Kuhhaare (230 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1014. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
P 4. 1 Pack, 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagert im Depot.
K 5. 1 Ballot Caffee (124 Pfd.) lagert im Depot.
P H 2253. 1 leeres Fass (95 Pfd.) lagert im Depot.
P H P 11345. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert im Depot.
P F P 9421. 1 Fass Kupferabfall (117 Pfd.) lagert im Depot.
P H 1570. 1 Kiste Eisenwaaren (88 Pfd.) lagert im Depot.
P 31. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
P S 102/3. 2 Pack Kohlenlöffel (49 Pfd.) lagern im Depot.
P W C 3571. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Siegen.
P G S 1799/1800. 2 Körbe Magenbitter lagern in Remscheid.
P 6. 1 Korb Candis (32 Pfd.) lagert in Steele.
P 655. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Essen.
P L 10. 1 Korb Flaschen (38 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
P N 15264. 1 Fass Seife (1300 Pfd.) lagert in Barmen.
P 164. 1 Kiste (24 Pfd.) lagert in Hörde.
P H 966. 1 Korb Eisenwaaren (87 Pfd.) lagert in Limburg.
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert im Depot.
Q 4852. 1 Kiste Cichorien (59 Pfd.) lagert im Depot.
R T 295. 1 leere ½Ohm (57 Pfd.) lagert im Depot.
R S 46. 1 leere Tonne (40 Pfd.) lagert im Depot.
R 5. 2 Rollen Körbe (48 Pfd.) lagern im Depot.
R H 1404. 1 Ballen Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R S 4554. 1 Verschlag Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Pappdeckel (400 Pfd.) lagern im Depot.
R 1. 1 Platte Guss (7 Pfd.) lagert im Depot.
R 7 leere Häringsfässer (96 Pfd.) lagern im Depot.
R 3. 1 leeres Tönnchen (4 Pfd.) lagert im Depot.
R C 3864. 1 Pack Säcke (9 Pfd.) lagert im Depot.
R P 455. 1 Kiste Pfeffer (30 Pfd.) lagert im Depot.
R G 2214. 1 Korb leere Flaschen (30 Pfd.) lagert im Depot.
R. 4 gusseis. Rahmen (24 Pfd.) lagern im Depot.
R. 3 Pack Zinkrohr (63 Pfd.) lagern im Depot.
R N S 732/3. 2 Körbe eiserne Schlösser (340 Pfd.) lagern im Depot.
R C 587. 1 Fass Farbwaaren (57 Pfd.) lagert im Depot.
R G C. 1 Sack Gerste (111 Pfd.) lagert im Depot.
R J 2304. 1 Kiste Cartonnage (75 Pfd.) lagert im Depot.
R S. 2 Ballen Leinen (44 Pfd.) lagern im Depot.
R N 508. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
R H 883. 1 Kiste I Blechtopf (62 Pfd.) lagert im Depot.
R. 2 gusseiserne Kessel (35 Pfd.) lagern im Depot.
R B 3. 1 Bürde Stahl (100 Pfd.) lagert im Depot.
R G 290. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
R L 344. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Langendreer.
R 688. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Remscheid.
R H V 13. 1 leerer Verschlag (75 Pfd.) lagert in Barmen.
R 1200. 1 Bürde Stahl (120 Pfd.) lagert in Herdecke.
R A 8. 1 leere ¼Ohm (19 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
R H 4017. 1 leeres Fass (14 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
R F 3338. 1 leerer Korb lagert in Mülheim a. Rh.
R A 120. 1 Korb Blechwaaren lagert in Mülheim a. Rhein.
R H 51. 1 Pack Papier (66 Pfd.) lagert in Düsseldorf. [E.-E.]
R K 5261. 1 Ballen Reis lagert in Solingen.
R S 814. 1 Bällchen Leinen (33 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
R B 5. 1 leere Eiertonne (36 Pfd.) lagert in Ronsdorf.
R 356. 1 Ballen Zucker (48 Pfd.) lagert in Düsselderf [E.-E.].
S S K 125. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert im Depot.
S H 1778. 1 Kiste Manufacturwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
S P 346. 1 leeres Fass (226 Pfd.) lagert im Depot.
S K 1259. 1 Kiste Eisenguss (98 Pfd.) lagert im Depot.
S H C 1. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 Ofenrohr (5 Pfd.) lagert im Depot.
S 265/267. 3 Ballen Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S 323. 1 Korb Cylinder (16 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 27 gusseiserne Rohre (270 Pfd.) lagern im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen (60 Pfd.) lagern im Depot.
S 167. 1 Ballen Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaaren (9 Pfd.) lagern im Depot.
S. 25 Tafeln Eisenblech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 Collo Maschinentheil (32 Pfd.) lagert im Depot.
S W 925/6. 2 Körbe Flaschen (170 Pfd.) lagern im Depot.
S 93. 1 Pflugeisen (18 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 eiserner Aschkasten (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 5066/7. 2 leere Kisten (35 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert im Depot.
S 1/2. 2 Colli Ofentheile lagern im Depot.
S 7. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert im Depot.
S 3604. 1 Fass Oel (280 Pfd.) lagert im Depot.
S 2/3. 2 Pack Tafeln (30 Pfd.) lagern im Depot.
S. 4 Säulenöfen (278 Pfd.) lagern im Depot.
S R 4808. 1 Kiste Fidibusse (105 Pfd.) lagert im Depot.
S 9859. 1 Collo Drahtgewebe (75 Pfd.) lagert im Depot.
S 7459. 1 Kiste (3 Fl.) Hydrak (131 Pfd.) lagert im Depot.
S H 11. 1 Kesseldom (130 Pfd.) lagert im Depot.
S T 24. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
S G 211. 1 Korb Eisenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
S 82. 1 Fass Syrup (232½ Pfd.) lagert im Depot.
S 5. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert im Depot.
S C 367. 1 Sack altes Papier (17 Pfd.) lagert im Depot.
S W 3513. 1 Gasrohr (5 Pfd.) lagert im Depot.
S S 914. 1 Fass Fett (433 Pfd.) lagert im Depot.
S S 1215. 1 Kiste Cigarren (138 Pfd.) lagert im Depot.
S W 6572. 1 Korbflasche Säure (150 Pfd.) lagert im Depot.
S W 2025. 1 Ballot (139 Pfd.) lagert im Depot.
S 108. 1 Ballen Hanf (297 Pfd.) lagert im Depot.
S W 7152. 1 Korb Krüge (35 Pfd.) lagert im Depot.
S S 440. 1 Pack Schüppen (40 Pfd.) lagert im Depot.
S K 1355. 1 Korb Eisenwaaren (143 Pfd.) lagert im Depot.
S 18. 1 Pack 12 Eimer (100 Pfd.) lagert im Depot.
S 120. 1 Pack leere Kübel (36 Pfd.) lagert im Depot.
S 1659. 1 Pack leere Kübel (55 Pfd.) lagert im Depot.
S 33. 1 Fass Petroleum (328 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S S 3344. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S F. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.
S. 8 Bleche Stahl (108 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
S J. 2 Pack Säcke (98 Pfd.) lagern in Düsseldorf (E.-E.)
S H. 2 Ofendeckel (8 Pfd.) lagern in Solingen.
S 754. ¼ Ohm Branntwein (85 Pfd.) lagert in Finnentrop.
S S 3356. 1 Fass Farbe (435 Pfd.) lagert in Deutz.
S 33. 1 Sack Pflaumen (130 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
S. 1 Collo Gusswaaren lagert in Düsseldorf.
S 6852. 1 Kiste (441 Pfd.) lagert in Solingen.
S 314. 1 Ballen Putzwolle (187 Pfd.) lagert in Steele.
S B 885. 1 Pack Eisenwaaren (24 Pfd.) lagert in Neuss.
S R 4536. 1 Kiste leere Cigarrenkistchen (29 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S 823. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
S 1419. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
S 1/16. 16 Pack Messingdraht (807 Pfd.) lagern in Neheim-Hüsten.
S 17. 1 Pack grau Papier (74 Pfd.) lagert in Solingen.
S B. 3 Bund Seegras (140 Pfd.) lagern in Meschede.
S. 1 Tafel Eisenblech (37 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 113. 1 Fass Oel (161 Pfd.) lagert in Lüttringhausen.
S S. 1 Block Blei (133 Pfd.) lagert in Deutz.
S S 13. 1 leeres Petroleumfass (55 Pfd.) lagert in Essen.
S C 1951. 1 Fass Wein (170 Pfd.) lagert in Viersen.
T H 372. / 21986. } 1 Kiste Zuckerwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
T 4564. 1 Sack Bohnen (50 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Schleifstein (103 Pfd.) lagert im Depot.
T L 5. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
3T 3T3. 3 Fässer Asphalt (570 Pfd.) lagern im Depot.
T R 1379/9. 1 leere Kiste (34 Pfd.) lagert im Depot.
T G 9030. 1 Kiste Feuerzeug (29 Pfd.) lagert im Depot.
T. 2 leere Körbe lagern im Depot.
T L 4. 1 Sack Bettzeug (10 Pfd.) lagert im Depot.

T 52. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert im Depot.
T 122. 1 Fass Tinte (54 Pfd.) lagert im Depot.
T 194. 1 Korb Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
T 113. 1 Ballen Tuch (35 Pfd.) lagert im Depot.
T. 4 Pack Säcke (244 Pfd.) lagern im Depot.
T 6. 2 Pack Schwarzblech (116 Pfd.) lagern in Barmen.
T 158/9. 2 leere Körbe lagern in Mülheim a. Rhein.
T H 3196. 1 leerer Korb (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
T S 1149. 1 Kiste Stiefeln (248 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.)
T O S 1481. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Solingen.
T S 1897. 1 Korb Candis (35 Pfd.) lagert in Hattingen.
T 1575. 1 Fass Oel (83 Pfd.) lagert in Hagen.
T M J 964. 1 Kiste Stärke (50 Pfd.) lagert in Steele.
T 441/2. 2 Fass Wein lagern in Witten.
T. 1 leeres Häringsfass (32 Pfd.) lagert in Ruhrort.
T M 1/2. 2 Ofentheile (40 Pfd.) lagern in Essen.
T 2 geschliffene Platten lagern in Soest.
T. 1 Tafel Zinkblech (15 Pfd.) lagert in Bochum.
U 1/2. 2 Pack Schreibpapier (107 Pfd.) lagern im Depot.
U 69. 1 Fass Seife (128 Pfd.) lagert im Depot.
U 5. 2 Ballen Bettzeug und Kleider (83 Pfd.) lagern im Depot.
U U 354, 1 Fass Petroleum lagert in Holzwickede.
V G 182. 1 Sack Guano (106 Pfd.) lagert in Hagen.
V G 183. 1 Sack Guano (105 Pfd.) lagert in Hagen.
V H 10. 1 leerer Verschlag (65 Pfd.) lagert in Düsseldorf (E.-E.)
V S 7. 1 Korb Blechflaschen (11 Pfd.) lagert im Depot.
V R 1. 1 Kiste Eisenwaaren (27 Pfd.) lagert im Depot.
V P 13. 1 Sack Mehl (47 Pfd.) lagert im Depot.
V D L. 1 Kiste Flaschen (16 Pfd.) lagert im Depot.
V C 7044. 1 Rolle Kupferdraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
V R 9. 1 Collo Fassdauben (15 Pfd.) lagert im Depot.
V D 420. 1 Ballen Emballage (26 Pfd.) lagert im Depot.
V R 467. 1 Kiste Flaschen (150 Pfd.) lagert im Depot.
V R 28. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
V. 2 Pack Körbe (56 Pfd.) lagert in Solingen.
V S 324. 1 Ballen (44 Pfd.) lagert in Steele.
V R 2492. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Unna.
W P 2223. 1 Fass Wein (87 Pfd.) lagert im Depot.
W S 344. 1 Korb Feilen (67 Pfd.) lagert im Depot.
W S 2190. 1 Korb Schaufeln (42 Pfd.) lagert im Depot.
W W 15140. 1 Kiste Cigarren (42 Pfd.) lagert im Depot.
W 4548. 1 Fass Butter (67 Pfd.) lagert im Depot.
W W 108. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
W P 770. 1 Ballen Garn (100 Pfd.) lagert im Depot.
W P 123. 1 Korb Sensen (58 Pfd.) lagert im Depot.
W 2274. 1 Sack Erbsen (180 Pfd.) lagert im Depot.
W A 519. 1 Sack Kordel (50 Pfd.) lagert im Depot.
W J 5525. 1 Kiste Porcellan (26 Pfd.) lagert im Depot.
W K 80. 1 Pferdedecke (2 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W 261. 1 Pack Schreibpapier (35 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (10 Pfd.) lagert im Depot.
W K 87. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
W E 148. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
W K 875. 1 Ballen Leinen (40 Pfd.) lagert im Depot.
W 334. 1 Ballen Wollgarn (48 Pfd.) lagert im Depot.
W 14 3 leere Fässer (35 Pfd.) lagern im Depot.
W H 6878. 1 Kiste Pfropfen (18 Pfd.) lagert im Depot.
W C 4. 2 leere Säcke (5 Pfd.) lagern im Depot.
W B 60. 4 Pack Schaufeln (240 Pfd.) lagern im Depot.
W C 1958. 1 Kiste leere Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
W K C 897. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1756. 1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
WB 42. 1 Pack Kohlenlöffel (28 Pfd.) lagert im Depot.
W. 7 Pack Papier (60 Pfd.) lagern im Depot.
W B 929. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
WF 104. 1 leerer Kübel (15 Pfd.) lagert im Depot.
W K. 1 Pack 9 leere Körbe (102 Pfd.) lagert im Depot.
W B. 1 eis. Kopfhalter (12 Pfd.) lagert im Depot.
W R 4843. 1 Pack Bretter (100 Pfd.) lagert im Depot.
W V 240. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert im Depot.
W S S C. 1 Ballen Reis (212 Pfd.) lagert im Depot.
W H 52. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert im Depot.
W M 941. 1 Fass Wein (170 Pfd.) lagert im Depot.
W C 2905. 1 Fass Oel (136 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
W F 180. 1 Kiste Cigarren (94 Pfd.) lagert im Depot.
W R C 414. 1 Fass Essigsprit (535 Pfd.) lagert im Depot.
W R 1197. 1 Korb Glasscherben (40 Pfd.) lagert im Depot.
W C 2069. 1 Kiste Steinwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
W F M 62. 1 leeres Fass (43 Pfd.) lagert im Depot.
W V 734. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert im Depot.
W 643. 1 Ballen Garn (168 Pfd.) lagert im Depot.
W C 1596. 1 Kiste (248 Pfd.) lagert im Depot.
W H S 283. 1 leeres Oelfass (74 Pfd.) lagert im Depot.
W S C. 1 leeres Oelfass (45 Pfd.) lagert im Depot.
WJ 1403. 1 Kiste Damenmäntel (28 Pfd.) lagert im Depot.
W R 414/5. 8 Stück Drahtwiegen (15 Pfd.) lagern im Depot.
W H 4512. 1 Verschlag Glas (190 Pfd.) lagert im Depot.
W K C 8704. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert im Depot.
W A L 371. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert im Depot.
W L 6352. 1 Kiste Buchbinderwaaren (66 Pfd.) lagert im Depot.
W J 8826. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert im Depot.
W 2125. 1 Fass Seife (124 Pfd.) lagert im Depot.
W 32. 2 Körbe Eisenwaaren (500 Pfd.) lagern im Depot.
W 3 1 Fass Kraut (246 Pfd.) lagert im Depot.
W 1392. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert im Depot.
W V 640. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.
W K M O 768. 2 leere Fässer (22 Pfd.) lagern im Depot.
W. 1 Feuertopf mit Rost (21 Pfd.) lagert im Depot.
W B. 1 Ofenfuss (3 Pfd.) lagert im Depot..
W D. 1 Partie Bandeisen (2430 Pfd.) lagert im Depot.
W H. 3 Ofendeckel (9 Pfd.) lagern im Depot.
W K 829. 1 Ballen Wollabfälle (50 Pfd.) lagert im Depot.
W K. 4 gusseiserne Ofenthüren (5 Pfd.) lagern im Depot.
W S. 1 Gussstück (9 Pfd.) lagert im Depot.
W 3. 1 Kiste Zwirn (40 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
W. 1 leeres Tönnchen (23 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
W K 866. 1 Ballen Pflaumen lagert in B.-Gladbach.
W R 2. 1 Kiste Zucker (125 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W 62. 1 Pack 6 leere Körbe (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W 340. I. 1 Kiste wollenes Band (220 Pfd.) lagert in Düsseldof [E.-E.]
W B 28. 1 Pack Papier (114 Pfd.) lagert in Solingen.
W S C 8099, 7200, 10689. 3 leere Fässer (32 Pfd.) lagern in Barop.
W 10. 1 Ring Draht (90 Pfd.) lagert in Ohligswald.
W H 395. 1 Harras Glas (132 Pfd.) lagert in Solingen.
W 222. 110. 2 Kisten Glas (120 und 150 Pfd.) lagern in Steele.
W S 4551. 1 Korb Cichorien (78 Pfd.) lagert in Steele.
W F 2. 1 Korb Eisenwaaren (103 Pfd.) lagert in Steele.
W S 2300/1. 2 Fass Branntwein (238 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
W B 4655/6. 2 Ringe Draht (202 Pfd.) lagern in Limburg.
W 2171. 1 Kiste Seife (58 Pfd.) lagert in Oberhausen.
W 4181. 1 Korb (37 Pfd.) lagert in Oberhausen.
W F N. 1/2 Ohm Branntwein (154 Pfd.) lagert in Oberhausen.
W 1181. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert in Unna.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
MSC 932. 1 Kiste Eisenwaaren (95 Pfd.) lagert im Depot.
1359. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert im Depot.
TR 2507. 1 Kiste Bonbons (2 Pfd.) lagert im Depot.
AR Saat. 1 Sack Rübsaat (200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Gries (162 Pfd.) lagert im Depot.
638. 1 Ballen Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.
127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
RD 27. 3 Ballen Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.
4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.
25. 1 Fass Schweinehaare (100 Pfd.) lagert im Depot.
LA 23. 1 Fass Corinthen (234 Pfd.) lagert im Depot.
2M 2081. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
O 5813. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert im Depot.
H 1176. 1 leere Tonne (9 Pfd.) lagert im Depot.
3D 40281/4. 4 Fässer Branntwein (734 Pfd.) lagern im Depot.
O 362. 1 Ballen Teppiche (68 Pfd.) lagert im Depot.
7985. 1 Kiste Zündhölzer (69 Pfd.) lagert im Depot.
H 2249. 1 Pack Catechou (111 Pfd.) lagert im Depot.
O 610. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
# 376. 1 Kiste Weissblech (60 Pfd.) lagert im Depot.
1769. 1 Ballen Kräuter (5 Pfd.) lagert im Depot.
1164. 1 Säckchen Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.
7. 1 Säckchen Holznägel (30 Pfd.) lagert im Depot.

4363. 1 Kiste Weizen (30 Pfd.) lagert im Depot.

1795. 1 Ballen Leinen (140 Pfd.) lagert im Depot.

3430. 1 Ballen Bettfedern (28 Pfd.) lagert im Depot.

II. 1 Stange Eisen (11 Pfd.) lagert im Depot.

7064. 1 Serrone Tabak (80 Pfd.) lagert im Depot.

120. 1 Kiste leere Kisten (10 Pfd.) lagert im Depot.

X 11. 1 Stück Packleinen (67 Pfd.) lagert im Depot.

5813. 1 leere Kiste (94 Pfd.) lagert im Depot.

343. 1 Ballen Tuch (109 Pfd.) lagert im Depot.

3 gusseiserne Platten
2 gusseiserne Platten } (32 Pfd.) lagern im Depot.

24 gusseiserne Lager (180 Pfd.) lagern im Depot.

// roth. 2 Bürden Eisen (231 Pfd.) lagern im Depot.

347. 1 Korb Emballage (17 Pfd.) lagert im Depot.

2508. 1 Kiste Pflaumen (24 Pfd.) lagert im Depot.

22. 1 Kiste Flaschen (45 Pfd.) lagert im Depot.

2507. 1 Kiste Leinen (67 Pfd.) lagert im Depot.

4251. 1 Korb Flaschen (48 Pfd.) lagert im Depot.

5964. 1 Fass Thran (78 Pfd.) lagert im Depot.

4. 1 Kiste Glanzroth (25 Pfd.) lagert im Depot.

4887. 1 leere Kiste (59 Pfd.) lagert im Depot.

100. 1 Kiste Stärke (134 Pfd.) lagert im Depot.

54. 1 Ballen Tabak (144 Pfd.) lagert im Depot.

5198/5200. 3 Kistchen Pfeffer (53 Pfd ) lagern im Depot.

2626. 1 leeres Fass (6 Pfd.) lagert im Depot.

299. 1 Pack Droguen (52 Pfd.) lagert im Depot.

5032. 1 Ballen Wollwaaren (27 Pfd.) lagert im Depot.

1295. 1 Ballen Süssholz (16 Pfd.) lagert im Depot.

426. 1 Kiste Feuerzeug (47 Pfd.) lagert im Depot.

2. 1 leere Petroleumflasche (12 Pfd.) lagert im Depot.

K. 1 Block Zinn (65 Pfd.) lagert im Depot.

1 Stange Stahl (6 Pfd.) lagert im Depot.

71386. 1 Korb leere Flaschen (46 Pfd.) lagert in Hagen.

23199. 1 leere Kiste (68 Pfd.) lagert in Mülheim a. R.

4403. 1 Kiste lagert in Arnsberg.

6667. 1 Fass Petroleum (296 Pfd.) lagert in Hagen.

X. 3 Sack Erbsen (600 Pfd.) lagern in Ruhrort.

weiss I. 1 Stange Stahl (19 Pfd.) lagert in Langendreer.

6140. 1 Kiste Copirdinten (47 Pfd.) lagert in Steele.

276. 1 Fass (630 Pfd.) lagert in Ruhrort.

89. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

1047. 1 Sack Gries (185 Pfd.) lagert in Dortmund.

3581. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.

275. 1 Kiste (210 Pfd.) lagert in Barmen.

c F 3826/7. 2 Fass Seife (324 Pfd.) lagern in Siegen.

8796. 1 Fass Stärke (112 Pfd.) lagert in Limburg.

51. 1 Korb Körbe (13 Pfd ) lagert in Soest.

421. 1 Kiste Eisenwaaren (162 Pfd.) lagert in Oberhausen.

3274. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert in Bochum.

Dampfmühle. 1 Sack leere Säcke (25 Pfd.) lagert im Depot.

Rothschild fils à Cologne. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert im Depot.

Gebr. Mghaus 7723. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert im Depot.

Simons Neuss. 1 Pack leere Säcke (65 Pfd.) lagert im Depot.

Franken, Anvers 2 Pack leere Säcke (94 Pfd.) lagern im Depot.

Ortrand. 1 Viehgitter (25 Pfd.) lagert im Depot.

J. Ridder 522. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert im Depot.

Kampmann 74. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert im Depot.

Lohmann, Witten. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert im Depot.

C. Schmidt 1011. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.

J. Walber. 4 leere Kisten (27 Pfd.) lagern im Depot.

Witten 6. 1 Pack Eisenwaaren (63 Pfd.) lagert im Depot.

T. W. Scharpenack 20. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert im Depot.

A. Schmitz 847. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert im Depot.

H. Boemke 2367. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.

W. F. Hente 562. 1 Kiste Kurzwaaren (8 Pfd.) lagert im Depot.

Rhein-Wasser-Glas-Fabrication. 1 Kiste Fett (34 Pfd.) lagert im Depot.

Beyer. 1 leerer Pottloh (20 Pfd.) lagert im Depot.

Aschersleben. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) lagert im Depot.

Niss Neuss 20, 101. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert im Depot.

Hch. Kicher. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) lagert im Depot.

Lölling I. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert im Depot.

Aschersleben 6204. 1 Pack Säcke (98 Pfd.) lagert im Depot.

Fuchs 1/3. 3 leere Kisten (42 Pfd.) lagern im Depot.

Anvers 1. 1 Pack Säcke (56 Pfd.) lagert im Depot.

J. C. Lange. 12 Stück Sensen (25 Pfd.) lagern im Depot.

K. Nivres. 1 Ofenuntertheil (60 Pfd.) lagert im Depot.

Gebr. Mgh. 7006. 1 leeres Fass lagert in Hörde.

D. Garn, Bromberg. 1 Pack leere Säcke lagert in Holzwickede.

C. Hümme, Halle. 1 Pack leere Säcke lagert in Holzwickede.

Ellegoulon, Anvers. 1 Sack Roggen (100 Pfd.) lagert in Plettenberg.

K. Sch., Ronsdorf. 1 Sack Backobst (36 Pfd.) lagert in Ronsdorf.

J. Gabriels Anvers. 6 Pack Säcke (500 Pfd.) lagern in Düsseldorf (E.-E.).

Mebus, Carlstr. bei Frau Dietrich. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilg.-E.)

Wente & Legation de Lays Hubert frères à Reims. 1 Pack Säcke (30 Pfd. lagert in Steele.

W Bansent, Ruhrort 296 47. 1 Pack Säcke (52 Pfd.) lagert in Witten.

Meininghaus 1108. 1 leere Ohm (45 Pfd.) lagert in Steele.

Wicküler 209, 242. 2 leere Ohm (120 Pfd.) lagern in Steele

J. F. Rosenberg, Limburg 310. 1 Ballen Hede (240 Pfd.) lagert in Steele.

Voert & Rademacher 498. ½ Ohmfass leer (50 Pfd.) lagert in Dortmund.

Ruhrthal-Brauerei 1964/5.
F. Brinkmann 1968, 1977, 1975. } 5 leere halbe Ohm (250 Pfd.) lagern in Dortmund.

S & R Wahl. 1 Ballen Manufacturwaaren (21 Pfd.) lagert in Barmen.

Langensalza 128. 1 Korb Kleider (50 Pfd.) lagert in Wetter.

A. Schmitz 1189. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Unna.

Pickhaus. 1 Pack 5 leere Körbe (43 Pfd.) lagern in Soest.

No. 3. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.

No. 6. 1 Bund Garn (44 Pfd.) lagert im Depot.

No. 4. 1 Sack Graupen (180 Pfd.) lagert im Depot.

No. 23. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.

No. 1. 2 Gussstücke (310 Pfd.) lagern im Depot.

No. 209, 2, 14. 1 Ballen Schaafwolle (316 Pfd.) lagert im Depot.

No. 1321. 1 Ballot Leinen (118 Pfd.) lagert im Depot.

No. 2.
No. 13. } 2 Bund Eisen (128 Pfd.) lagern im Depot.

No. 3845
24.
No. 3875
31.
No. 3845. } 3 Eisenplatten (402 Pfd.) lagern im Depot.

No. 2734
80. } 1 Fass 1 Blechflasche (45 Pfd.) lagert im Depot.

No. 299. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.

No. 6462. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert im Depot.

No. 7345. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert im Depot.

No. 2390. 1 Fass Rum (50 Pfd.) lagert im Depot.

No. 960. 1 Korb leere Flaschen (10 Pfd.) lagert im Depot.

No. 419. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.

No. 10. 12. 2 gusseiserne Maschinenplatten (135 Pfd.) lagern im Depot.

No. 6. 1 Ring Messingdraht (5 Pfd.) lagert im Depot.

No. 2. 1 Sack Bettzeug (30 Pfd.) lagert im Depot.

No. 55
350. } 1 Fass Petroleum (353 Pfd.) lagert im Depot.

No. 107, 109. 2 Rollen Packleinen (90 Pfd.) lagern im Depot.

No. 9. 6 Stück Vogelkörbe (8 Pfd.) lagern im Depot.

No. 10. 1 Bund Bandeisen (25 Pfd.) lagert im Depot.

No. 10. 13 Schuppenblätter (26 Pfd.) lagern im Depot.

No. 3845. 8 Eisenplatten (1107 Pfd.) lagern im Depot.

No. 1. 2 Stangen Stahl (24 Pfd.) lagern im Depot.

No. 31. 1 Bund Rundeisen (67 Pfd.) lagert in Steele.

No. 17. 1 leere Ohm (85 Pfd.) lagert in Steele.

No. 5731. 1 Fass (86 Pfd.) lagert in Solingen.

No. 238. 1 Sack Erbsen (108 Pfd.) lagert in Barmen.

No. 25. 1 leerer Koffer (13 Pfd.) lagert in Bochum.

1 Mittelofen lagert im Depot.

1 Brett lagert im Depot.
1 leeres Petroleumfass lagert im Depot.
1 Fass Talg (223 Pfd.) lagert im Depot.
3 Pack Strohmesser (75 Pfd.) lagern im Depot.
1 Rolle Papier (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Nieten (92 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballen Bettfedern (103 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kübel Butter (132 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Blauleinen (14 Pfd.) lagert im Depot.
1 eiserner Buffer (78 Pfd.) lagert im Depot.
5 Stück durchlöcherte Bleche (200 Pfd.) lagern im Depot.
10 Colli Ofentheile (320 Pfd.) lagern im Depot.
1 Collo Ventil (90 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Wagenschmiere (22 Pfd ) lagert im Depot.
1 Ring Draht (22 Pfd.) lagert im Depot.
58 Stäbe Flacheisen (4000 Pfd.) lagern im Depot
1 Platte Eisenblech (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bürde Stahl (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Maschinentheil (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
11 Unterlagsplatten (62 Pfd.) lagern im Depot.
1 langes Winkeleisen (115 Pfd.) lagert im Depot.
4 neue Laschen (50 Pfd.) lagern im Depot.
6 leere Körbe, 4 leere Eimer } lagern im Depot.
1 Kiste Kleider (43 Pfd.) lagert im Depot.
4 leere Körbe (12 Pfd.) lagern im Depot.
1 Eisenplatte (57 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (80 Pfd.) lagert im Depot.
6 Pack Kinderholzschuhe (12 Pfd.) lagern im Depot
1 Stück Gusseisen (65 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rohr, 2′ lang, (11 Pfd ) lagert im Depot.
1 Partie Rosterstäbe (1594 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Drahtnägel (159 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Stahlbleche (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Eisentheile [mehrere Knöpfe, 6 Ofenthüren] (14 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere $^1/_4$ Ohmfässer lagern im Depot.
12 Dachfenster (384 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tisch (98 Pfd.) lagert im Depot.
25 Rosterstäbe (975 Pfd.) lagern im Depot.
4 Kisten Manufacturwaaren (772 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Holzmodelle (32 Pfd.) lagert im Depot.
1 Untersatz mit Aschkasten (19 Pfd.) lagert im Depot.
4 Fahnenstangen lagern im Depot.
5 Paar Holzschuhe (10 Pfd.) lagern im Depot.
1 Rohrsessel (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert im Depot.
1 Platte (25 Pfd.) lagert im Depot.
2 Stück Sandsteine (680 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kommode (60 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli 1 Wachspresse (14 Pfd.) lagern im Depot.
4 Unterlagehölzer (142 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kohlenmeissel (9 Pfd.) lagert im Depot.
2 Gebund 4kantiges Eisen (150 Pfd.) lagern im Depot.
4 leere Körbe (14 Pfd.) lagern im Depot.
11 Spindeln (77 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Formhölzer (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Körbe (6 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (370 Pfd.) lagert im Depot.
4 Säcke Sägemehl (380 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Binsen (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack, 3 leere Körbe, (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballot Hanf (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Roggen (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Koffer (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Handkorb (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leerer Korb (6 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 6 Stück eiserne Kochtöpfe (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste alte Kleider (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Glaswaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ring Draht (23 Pfd.) lagert im Depot.
1 tannener Eimer (2 Pfd.) lagert im Depot.
2 Waschtöpfe (6 Pfd.) lagern im Depot.
1 Brd. Nageleisen (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kupferlager (4 Pfd.) lagert im Depot.
7 Strohsäcke (148 Pfd.) lagern im Depot.
7 Matratzen (229 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stühle (40 Pfd.) lagern im Depot.
1 steinerner Wasserkrug (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 irdenes Rohr (93 Pfd.) lagert im Depot.
7 Kopfkissen (45 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tragbalken lagert im Depot.
2 Pack Betttücher und Wolldecken (65 Pfd.) lagern im Depot.
4 Stangen Eisen (50 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
12 Stück eiserne Gewichte à 2 Pfd. lagern im Depot.
1 Ring Eisendraht (88 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tragkorb mit Riemenkiepe (9 Pfd.) lagert im Depot.
23 Stück Farbholz (600 Pfd.) lagern im Depot.
1 Brd. Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
7 Stück Holz (300 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Messerstahl (195 Pfd.) lagern im Depot.
2 Bund Stahl (17 Pfd.) lagern im Depot.
30 Stangen doppelte Rosterstäbe (300 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Farbholz (25 Pfd.) lagert im Depot.
1 altes Decktuch (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 Rolle Cocusmatten (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Stahl (89 Pfd). lagert im Depot.
2 Stangen Rundeisen (39 Pfd.) lagern im Depot.
1 Bund 4 Rund- und 2 Flacheisenstäbe (28 Pfd.) lagert im Depot.
3 Colli Stahl (23 Pfd.) lagern im Depot.
5 Stäbe Stahl (75 Pfd.) lagern im Depot.
28 Stück Roheisen (750 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Marmor (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Seifentonne (10 Pfd.) lagert im Depot.
2 Körbe leere Flaschen (117 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb leere Flaschen (60 Pfd.) lagert im Depot.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern im Depot.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kinderstuhl (4 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Lagerkasten (76 Pfd.) lagert im Depot.
4 Oelkannen (49 Pfd.) lagern im Depot.
3 Stb. Winkeleisen (100 Pfd.) lagern im Depot.
42 Kesselbleche (3630 Pfd.) lagern im Depot.
29 Ofenrohre (375 Pfd.) lagern im Depot.
1 Riemscheibe (130 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Wagenverdeck lagert im Depot.
1 Schraubstock (133 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere bunte Kistchen (91 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Rohrkörbe (125 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Blechplatte (3 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bd. Draht (43 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli eiserne Räder (47 Pfd.) lagern im Depot.
2 Pack Strauchbesen (70 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sack Hafer (105 Pfd ) lagert im Depot.
1 Pack Messingblech (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Feugelschiene (180 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (70 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Springfedern (62 Pfd.) lagert im Depot.
1 messing. Maschinentheil ($1^1/_2$ Pfd.) lagert im Depot.
1 Rolle Drahtgewebe (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Küchengeräthe (42 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack leere Säcke (15 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb gr. Eisenwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.
4 leere Kisten (163 Pfd.) lagern im Depot.
1 Fass Oel (94 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Kiste (40 Pfd ) lagert im Depot.
2 leere Ohmfässer (160 Pfd ) lagern im Depot.
1 Bd. Bandeisen (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bank (90 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Sensen (21 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Flaschen (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 Brd. flachkantiger Stahl (100 Pfd.) lagert im Depot.
1 Brd. Rundstahl (95 Pfd.) lagert im Depot.
1 zerbrochener Rosterstab (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb eis. Schrauben (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb leere Flaschen (61 Pfd.) lagert im Depot.
1 eiserne Seilrolle (125 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 7 Glasblaserohre (35 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Eisen (167 Pfd.) lagert im Depot.
2 leere Fässer u. 1 leerer Korb } (54 Pfd.) lagern im Depot.
1 rundes Stück Eisen (22 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack 10 Bretter (30 Pfd.) lagert im Depot
1 Stange Eisen (25 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Eisen (17 Pfd.) lagert im Depot.
2 Bremsschrauben (35 Pfd.) lagern im Depot.
1 Sattelbock (6 Pfd.) lagert im Depot.
186 Schieferplatten (1860 Pfd.) lagern im Depot.
1 Tisch mit abgebrochenem Fusse (58 Pfd.) lagert im Depot.
1 Schleifstein (350 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bund □Eisen (99 Pfd.) lagert im Depot.

1 Fass Flüssigkeit (92 Pfd.) lagert im Depot.
1 Gussstück (320 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Pappdeckel (80 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Gewichte (86 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Körbe (9 Pfd.) lagert im Depot.
2 Stück Körbe (15 Pfd.) lagern im Depot.
1 Ballen Wollwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ballen Wollwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
57 Stück Binsenmatten (65 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Muttern (150 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Nieten (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Nieten (44 Pfd.) lagert im Depot.
2 Pack Papier (24 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Thürschieber (78 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Schrauben (155 Pfd.) lagert im Depot.
2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
1 Eisenplatte und 2 Ofendeckel (10 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kistchen Mennige (50 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Strohpapier (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Blechwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Rosterstäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
1 gusseiserne Ofenplatte (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Eisenplatte (130 Pfd.) lagert im Depot.
1 hölzerne Sophaverzierung (5 Pfd.) lagert im Depot.
1 Wagenschloss, 4 Riemen, 1 Blechkästchen, 3 Holzringe (20 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Kuchenpfannen (90 Pfd.) lagert im Depot.
1 Gewichtstein (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kuppelstange (10 Pfd.) lagert im Depot.
2 eiserne Radringe (100 Pfd.) lagern im Depot.
2 Pack Gusswaaren (21 Pfd.) lagern im Depot.
6 Feilen (47 Pfd.) lagern im Depot.
1 eiserner Balken (145 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo v. Schrank (4 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz (400 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Schrauben (140 Pfd.) lagert im Depot.
1 Ofenthür (3 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Pottloh (230 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Ketten (91 Pfd.) lagert im Depot.
3 Colli Gusstheile (30 Pfd.) lagern im Depot.
1 Schaukelpferd (16 Pfd.) lagert im Depot.
1 gusseiserner Topf (187 Pfd.) lagert im Depot.
3 Sack Säcke (145 Pfd.) lagern im Depot.
29 leere Fässchen (290 Pfd.) lagern im Depot.
1 Korb Werkzeug (93 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Eisendraht (48 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli Messing (14 Pfd.) lagern im Depot.
1 Stange Stahl (6 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Branntwein (265 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
2 Schraubstöcke (48 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Nüsse (83 Pfd.) lagert im Depot.
6 Pack Stühle (108 Pfd.) lagern im Depot.
1 Ring Draht (20 Pfd.) lagert im Depot.
13 Sack Guano lagern im Depot.
1 Spiralfeder (25 Pfd.) lagert im Depot.
6 weisse leere Körbe (10 Pfd.) lagern im Depot.
1 Pack Bettzeug (35 Pfd.) lagert im Depot.
5 Bürden Nageleisen (255 Pfd.) lagern im Depot.
1 Laternengestell (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Sägen (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Düten (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Sand (64 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert im Depot.
1 Quecksilberflasche (20 Pfd.) lagert im Depot.
1 Bund Drechslerwaaren (49 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert im Depot.
1 Messingring (7 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Fensterstangen (5 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Röhren (30 Pfd.) lagert im Depot.
1 tannener Eimer (3 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Eisendraht (60 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stange Stahl (5 Pfd.) lagert im Depot.
1 Unterkasten, 1 Collo 2 Ofenröhre (10 Pfd.) lagern im Depot.
1 Ring Draht (23 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Branntwein (108 Pfd.) lagert im Depot.
1 Stab Eisen (17 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Kleider (52 Pfd.) lagert im Depot.
1 Roster lagert im Depot.
3 alte leinene Privatdecken (15 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kohlenkasten (8 Pfd.) lagert im Depot.
1 Privatdecke (12 Pfd.) lagert im Depot.
1 Pack Eisendraht (48 Pfd.) lagert im Depot.
2 Colli Messing (14 Pfd.) lagern im Depot.
1 Kopfstück Bettstelle (28 Pfd.) lagert im Depot.
1 leere Petroleumflasche (11 Pfd.) lagert im Depot.
13 Stück eiserne Platten (135 Pfd.) lagern im Depot.
1 Beutel 13 Gewichtsstücke (1¼ Pfd.) lagert im Depot.
1 Feuertopf mit Rand (12 Pfd.) lagert im Depot.
1 Mittelofen (50 Pfd.) lagert im Depot.
1 leinene Privatdecke (12 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tafel Eisenblech (29 Pfd.) lagert im Depot.
1 Kiste Schwarzblech (116 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Ballen Manufacturwaaren (38 Pfd.) lagert in Barmen.
2 Stück Eisen (27 Pfd.) lagern in Letmathe.
7 leere Körbe (35 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
2 leere Fässer (15 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Korb 1 leerer Krug (23 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Pumpentheil (80 Pfd.) lagert in Ruhrort.
2 Pack Säcke (150 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
1 neues Stück Gusseisen (10 Pfd.) lagert in Solingen.
6 Pack Gurten (20 Pfd.) lagern im Depot.
14 eiserne Ringe lagern in Elberfeld D.
1 eiserne Backofenthür lagert in Elberfeld D.
1 Stab Eisen circa 16' lang lagert in Elberfeld D.
3 Sack Kleien (300 Pfd.) lagern in Grevenbrück.
1 Pack 6 Bolzen, 2 gusseiserne Fenster, 1 Lagerstein, 2 tannene Bretter, 3 Latten (620 Pfd.) lagern in Barop.
1 Korb Candis (18 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Fass Kali (295 Pfd.) lagert in Hagen.
6 Eisentheile (30 Pfd.) lagern in Hagen.
1 Stahlkiste (180 Pfd.) lagert in Hagen.
2 kleine Eisendampfröhren 7 Centim. Durchmesser (180 Pfd.) lagern in Hagen.
1 grosses Dampfrohr ½ Meter Durchmesser (1000 Pfd.) lagert in Hagen.
1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Hagen
1 Stück Sohlleder (5 Pfd.) lagert in Hagen.
19 Colli Maschinentheile (400 Pfd.) lagern in Ohligswald.
1 Bund Holzreifen lagert in Ohligswald.
1 Fass Bonbons (250 Pfd.) lagert in Hagen.
2 Stäbe Eisen (56 Pfd.) lagern in Altenhundem.
1 Achse mit 2 Büchsen (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
4 Tafeln Zink (48 Pfd.) lagern in Hagen.
2 eiserne kleine Thürfüllungen lagern in Elberfeld D.
1 geschliffener Ofen lagert in B.-Gladbach.
1 Tafel Eisenblech (54 Pfd.) lagert in Steele.
1 Bund Flacheisen (82 Pfd.) lagert in Steele.
1 Pack Papier (37 Pfd.) lagert in Steele.
1 Pack leere Säcke (86 Pfd.) lagert in Steele.
1 schweres Kamm- oder Zahnrad (1800 Pfd.) lagert in Hagen.
1 Brettrahmen (15 Pfd.) lagert in Essen.
15 Block Roheisen (1000 Pfd.) lagern in Ruhrort.
2 leere Fässer (70 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
2 leere Fässer (80 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Ring Draht (68 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Achse mit 2 Rädern lagert in Mülheim a. Rhein.
1 leerer Korb (7 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein
1 Ring Draht (19 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
2 Eisenschienen (100 Pfd.) lagern in Solingen.
1 Partie Heckenholz (600 Pfd.) lagert in Rheydt-Geneiken.
1 eisernes Lager (90 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 neues Tau (67 Pfd.) lagert in Arnsberg.
1 Fass Thran (240 Pfd.) lagert in Arnsberg.
1 Stange 4kanteisen (14 Pfd.) lagert in Schwelm.
20 Stäbe Winkeleisen lagern in Werdohl.
1 Pack Betten (2 Matrazen, 2 Kissen, 3 Bretter) lagert in Hagen.
1 Fass Petroleum (320 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Kiste Weissblech (130 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Stück Ventil (54 Pfd.) lagert in Hörde.
48 Stück Flacheisen lagern in Hörde.
2 Kopfbracken lagern in Langendreer.
2 Gebund Gasröhren (264 Pfd.) lagern in Essen.
2 Stück Holzmodelle (16 Pfd.) lagern in Siegen.
1 Korbflasche Säure lagert in Limburg.
19 Ringe Draht lagern in Limburg.
1 Pack eiserne Scheiben lagert in Soest.
2 Stangen Rundeisen (218 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Bund Stroh lagert in Unna.
1 buchenes Brett lagert in Werl.
9 Gassröhren lagern in Oberhausen.
1 leeres Fass (126 Pfd.) lagert in Oberhausen.
1 Stange Eisen (39 Pfd.) lagert in Soest.
3 Tragfederblätter (14 Pfd.) lagern in Bochum.

### Verzeichniss

der im Monate Mai c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahn-Stationen** überzählig vorgefundenen Güter.

D. 1 kleiner runder eiserner Kochtopf (2 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition.
G L 840. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition.

5277. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition.
F P. 2 leere Fässer, Pfeffermünze enthalten habend, (14 Pfd.) lagern in Schladen.
1 Eisenstange, 5,4 m. lang, 1 cm. stark, 2 cm. breit (25 Pfd.) lagert in Salzgitter.
1 Stange Flacheisen, 5 M. lang, lagert in Gaudersheim.
2 Säcke Sägemehl (279 Pfd.) lagern in Kreiensen.
M M 984. 1 Kiste Holzwaaren (7½ Pfd.) lagert in Holzminden.
A A 1471. 1 leeres Fass (162 Pfd.) lagert in Holzminden.
1 Partie Lumpen (195 Pfd.) lagert in Holzminden.

### Verzeichniss

der am 15. Juni 1872 auf der **Breslau-Warschauer Eisenbahn (Preuss. Abtheil.)** überzählig lagernden Güter.

Ohne Zeichen. 3 Säcke Knochenmehl (626 Pfd.) von Oels lagern in Kempen. Waren in einem mit Stückgut beladenen Wagen ohne Papiere in Kempen angekommen.

### Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus dem Jahre 1872.

Roth 1. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche alte Effecten (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Brechstange (6 Pfd.) lagert in Rostock.
8 Privatrungen lagern in Blankenberg.
1 Wagenbuchse (3 Pfd.) lagert in Teterow.
1 eis. Stange (29 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.
C. 1 eis. Pfanne (5 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Roststab (1 Pfd.) lagert in Stavenhagen.
4 eis. Walzen (7 Pfd.) lagern in Schwerin.
8 Bund Medicingläser (8 Pfd.) lagern in Schwerin.
1 Schraubenzieher (1 Pfd.) lagert in Güstrow.
Weiss II. 1 Stange Eisen (46 Pf.) lagert in Schwerin.
1 leere Papp-Hutschachtel (½ Pfd.) lagert in Schwerin.

### K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 31. Mai 1872.

S G. 3 Kisten Blech (465 Pfd.) von Mainz lagern in Passau seit 28. März.
17 Busch Blech (1430 Pfd.) von Chatelineau-Passau lagern in Wien seit 13. April.
J A 1265. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) von Kehl lagert in Wien seit 18. Mai.

### Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

A 19. 1 Ballen (92 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 22. Nov. 71.
AR 2612. 1 Korb (49 Pfd.) lagert in Dresden seit 5. Januar 1872.
B C 78. 1 Bund Flacheisen (105 Pfd.) lagert in Dresden s. 26. April 72.
C D 1/3. 3 Packt Emballage (200 Pfd.) lagern in Dresden s. 6. Febr. 72.
C F H 344. 1 Korb (111 Pfd.) lagert in Dresden seit 24. Febr. 1872.
C S 2277. 1 Collo eiserne Messer (47 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. November 1871.
F P 1809. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Dresden seit 1. Februar 1871.
G D 70. 1 Bürde Leder (141 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. Nov. 71.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.) lagern in Dresden seit 6. August 71.
H F. 6 Bund Bandeisen (325 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.
H F. 8 Bund Draht (838 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S. 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit 5. Juni 1871.
J L 3027. 1 Kiste (123 Pfd.) von Jüterbogk lagert in Dresden seit 7. November 1871.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
K W. 17 Stangen Flacheisen (405 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
K W. 2 Stangen Rundeisen (157 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. December 1871.
M. 29 Stück Blechrohre (176 Pfd.) lagern in Döbeln seit 17. Nov. 71.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
R 890. 1 Korb (77 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
S S. 1 Collo (12 Pfd.) lagert in Dresden seit 3. November 1871.
W 628. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. December 1871.
W K. 24 Bund Rundeisen (750 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Dec. 71.

11019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig, lagert in Dresden seit 5. April 1871.

4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871
1 eiserner Cylinder (35 Pfd.) lagert in Dresden seit 15. Dec. 1871.
1 Rolle Dachpappe „C. F. Weber“ (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 leere Kiste (216 Pfd.) lagert in Leipzig seit 9. Sept. 1871.
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
3 Laternenkapseln (7 Pfd.) lagern in Dresden seit 14. December 1871.
Leinenzeug, „W. Heinrich“, 1 Packt [Schifferzeug] (105 Pfd.) lagert in Dresden seit 8. Mai 1872.
Ofenkasten (190 Pfd.) lagert in Dresden seit 21. April 72.
Ofentheil, 1 Collo 1970 (10 Pfd.), von Langenberg lagert in Dresden seit 2. November 1871.
K. G. Limbach { 1 Packt / 2 Körbe } (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
Pflugschaar (6 Pfd.) lagert in Dresden seit 30. März 72.
1 Packt leere Säcke C. D. Brülle oder B. 2, lagert in Dresden seit 13. August 1871.
1 Packt Säcke (58 Pfd.) „Schultze & Sohn 523“ lagert in Dresden seit 15. December 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider / 1 Seitengewehr } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit 25. April 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
11 Packt Säcke (565 Pfd.) sign. „J. Ostertag“ lagern in Dresden seit 26. November 1871.
1 Stange Stahl (28 Pfd.) lagert in Dresden seit 14. December 1871.
No. 60. 1 Packt Tuchstoffe (35 Pfd.) lagert in Leisnig seit 8. Jan. 72.

### Verzeichniss

der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. Juni 1872 lagernden Güter.

I. Kisten und Koffer.

B K 323. 1 Kiste Cigarren (82 Pfd.) lagert im Central-Depot.
K 11. 1 Kiste Marmor (70 Pfd.) lagert im Central-Depot.
S D 651. 1 Kiste Apothekerwaaren (35 Pfd.) lagert im Central-Depot.
HF 18317. 1 Kiste Cichorien (110 Pfd.) lagert im Central-Depot.
J B J 539. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in Kaiserslautern.
F L 439. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
W L 8010. 1 Kiste Bilderrahmen (160 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.

II. Fässer.

M 22. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Speyer.
C J H 1103. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
C J H 155. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
Köhler 359. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
C B 847. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G B 3736. 1 Fass Talg (110 Pfd.) lagert im Central-Depot.

III. Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

M 10. 1 Sack Baumwollabgang (158 Pfd.) lagert in Maximiliansau.
K 820. 1 Ballen Leder (220 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G F 12. 1 Sack Pferdedecken lagert im Central-Depot.
D & C 6372. 1 Ballot Drillch (60 Pfd.) lagert im Central-Depot.
L & G Palmer 4013. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) lagert im Central-Depot.
L & G Palmer 7. 1 Pack leere Säcke (56 Pfd.) lagert im Central-Depot.
B 1. 1 Pack leere Säcke (12 Pfd.) lagert im Central-Depot.
G L 276. 1 Sack Beinschwarz (150 Pfd.) lagert im Central-Depot.
L & C 187. 1 Ballot Baumwolle (89 Pfd.) lagert im Central-Depot.

IV. Diverse.

J G 1558. 1 Korb leere Gefässe (40 Pfd.) lagert im Central-Depot.
C H 186. 1 Korb leere Flaschen (176 Pfd.) lagert im Central-Depot.
2 leere Körbe (28 Pfd.) lagern im Central-Depot.
A L. 2 Siebe lagern im Central-Depot.
1 Bürde Reifeisen lagert im Central-Depot.

### Verzeichniss

der pro 1. bis 15. Juni cr. auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

Kisten und Koffer.

C K 744. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
C F B III. 1 Kiste gefüllt (100 Pfd.) lagert in Köln G.
G M 4684. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Aachen.
H 497. 1 Kiste gefüllt (84 Pfd.) lagert in Köln G.
J R 203. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) lagert in Aachen.
J O. 1 Kiste Käse lagert in Köln G.
J H B 1536. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
L 694. / E IV. } 1 Kiste beschr. Berlin lagert in Heissen.

Ballen und Paquete.

V 159. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Aachen.

1 Ballen Wolle lagert in Aachen.
No. 42. 1 Ballen Wolle (300 Pfd.) lagert in Aachen.

Fässer, Tonnen und Kübel.

G 1036. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 330 Pfd.) lagert in Aachen.
HB D 2555/6, 1678, 2717. 4/8 Ohm Branntwein (180 Pfd.) lagern in Essen.
HB D 4005. 1/4 Ohm Branntwein (80 Pfd.) lagert in Essen.
K G 7242. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 177 Pfd.) lagert in Aachen.
P 522. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 615 Pfd.) lagert in Aachen.
G 1053. 1 Kübel Käse (264 Pfd.) lagert in Aachen.
Ohne Zeichen u. Nummer. 1 Fass Alaun (530 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Säcke.

A H 6. 1 Sack Mehl (153 Pfd.) lagert in Neuss.

Körbe.

J H B 1534/5. 2 Körbe gefüllt lagern in Köln G.

Unverpackt und lose.

B I. 2 Colli Waschmaschine lagern in Heissen.
III. 1 gusseiserner Deckel (5 Pfd.) lagert in Densborn.
1 hydraulische Winde lagert in Köln C. W.

Leere Emballage.

F L 668/70. 3 leere Fässer lagern in Köln G.
K D 2499. 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
L 3. / G 810. / B 1. } 3 leere Fässer (30 Pfd.) lagern in Eschweiler.
Ullmann, Düren. 2 Pack leere Säcke lagern in Aachen.
2 leere Säcke lagern in Aachen.

### Verzeichniss

der überzähligen Güter auf den Stationen der **Werrabahn** pro Monat Mai 1872.

△ L S. 1 Kiste Cigarren (75 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 24. München. Mai 1872.
N. Kresser 1714. 1 leeres Bierfass (43 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 29. April 1872.
1 Ring Eisendraht (19 Pfd.) von Steele lagert in Lichtenfels seit 5. Mai 1872.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

### Verzeichniss

der am 31. Mai 1872 auf den **Württembergischen Stationen** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

A. 1 Kübel und 1 Bund Betten (30 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 4. April.
F R 4516. 1 Fass Oel (570 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 31. Mai.
No. 3497. 1 Pack Spaten (18 St.) (39 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 25. Mai.
1 Stabeisen (22 Pfd.) lagert in Horb seit 31. Mai.
3 Brunnenteichel (102 Pfd.) lagern in Rottweil seit 31. Mai.
1 Kette lagert in Stuttgart seit 1. Mai.
1 Kette, 7 Meter lang, lagert in Biberach seit 18. Mai.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse derselben.

## b) Fehlende.

### Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss No. 4 der fehlenden Güter.

K 5. 1 Gewicht (10 Pfd.) von Stettin fehlt in Malchin.
J G. 1 Collo Amerik. Besen (26 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Rostock.
FWS 34959. 1 Korb Candis (63 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Schwerin.
Schein 99. 1 Hutschachtel (1 Pfd.) von Rostock fehlt in Güstrow.
Schein 129. 1 Hutschachtel (4 Pfd.) von Wismar fehlt in Lalendorf.
B E 2190. 1 Ballen Caffee (31 Pfd.) von Rostock fehlt in Neubrandenburg.
B 755. 1 Ballen Manufactur-Waaren (76 Pfd.) von Wickrath fehlt in Rostock.
P H 5. 1 eis. Pumpe (28 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Neubrandenburg.

### Verzeichniss

der bei den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. Juni 1872 fehlenden Güter.

I. Kisten und Koffer.

J K 4531. 1 Kiste Thran (45 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
N N. 1 Kiste Möbel fehlt in Neustadt.
G R 928. 1 Kiste Fensterglas fehlt in Neustadt.
1 Kiste Laternen (66 Pfd.) fehlt in Winden.
H 5. 1 Kiste Bettzeug (158 Pfd.) fehlt in Maximiliansau.
AS 92. 1 Kiste Eisenwaaren (80 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
W E 2154. 1 Kiste Eisenwaaren fehlt in Frankenthal.
L 3615. 1 Kiste Metallwaaren (91 Pfd.) fehlt in Frankenthal.

II. Fässer.

H 25. 1 leeres Fass fehlt in Wachenheim.
D N 740. 1 leeres Fass (46 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
A K. 1 leeres Fass (46 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
G A 728. 1 leeres Fass (230 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
S T 2. 1 Fass Wein (144 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

III. Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

G D B 822. 1 Ballen Leinen fehlt in Kaiserslautern.
HB 540. 1 Ballen Wollengarn (55 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
E W 800. 1 Ballen Baumwollwaaren (22 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
J G 6. 1 Ballen Effecten (33 Pfd.) fehlt in Frankenstein.
H S T 63. 1 Ballen Baumwollwaaren (32 Pfd.) fehlt in Neustadt.
C F 206. 1 Ballen Baumwollwaaren (67 Pfd.) fehlt in Edenkoben.
HL 6421. 1 Ballen Manufacturwaaren (35 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
J M & C 738. 1 Ballen Leder (7 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
C H 1152. 1 Ballen Filz (29 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
B E 2129. 1 Ballot Kork (26 Pfd.) fehlt in Maximiliansau.
K 822. 1 Ballot Leder fehlt in Ludwigshafen.
S S 9. 1 Packet Stahlklingen (62 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

IV. Diverse.

B. 4 Stäbe u. 4 Bürden Flacheisen fehlen in Kaiserslautern.
S. 1 Korb Kleider fehlt in Kaiserslautern.
J N 189. 1 Tisch (22 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
H H 71. 1 Mörser nebst Messer fehlt in Ludwigshafen.
S W G 1. 1 Korb Champagner (160 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.

# Officielle und Privat-Anzeigen.


## K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1872 fälligen Dividenden-Coupons für das Verwaltungsjahr 1871 werden in Gemässheit des Generalversammlungs-Beschlusses vom 25. Mai 1872 mit 18 fl. Ö. W. in Banknoten 6 Stück eingelöst werden.

Die Einlösung dieser Dividenden-Coupons, gleichwie der mit 1. Juli 1872 fälligen halbjährigen Silberzinsen-Coupons der Prioritäten mit 2 Thaler 15 Sgr. oder 3 fl. 75 kr. Ö. W. in Silber 6 Stück erfolgt vom **1. Juli 1872** ab bei nachstehenden Zahlungsstellen:

1. in **Prag** bei der **Haupt-Cassa der Gesellschaft No. 1012/I.**
2. „ „ bei der **Allgem. Böhmischen Bank,**
3. „ „ bei Herrn **Moritz Zdekauer,**
4. in **Wien** bei der **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft,**
5. „ „ bei der **Anglo-Oesterr. Bank,**
6. „ **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt,**
7. „ **Dresden** bei Herrn **Michael Kaskel,**
8. in **Berlin** bei der **Berliner Handelsgesellschaft,**
9. „ „ bei Herrn **David Liepmann,**
10. „ **Frankfurt a/M.** bei Herren **A.M.v Rothschild & Söhne,**
11. „ **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank.**

Prag, am 25. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

## K. K. priv. Böhmische Nordbahn.

Dem Beschlusse der am 30. Mai l. J. abgehaltenen 5. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre gemäss wird der Coupon der Actien der K. K. priv. Böhmischen Nordbbhn für das Verwaltungsjahr 1871 mit 6 fl. Ö. W. eingelöst.

Die Auszahlung geschieht vom 1. Juli 1872 ab in Prag bei der Cassa der Gesellschaft, Quai 1012/I, in Wien bei der K. K. priv Niederösterreichischen Escompte-Anstalt, in Warnsdorf bei der Warnsdorfer Escompte-Gesellschaft.

Prag, am 30. Mai 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

Nachdruck wird nicht honorirt.

## Königlich Westfälische Eisenbahn.

Die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der Münster-Hammer Eisenbahn sind vom **20. d. Mts.** ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer Haupt-Casse in Münster,
b) „ „ Stations-Casse in Hamm,
c) „ dem Banquier A. Paderstein zu Berlin.

Mehrere zur Einlösung präsentirte Coupons sind mit einem Verzeichnisse nach der Nummerfolge geordnet einzureichen.

Münster, den 15. Juni 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

## Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die Nummern der am 1. December d. J. zurückzuzahlenden 97 Partial-Obligationen unserer Anleihe vom 1. December 1839 und der zweiten Serie dieser Anleihe am 1. Juni 1841, sowie die an demselben Tage zurückzuzahlenden 12 Serien unserer Anleihe vom 1. December 1854, ingleichen die 108 Nummern unserer Anleihe vom 1. December 1860 sollen **Montag, den 1. Juli ds. Js.** Vormittags um 9 Uhr im Sitzungszimmer unseres hiesigen Bahnhofs notariell und öffentlich ausgeloost werden.

Leipzig, den 15. Juni 1872.

**Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.**
August Auerbach. Oehme.

## Ausschl. priv. Buschtèhrader Eisenbahn.

Bei der auf Grund des Amortisations-Planes in Gegenwart des Herrn landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars heute stattgefundenen 13. Verloosung wurden 58 Stück Actien Lit. A mit folgenden Coupons-Nummern gezogen:

351, 521, 621, 828, 1045, 1095, 1102, 1263, 1343, 1412, 1512, 1696, 1706, 1841, 1859, 1937, 1997, 2035, 2095, 2204, 2277, 2325, 2346, 2357, 2471, 2573, 2734, 2862, 2906, 2919, 3083, 3304, 3442, 3676, 3717, 3933, 4020, 4030, 4171, 4438, 4692, 4712, 4722, 4807, 5039, 5282, 5302, 5331, 5823, 5928, 6043, 6443, 6584, 6635, 6667, 6793, 6804, 7035.

Die Auszahlung der für diese Actien entfallenden Beträge von 525 fl. Ö. W. pro Stück sammt den hiervon entfallenden 5 % Interessen für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1872, sowie die Erfolgung der bezüglichen Genussscheine geschieht gegen Abgabe der betreffenden Actien sammt Coupons und Talons vom 1. Juli d. J. angefangen, bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag und durch Vermittelung der k. k. pr. allgem. Oesterr. Bodencreditanstalt in Wien, der allgem. Deutschen Creditanstalt in Leipzig, der Disconto Gesellschaft in Berlin und der Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.

Prag, am 15. Juni 1872.

**Der Verwaltungsrath.**

## Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 14. d. M., die Betriebseröffnung auf der im Eigenthume der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn-Gesellschaft befindlichen Altenburg-Zeitzer Eisenbahn betreffend, wird hiermit veröffentlicht, dass die für den Verkehr dieser Linie geltenden Tarife in einem den 19. d. M. in Kraft tretenden VII. Nachtrage zu den Special-Bestimmungen und Tarifen für den Localverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen enthalten sind. In diesem Nachtrage VII haben ausserdem Tarifänderungen zu § 13 Abschn. A des Reglements, Krankentransport betr., und zu S. 67 der Tarife vom 1. October 1870 Aufnahme gefunden.

Dresden, am 15. Juni 1872.

**Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.**
von Tschirschky.

## Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

**Submission auf Erdarbeiten und Brückenbauten.**

Die Ausführung von Erdarbeiten und Brückenbauten für die Strecke zwischen der Preussischen Grenze und Goch der Linie Boxtel-Wesel soll, nach folgenden 3 Loosen getrennt, im Wege der Submission vergeben werden:

Loos I. Erdarbeiten in Section I, etwa 16 500 Cubikmeter.
Loos II. Erdarbeiten in Section II, etwa 13 200 Cubikmeter.
Loos III. Brücken und Durchlässe in Section I und II.

Die Bedingungen und Arbeitsverzeichnisse sind in den Büreaux des Herrn Ober-Ingenieurs van Hooff in Rotterdam und des Herrn Sections-Ingenieurs Nivel in Goch einzusehen, auch Submissions-Formulare nebst Bedingungshefte gegen Erstattung der Kosten daselbst zu beziehen.

Unternehmer wollen ihre Offerten versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

**Donnerstag, den 27. Juni d. J. Nachmittags 1 Uhr**

im Bau-Büreau zu Goch angesetzten Submissionstermine an den Herrn General-Bevollmächtigten der Gesellschaft Baron von Monschaw zu Goch einreichen.

Rotterdam, den 4. Juni 1872.

**Die Direction.**

## Nassauische Eisenbahn.

Die nachstehend aufgeführten, zum Bau einer Haltestelle in der Guntersau unterhalb Weilburg erforderlichen Arbeiten etc. und zwar:

die Ausführung

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| a) der Erd-, Fels- und Planir-Arbeiten, veranschlagt zu . . . . . | 15 584 | Thlr. | 17 | Sgr. | 6 Pf. |
| b) des Unterbaues für die Geleisanlage, veranschlagt zu . . . . . | 917 | „ | 15 | „ | — „ |
| c) des Zufuhrweges nach den Lagerplätzen, veranschlagt zu . . . | 515 | „ | — | „ | — „ |
| d) der Erd-, Maurer- und Steinhauer-Arbeiten für die Centesimalwaage, veranschlagt zu . . . . . | 393 | „ | 7 | „ | 4 „ |
| Summa | 17 409 | Thlr. | 9 | Sgr. | 10 Pf. |

sollen im Wege der öffentlichen Submission in einem Loos vergeben werden.

Die Uebernahmsbedingen, Kostenanschläge und Zeichnungen etc. liegen auf dem Büreau des Unterzeichneten im Stationsgebäude zu Limburg zur Einsicht offen und können daselbst auch die Submissions-Formulare in Empfang genommen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf die Arbeiten und Lieferungen zum Bau einer Haltestelle an der Guntersau“ bis zum Submisseons-Termin

**Donnerstag, den 27. Juni cr. Vormittags 11 Uhr**

an den Unterzeichneten einzusenden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet zu der bezeichneten Terminstunde auf dem vorgenannten Büreau und in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt.

Später eingehende oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt.

Limburg, den 14. Juni 1872.

**Der c. Eisenbahn-Baumeister.**
Merkel.

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Es soll die Lieferung von

8 vierrädrigen Personenwagen I. und II. Classe,
8 do. do. III. Classe,
6 do. do. III. Classe mit Bremse

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen sind von unserm Hauptbüreau hierselbst zu beziehen und versiegelte Offerten, Preis und Lieferzeit enthaltend, unter der Bezeichnung:

„Wagen-Lieferung betreffend“

bis zum **15. Juli d. J. Mittags 12 Uhr** bei unterzeichneter Direction einzureichen.

Altona, den 17. Juni 1872.

**Die Direction.**
H. Tellkampf.

## Rheinische Eisenbahn.

Auf den verschiedenen Strecken unserer Bahn lagern zum Verkauf, resp. werden bis zum Schlusse dieses Jahres zum Verkauf disponibel ca. 2 260 000 K°. alte Eisenbahnschienen verschiedener Profile und Längen.

Kaufliebhaber werden ersucht, ihre Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf Ankauf alter Schienen“ bis zum **26. Juni cr.** an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen, sind in unserem technischen Central-Büreau hier, Trankgasse No. 23 einzusehen und können von dort auf portofreie Anfragen bezogen werden.

Cöln, den 12. Juni 1872.

**Die Direction.**

---

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

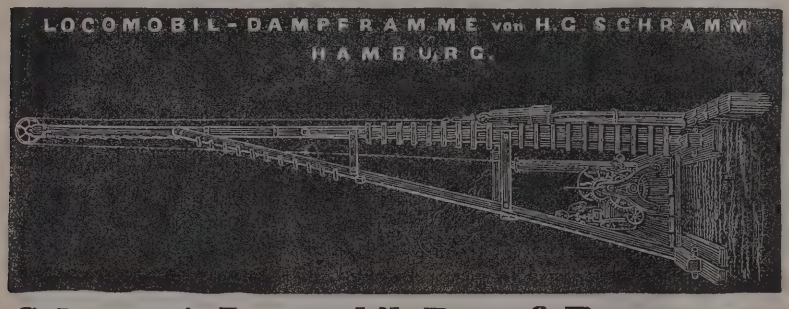
sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

---




**Schramm's Locomobil-Dampf-Ramme** benöthigt keine Schienengeleise, ist sehr leicht beweglich, dauerhaft, kräftig und billig. Von ganz besonderem Vortheil in beengten Baugruben. Die Locomobile kann allein sofort zu jedem anderen Zwecke verwandt werden. Passende Pumpen und Winden, so wie Dampfmaschinen jeder Art liefert mit 12 Monate Garantie

## H. G. Schramm, Hamburg.

Nähere Auskunft und Preise werden franco auf gefl. Anfragen ertheilt.

---

## Für Eisenbahnbau-Unternehmer.

2 wenig gebrauchte **schmalspurige Tenderlocomotiven** von 90 Centimeter Spurweite haben vorräthig abzugeben, gebrauchte sehr wohl erhaltene **Eisenbahnschienen**, Vignolprofil leichten Calibers zu **Anschlussgeleisen**, **Bauzwecken** etc. offeriren ein beträchtliches Quantum.

## Gebrüder Trier, Darmstadt.

Lager in Eisen, Stahl und Metallen.

---

## Die Waagenfabrik von Joh. Cramer

### Nachfolger von Franz Ruppert in Carlsruhe

empfiehlt in grosser Auswahl:

geaichte **Tafelwaagen** von 2—25 Kilo Tragfähigkeit,
geaichte **Decimalwaagen** von 50—2500 Kilo Tragfähigkeit mit Holzgestell,
ganz eiserne **Decimal-** und **Centesimalwaagen** für technische Etablissements in jeder beliebigen Tragkraft, Grösse und Gestalt je nach Aufgabe,
**befahrbare Centesimalwaagen** für Land- und Eisenbahnfuhrwerk von jeder gewünschten Tragkraft und Dimension,
**selbstthätige Gepäckzeigerwaagen,**
**metrische Gewichte in Messing und Eisen.**

---

## Epileptische Krämpfe (Fallsucht)

heilt der Specialarzt für Epilepsie Dr. O. Killisch in Berlin, jetzt Louisenstrasse 45. — Bereits über Hunderte vollständig geheilt.

---

## Centesimalwaagen

jeder gewünschten Tragfähigkeit mit den neuesten Entlastungs-Vorrichtungen, sowie

## Decimal-Brückenwaagen

mit vollständiger Entlastung des Hebelsystems liefert als Specialität die **Maschinenfabrik** von **Bockhacker & Dinse**, Berlin, Chausseestrasse 32.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

### Eisenbahnschienen

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**
Hamm in Westphalen.

---

**Eine von Borsig gebaute, noch betriebsfähige Locomotive mit Tender hat preiswerth zu verkaufen**

**S. Cohn jr., Berlin,**
47 Alexanderstrasse.

---

## Gas- und Wasserleitungen.

Rohre von 27 mm bis 1 m im Lichten weit, auf 20 Atmosphären probirt. Schieberhähne und Ventile.

**E. F. Mayer** in **Cöln.**

---

In hiesiger Werkstatt der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft können ein **Maschinen-Techniker** und ein **Zeichner** sofort Beschäftigung erhalten.

Stargard i. Pommern, den 8. Juni 1872.

**F. W. Eichholz,**
Maschinenmeister der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 73. 1872.

Das Hauptblatt erscheint
**jeden Freitag;**
**Montags u. Mittwochs je 1 Beiblatt.**
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

**Zwölfter Jahrgang.**

Leipzig, den 21. Juni 1872. (Schluss der Nummer: 20. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Inhalt: **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen**: Altenburg-Zeitzer Eisenbahn und die Haltestelle Libiac der Kaiser Ferdinands Nordbahn eröffnet. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Aufnahme der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft. Formalitäten beim Gütertransport nach Frankreich. — Berliner Briefe: Eisenbahnconvention mit Luxemburg; Wagenentladungsfristen auf den östlichen Bahnen; Tilsit-Memel; Wagenmangel am Rhein; Rheinische Eisenbahn, Geschäftsbericht; Project der Köln-Mindener Eisenbahn; Project der Bergisch-Märkischen Bahn; Coblenz-Lüttich; Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Geschäftsbericht; Halle-Könnern; Schmalkalden-Wernshausen; Gotha-Ohrdruf-Schmalkalden; Erfurt-Hof; Berlin-Frankfurt a. M.; Berlin-Görlitzer Bahn; Lübecker Bahnen; Wittenberge-Geestemünde; Börsenwoche für Eisenbahnactien. Aus Sachsen: Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz; Weischlitz-Hof; Freiberg-Brüx; Mehltheuer-Weida; Chemnitz-Komotauer Bahn; Hainichen-Rossweiner Bahn; Ebersbach-Herrnhut-Görlitz; Leipzig-Dresdner Eisenbahn; Altenburg-Zeitzer Eisenbahn. Aus Bayern: Bauten in Ingolstadt; Ansbach-Crailsheim; Eisenbahnbausection Aschaffenburg; Nürnberg-Fürther Pferdebahn; Pfälzische Bahnen, Gehaltsaufbesserung. Baden: Organisation der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung. Frequenz und Einnahmen der Badischen Eisenbahnen in 1871. Württembergische Staatseisenbahn: Betriebseröffnung der Bahnstrecke Weil der Stadt-Nagold. — Oesterreichisch-Ungar. Correspondenz: Günstige Börse; der Ungar. Finanzminister über die Ostbahn; neues Betriebs-Reglement; Bahnfrevel; Viehwaggons; Anstellung von Unterofficieren; Tarif-Ermässigung für die Weltausstellung; Generalversammlungen der Arad-Temesvarer, Alföld-, Ostrau-Friedländer, Voralberger Bahn; Pilsen-Eisenstein; Wiener Canalbahn; Pyhrnlinie; Temesvar-Orsova; Bahnanschluss an die Türkischen Bahnen; Dux-Bodenbach; Elbethalbahn; Pilsen-Priesen; Kaiser Franz Josefbahn; Böhmische Nordbahn; Dalmatinische Bahnen. Oesterr. Staats-Eisenbahn: Eröffnung der Stationen Bubna u. Udvard. — Personalnachrichten. — Ausland: Belgien: Aus dem Geschäftsberichte der Eisenbahn von Antwerpen nach Rotterdam und des Grand-Central-Belge. Schweden: Unterseeischer Tunnel zwischen Helsingör und Helsingborg. Euphrat-Eisenbahn. — Technisches: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Communication zwischen England und dem Continent. — Literatur: Statistik des Böhmischen Braunkohlen-Verkehrs der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1871. — Miscellen. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle und Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die von der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute, $3_{39}$ Reichsmeilen lange Eisenbahn von **Altenburg** nach **Zeitz,** welche die Sächsische Staats-Eisenbahn mit der Thüringischen Eisenbahn verbindet, mit den Stationen

Altenburg, Rositz, Meuselwitz, Rehmsdorf und Zeitz,

wird **am 19. Juni d. J.** für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet werden.

Den Betrieb der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn hat die Königl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen übernommen. — Berlin, den 17. Juni 1872.

---

Nach der Mittheilung der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn wird die zwischen den Stationen Chelmek und Chrzanow (an der Linie Trzebinia-Oswieczim-Dzieditz-Oderberg) angelegte Haltestelle **Libiac,** welche für Personen- und Gepäck-Beförderung eingerichtet ist, **am 20. Juni d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Berlin, den 17. Juni 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Fournier.**

---

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Aufnahme der Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein.) Die Direction der Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft zu Crefeld hat ihre Aufnahme in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beantragt.

Die der Gesellschaft concessionirten Strecken von Süchteln über Oedt nach Kempen, von dort über Hüls nach Crefeld und von hier über St. Tönis und Vorst zurück nach Süchteln, mit Abzweigungen von Süchteln einerseits nach Grefrath, andererseits nach Viersen sind seit 15. Februar d. Js. im Betriebe und haben eine Ausdehnung von $6_{13}$ Meilen. Wegen Anlage weiterer Bahnstrecken schweben die Verhandlungen.

Die Direction, welche nach § 77 des Gesellschafts-Statuts aus 2 Mitgliedern besteht, ist nach § 80 ibid. das betriebsleitende Organ der Gesellschaft. Das Domicil der Letzteren ist Crefeld, woselbst auch die Direction ihren Sitz hat.

Die Crefelder Industrie-Bahn ist für Locomotiv-Betrieb, sowie für Personen- und Güterverkehr eingerichtet und hat an verschiedenen Puncten Anschlüsse an die Rheinische und Bergisch-Märkische Bahn.

Da sowohl die geographische Lage der Bahn, als die sonstigen Verhältnisse derselben den Aufnahme-Bedingungen im § 2 des Vereins-Statuts entsprechen, so hat die geschäftsführende Direction des Vereins dem Aufnahme-Antrage — vorbehaltlich der Genehmigung General-Versammlung des Vereins, welche bei dem nächsten Zusammentritte derselben eingeholt werden wird — unterm 6. Juni c. stattgegeben.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die Kaiserliche General-Direction der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg theilt Folgendes zur Kenntnissnahme mit: „Nach einem neuerdings erlassenen Französischen Gesetze sind Spediteure und

andere Transportvermittler verpflichtet, allen Sendungen nach Frankreich, welche mit einem einzigen Frachtbriefe resp. Empfangsscheine aufgegeben werden, jedoch in Wirklichkeit aus mehreren, für verschiedene Empfänger bestimmten Einzelsendungen bestehen, ausser dem Frachtbriefe oder Empfangsscheine (Recepisse) für die Gesammtsendung, specielle, auf die Adresse jedes einzelnen Adressaten lautende Frachtbriefe oder sonstige Transportscheine, welche Letztere nach beliebigem Formulare ausgefertigt sein können, sowie ferner ein mit ihrer Namensunterschrift versehenes Verzeichniss beizufügen, welches den Namen und Wohnort der verschiedenen wirklichen Adressaten der einzelnen Colli, aus denen die Sendung besteht, angeben muss. Die laufende Nummer, unter welcher in diesem Verzeichnisse die Sendungen für jeden einzelnen Adressaten aufgeführt sind, ist von den Versendern auf den entsprechenden Frachtbriefen resp. Transportscheinen zu vermerken. Ferner ist auf dem Frachtbriefe resp. Empfangsscheine zu der Gesammtsendung anzugeben, dass die Verzeichnisse der Einzelsendungen, sowie die zu denselben gehörigen Fracht briefe oder Transportscheine beigefügt sind.

Diese Transportscheine unterliegen nach dem Eingangs erwähnten Gesetze ebenso, wie die Frachtbriefe resp. Empfangsscheine zu den Gesammtsendungen, einer auf der Grenzstation durch Nachnahme zur Erhebung gelangenden Französischen Stempelgebühr, welche auf je 35 Centimen für Eilgut und 70 Centimen für Frachtgut festgesetzt ist.

Jede Zuwiderhandlung wird in Frankreich mit einer Geldbusse von mindestens 50 Franken bestraft.

### Berliner Briefe.

Berlin, 16. Juni. (Eisenbahnconvention mit Luxemburg; Wagenentladungsfristen auf den östlichen Bahnen; Tilsit-Memel; Wagenmangel am Rhein; Rheinische Eisenbahn, Geschäftsbericht; Project der Köln-Mindener Eisenbahn; Project der Bergisch-Märkischen Bahn; Coblenz-Lüttich; Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Geschäftsbericht; Halle-Könnern; Schmalkalden-Wernshausen; Gotha-Ohrdruf-Schmalkalden; Erfurt-Hof; Berlin-Frankfurt a.M.; Berlin-Görlitzer Bahn; Lübecker Bahnen; Wittenberge-Geestemünde; Börsenwoche für Eisenbahnactien.)

Die Luxemburger Eisenbahnconvention ist nun endlich in der That vereinbart und am 11. d. M. unterzeichnet worden. Der Bundesrath hat am 13. die darauf bezügliche Vorlage zur Berathung erhalten und dieselbe den betr. Ausschüssen überwiesen. Den Wortlaut der Convention* brachte der Reichs-Anzeiger in seiner vorgestrigen Nummer zur öffentlichen Kenntniss. Der Gesetz-Entwurf wird jedenfalls in den nächsten Tagen noch im Reichstag erledigt werden müssen, da die Ratification des Vertrags mit Luxemburg spätestens am 12. Juli d. J. erfolgen soll. Der Vertrag wurde von dem Minister Delbrück, dem Geh. Rath Herzog für Preussen und dem Geschäftsträger Dr. Foehr für Luxemburg unterzeichnet. Der sofort nach dem Abschluss nach Luxemburg zurückgereiste Minister Servais konnte nicht mit unterzeichnen, er war dazu nicht bevollmächtigt. Der Vertrag lässt Deutschland in die Rechte und Pflichten des früheren Pachtverhältnisses eintreten, welches die Französische Ostbahngesellschaft besass. Es ist ein Ausbeutungs- und Betriebs-Vertrag, ein traité d'exploitation, abgeschlossen bis zum 31. December 1912, also auf vierzig Jahre, bis zu welchem Termin bekanntlich das Pachtverhältniss der Ostbahngesellschaft noch läuft. Die Ratification erfolgt nach Genehmigung der beiderseitigen legislativen Volksvertretungen, spätestens bis zum 12. Juli, worauf die Uebernahme der Bahn Seitens der Kaiserlichen Betriebs-Commission unmittelbar folgen wird. Die Convention umfasst 17 Paragraphen und setzt in § 1 fest, dass die Luxemburgische Regierung darein willigt, dass die Strassburger General-Direction die Verwaltung und den Betrieb der betreffenden Bahnstrecken übernimmt. Die Deutsche Regierung behält sich vor, an die Stelle jener General-Direction eine andere Reichsbehörde treten zu lassen. Durch Artikel 13 erklärt einerseits Luxemburg, dass das Grossherzogthum keine Garantie übernimmt für eventuelle Ansprüche, welche von der Ostbahngesellschaft, Belgien oder anderen betheiligten Gesellschaften erhoben werden könnten, während Deutschland andererseits die Garantie für Luxemburg gegen Ansprüche Dritter (also namentlich der concessionirten Gesellschaft Wilhelm-Luxemburg) übernimmt. In politischer Beziehung am wichtigsten ist der Artikel 2, nach welchem Deutschland sich verpflichtet, die Luxemburgischen Eisenbahnen zu keiner Zeit zum Transport von Truppen, Waffen und Kriegsmaterial zu benutzen, und während eines Krieges, an welchem Deutschland betheiligt sein sollte, sich derselben zur Verproviantirung der Truppen in keiner für Luxemburgs Neutralität verletzenden Weise zu bedienen, auch keine Handlung vorzunehmen noch zuzulassen, die nicht vollkommen der Neutralität Luxemburgs entspreche. § 4 bestimmt, dass die Eisenbahnbeamten möglichst Luxemburger sein sollen. Die Mittheilung an die Londoner Garantiemächte, sowohl Seitens Luxemburgs als der Reichsregierung, ist nicht in dem Vertrage bestimmt, sondern mündlich verabredet und wird selbstverständlich vor der Ratification stattfinden. Die Vorlage, wie solche dem Bundesrathe zugegangen, beantragt die Ermächtigung für den Reichskanzler, die zur Ausführung der am 11. Juni abgeschlossenen Convention erforderlichen Geldmittel, soweit dieselben nicht durch die Einnahmen aus dem Betriebe der Bahnen Deckung finden, vorschussweise zu verausgaben. Die Anstellungen der Beamten, insofern dieselben nicht auf Grund der Uebereinkunft aus der bisherigen Verwaltung übernommen werden müssen, darf bis zur anderweiten Etatsfeststellung nur vorläufig geschehen.

Seitens des Handelsministeriums ist dieser Tage auf eine Bitte mehrerer landwirthschaftlichen Vereine, die sechsstündige Wagenentladungsfrist zu verlängern, ein verneinender Bescheid ergangen, welcher in specie für die östlichen Provinzen von Wichtigkeit ist. Es heisst in dem Bescheide, dass die sechsstündige Frist ausreiche, da die Anordnung getroffen sei, dass dem Waarenempfänger schon vor dem Eintreffen des Zuges die Ankunft jeder Zusendung avisirt werde. Derselbe kann deshalb, wohne er auch auf dem Lande, gleichzeitig mit dem Zuge auf dem Bahnhofe mit seinem Wagen ankommen. Der Handelsminister habe bestimmt, dass auf allen Stationen, auf welchen erhebliche Gütermassen zur Entladung gelangen, genügende Entladungsgeleise vorhanden sind. Der auf den östlichen Bahnen übliche Wagenstrafmiethesatz von 6 Pf. pro Ctr. und Tag sei zu hoch und übersteige in gewöhnlichen Zeiten erheblich das Interesse der Bahnverwaltung an der rechtzeitigen Entladung der Wagen. Der Minister hat deshalb bestimmt, denselben auf den Betrag von 15 Sgr. pro Achse und für jede angefangenen 6 Tagesstunden herabzusetzen.

Die Erdarbeiten für die Tilsit-Memeler Bahn werden jetzt energisch in die Hand genommen. Es sind ungefähr 350 Arbeiter thätig.

Die officielle Mittheilung von dem Wagenüberfluss in Schlesien wird in Bezug auf die darangeknüpfte Bemerkung, dass anderwärts keine Vewendung für die Wagen sei, vom Rheinland her dementirt. Im Gegentheil beklagen sich die dortigen Bahnen, dass ihnen, wenn wirklich Wagenüberfluss auf den Staatsbahnen sei, derselbe nicht zu Gute komme.

Die Rheinische Eisenbahn bringt jetzt ihren sehr ausführlichen und höchst interessanten Geschäftsbericht für das Jahr 1871 zur Veröffentlichung.*

Die Köln-Mindener Bahn beabsichtigt bekanntlich den Bau einer Linie Langendreer-Kastrop und lässt jetzt zu diesem Zwecke Vermessungen anstellen, welche bis auf Dortmund hin vorgenommen werden. Die Bahn würde von Langendreer auf Krengeldanz gehen, die Bergisch-Märkische Bahn (vermittelst Viaduct) überschreiten und dann über Witten nach Dortmund geführt werden. Es liegt nahe, dass im Falle der Verwirklichung auch der Bau von neuen Zechenbahnen nicht wohl unterbleiben könnte.

Gleichwie die Hessische Ludwigsbahn die Vorarbeiten zum Bau der Linie Limburg-Wissen vornehmen lässt, so hat die Bergisch-Märkische Bahn Techniker abgeschickt zur Untersuchung des Terrains für eine Bahn von Haiger-Dillenburg über Löhnberg-Weilburg oder Braunfels nach dem Weilthal bis nach Homburg. Wie es heisst, interessirt sich die Regierung für dieses Project, welches den directesten Weg aus dem Kohlenrevier nach Frankfurt a. M. herstellen würde.

Eines selbstständigen Projects, welches für das Rheinland, speciell für das Eifelgebiet von Wichtigkeit werden, will ich hier Erwähnung thun. Es ist eine Linie Coblenz-Lüttich oder vielmehr Lüttich-Coblenz, insofern als die Unternehmer Belgier und Engländer in Lüttich domiciliren. Das Grundcapital ist auf die beträchtliche Höhe von 10 Millionen Thaler veranschlagt. Die Bahn soll von Lüttich über Schmittheim, Adierau, Mayen, Kruft, Nettehaus nach Coblenz geführt werden, d. h. der Rheinischen Eisenbahn eine Art von Concurrenz machen.

Aus dem Geschäftsbericht der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn pro 1871, welcher demnächst zur Vertheilung gelangen wird, bin ich in der Lage schon folgende Hauptdaten anzugeben: Die Einnahmen auf der Hauptbahn beliefen sich auf 2996047 Thlr., die Ausgaben auf 1801749 Thlr., so dass 1194298 Thlr. Ueberschuss verblieben. Hiervon gehen 206642 Thlr. zum Erneuerungsfonds, 147656 Thlr. entfallen auf Eisenbahn-Steuer, und 840000 Thlr. werden an die Actionäre als Dividende von 16 pCt. vertheilt. Auf der Halle-Kasseler Bahn wurden 1364272 Thlr. vereinnahmt, die Ausgaben betrugen 666582 Thlr., und es verblieb sonach ein Ueberschuss von 697689 Thlr. Dieser Betriebsüberschuss wird im Jahre 1872 dem Bau-Conto creditirt, welchem dagegen die zum grossen Theil im Jahre 1872 bezahlten Actienzinsen pro 1871 hinzutreten.

Mittelst Allerhöchster Concessionsurkunde vom 3. Juni 1872 ist der Stadtgemeinde Schmalkalden der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Schmalkalden nach Wernshausen unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts ertheilt worden.

Ein neues Thüringisches Eisenbahnproject, das einer Linie Gotha-Ohrdruf-Schmalkalden scheint vielfach ventilirt zu werden, stösst aber bereits auf die Schwierigkeit, dass beim Gothaer Landtage die Beanstandung der Strecke Gotha-Ohrdruf aus financiellen Gründen beantragt worden ist.

Hingegen scheint das Project Erfurt-Hof seiner Verwirklichung

* Wir werden dieselbe mit den Motiven des Gesetzentwurfs etc in einer der nächsten Nummern zum Abdruck bringen. Die Red.

* Wir werden aus demselben ausführlich referiren. Die Red.

entgegen zu gehen. Das für den Bau der Bahn bestehende Consortium soll Seitens der Bayerischen Regierung bereits die Zusicherung der Concessionsertheilung erhalten haben. Die Baukosten sind auf 12 Millionen Thaler veranschlagt und ist auf eine staatliche Zinsgarantie verzichtet. Die Wichtigkeit der Linie ist in die Augen springend, da sie durch den Bau Eger-Hof der Oesterreichischen Kaiser Franz-Josef Bahn die Hand reicht.

In Bezug auf das directe Berlin-Frankfurter Eisenbahnproject erfährt man jetzt, dass der Staat dasselbe zur Ausführung zu bringen beabsichtigt; es sei deshalb ein Concessionsgesuch Seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn nicht eingereicht worden. Es verlautet, dass schon im Herbst behufs Verwirklichung des Projects dem Landtage eine Vorlage zugehen soll.

Die Direction der Berlin-Görlitzer Bahn hat jetzt dem Handelsminister die Erklärung abgegeben, dass sie das Angebot eines Niveauüberganges auf Bahnhof Görlitz „auf Widerruf“ nicht annehmen könne. Der Minister hat demzufolge sich das Project der Unterführung vorlegen lassen.

Die landespolizeiliche Prüfung der in den Amtsbezirken Bleckede, Lüneburg und Winsen belegenen Strecken der Wittenberge-Geestemünder Bahn hat zu keinen Ausstellungen Veranlassung gegeben. Als Kreuzungspunct der genannten Bahn mit der Paris-Hamburger Bahn ist nun in gegenseitigem Uebereinkommen der Ort Buchholz, $^1/_2$ Meile von Harburg, $1^1/_2$ Meilen von Tostede, festgesetzt worden. Die genannte Bahn wird auf einem 24 Fuss hohen Damme über das Seevethal bis Buchholz geführt und unterhalb dieses Dammes wird alsdann auch die directe Bahn Hamburg-Soltau-Hannover durchgeführt werden.

Die verflossene Börsenwoche trug was den Eisenbahnactienmarkt betrifft, einen ganz besonderen Character, insofern als die Oesterreichischen Eisenbahn-Actien in derartig lebhaftem Verkehr waren, dass im Vergleich damit die Preussischen Bahnactien einen kaum nennenswerthen Umsatz aufwiesen. Der Grund für die Beliebtheit der Oesterreichischen Bahnen lag einerseits in dem Verkehrsaufschwunge, welchen man sich von der Wiener Weltausstellung verspricht, andrerseits in den angeblich schlechten Ernteaussichten Frankreichs, welche grosse Getreidetransporte von Osten nach Westen nöthig machen würden. Staatsbahn, Galizier, Nordwestbahn profitirten namentlich aus diesen Gesichtspuncten. Daran, dass in Preussischen Bahnen weniger Geschäft war, mag der Umstand Schuld sein, dass vor der gestern erfolgten Dividendenfestsetzung der Köln-Mindener Bahn die anregenden, zauberhaften Gerüchte sich verstecken mussten. Dieses einer bevorstehenden Thatsache gemachte Zugeständniss war um so mehr am Platze, als die Dividende 2% hinter den Erwartungen der Börse zurückgeblieben ist. Wie telegraphisch hierher gemeldet wird, ist dieselbe auf $11^1/_5$% festgesetzt worden. Im Vorjahre betrug dieselbe $10^1/_2$%. Dieselbe ist also um mehr als 1% gestiegen.

* **Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.** Bei der am 18. ds. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der „Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft“ war ein Actien-Capital von 4600 Stück Actien vertreten. Den Vorsitz in der Versammlung führte Herr Consul Preismann. Die Versammlung nahm Abstand von der Verlesung des Berichtes über den gegenwärtigen Stand der Geschäfte, nachdem derselbe durch die öffentlichen Blätter bereits zur Kenntniss des Publicums gebracht worden war.

Demnächst genehmigte die Versammlung den vom Aufsichtsrath vorgeschlagenen Zusatz zum Alinea 2 § 6 des Statuts betreffend die Zahlung von Bauzinsen an alle künftigen Emissionen des Actiencapitals, einstimmig. Dieser Zusatz lautet: „Das Nämliche gilt auch bei künftigen Emissionen des Actiencapitals bis zum Anfange des vollen Betriebes, jedoch mit der Maassgabe, dass bei diesen die Bauzinsen zu fünf vom Hundert jährlich nicht auf längere Zeit als ein und ein halbes Jahr von der Ausgabe der neu emittirten Actien abgezahlt werden.“

**Aus Sachsen.** (Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz; Weischlitz-Hof; Freiberg-Brüx; Mehltheuer-Weida; Chemnitz-Komotauer Bahn; Hainichen-Rossweiner Bahn; Ebersbach-Herrnhut-Görlitz; Leipzig-Dresdner Eisenbahn; Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.)

Die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahngesellschaft legte durch einige Berliner Bankhäuser 3900 Stück 5%tige Stammprioritäten à 200 Thlr. zur Zeichnung auf, welche einen prioritätischen Zinsengenuss von 5% und gleichmässigen Antheil mit den Stammactien an der Dividende, dafern die letzteren 6% erhalten. Der Prospect spricht sich sehr verlockend für diese Capitalanlage aus, einmal wegen der billigen Bauanlage, etwa 345000 Thlr. pro Meile, sodann wegen des bei der dichten Bevölkerung des Bahnbereiches zu verhoffenden starken Localverkehrs und insbesondere wegen der Kohlenfracht aus den in schwunghaftem Betriebe befindlichen Meuselwitzer Braunkohlenwerke. Wegen der Uebernahme des Betriebes dieser Bahn sind Unterhandlungen mit der Sächsischen Staatsbahnverwaltung, in deren Sächsisch-Bayerische Linie die Bahn bei der Station Gaschwitz einmündet, eingeleitet. — Das Resultat der Zeichnungen war ein günstiges, sodass nur diejenigen bis incl. 2000 Thlr. voll berücksichtigt werden können, während auf alle höheren Beträge nur 60% entfallen. Die baupolizeiliche Begehung der Trace hat am 13. d. M. stattgefunden.

Die Sächsische Staatsregierung hat der Eisenbahndirection in Greiz die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für eine Bahnlinie Weischlitz-Hof ertheilt. Ersterer Ort liegt knapp zwei Stunden südwestlich von Plauen im Elsterthale und würde die Erbauung dieser Linie, abgesehen von der Möglichkeit weiterer Anschlüsse nach Norden zu, den grossen Umweg von Plauen nach Hof in der dermaligen Bahnrichtung beseitigen.

Die Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft beabsichtigt, wie aus Prag berichtet wird, demnächst einer ausserordentlichen Generalversammlung die Verlängerung ihres Projects Brüx-Sächsische Grenze bis Freiberg in Sachsen vorlegen und sich die hierzu nöthigen Geldmittel bewilligen zu lassen. Hierbei scheint wohl ein Missverständniss obzuwalten. Bezüglich des Baues Freiberg-Brüx besteht bekanntlich zwischen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie und der Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft ein Vertrag, nach welchem erstere den Bau von Freiberg bis zur Grenze, letztere aber von da bis Brüx zu übernehmen hat. Eine Kündigung oder Aufhebung dieses Vertrags ist unseres Wissens bislang nicht erfolgt, es ist daher wohl auch nicht anzunehmen, dass die Prag-Duxer Gesellschaft in einseitiger Weise von ihren Stipulationen abgehen werde. Zudem ist auch für die Sächsische Strecke der Freiberg-Brüxer Bahn der Leipzig-Dresdner Gesellschaft definitive Concessionszusicherung Seiten der Sächsischen Regierung ertheilt.

Zum Bau der Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn ist am 11. Juni in der Nähe des Bades Pausa im Sächsischen Voigtlande der erste Spatenstich gethan worden.

Das 11. Stück des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Königreich Sachsen enthält eine Bekanntmachung vom 29. Mai ds. Js., die Richtungslinie der Chemnitz-Komotauer- (Flöhathal-) Eisenbahn, sowie ein Decret vom 22. Mai c. über die Concessionirung der Hainichen-Rossweiner Eisenbahngesellschaft und eine Verordnung von demselben Tage, betreffend die Abtretung von Grundeigenthum zum Bau der Hainichen-Rossweiner Bahn.

Das Sächsische Ministerium des Innern hat die Vornahme der Vorarbeiten zu einer von Ebersbach über Herrnhut nach Görlitz zu führenden Eisenbahn gestattet.

Die Actionäre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie sind zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 2. k. Mts. einberufen, um Beschluss zu fassen über eine Betheiligung der Compagnie an dem Oberlausitzer Eisenbahn-Unternehmen und über den Bau einer abkürzenden Verbindungsbahn von Grossenhain in der Richtung auf Riesa mit Einmündung in die alte Linie bei Leckwitz, $0_{,9}$ Meilen.

Die Betriebseröffnung der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn erfolgte officieller Mittheilung zufolge am 19. d. M. — Den Betrieb hat die Königlich Sächsische Staatsbahnverwaltung übernommen. — Siehe auch die Bekanntmachung mit Fahrplan in No. 71 Seite 710, sowie die Bekanntmachung am Kopf dieser Nummer.

⊙ **Aus Bayern.** (Bauten in Ingolstadt. Ansbach-Crailsheim. Eisenbahnbausection Aschaffenburg. Nürnberg-Fürther Pferdebahn. Pfälzische Bahnen: Gehaltsaufbesserung.)

München, den 10. Juni. Von der Kriegsverwaltung sind im Interesse der Vertheidigung auf dem rechten Donauufer in Ingolstadt in Folge der jüngst beschlossenen Situirung des Rangirbahnhofes daselbst mehrere fortificatorische Bauten im Betrage von 500000 fl. auszuführen.

Die Vorarbeiten für die Eisenbahnlinie Ansbach-Crailsheim von ersterer Stadt bis Leutershausen haben dargethan, dass die Strecke grosse Schwierigkeiten bietet. Zunächst ist es nicht leicht von Ansbach nach dem hochsituirten Lengenfeld zu kommen, und es soll deshalb der Bocksberg berührt, dann bei der Scheermühle das tiefliegende Thal überbrückt werden, um die Höhe von Lengenfeld zu gewinnen. Die Höhendifferenz beträgt 362'; die Steigung beträgt also etwa $1_{,6}$ Proc.. Nun ist es aber unmöglich das Gefäll hier gleichheitlich zu vertheilen, und muss bei Lengenfeld ein langer Tunnel, oder ein Einschnitt von mindestens 100' Tiefe gemacht werden. Die bereits angestellten Versuche zeigen sehr ungünstige Bodenverhältnisse, indem man es mit zerbröckeltem oder kleinschieferigem Keuperthon zu schaffen hat, welcher schwer hält. Von Lengenfeld bis zur Holzmühle ist das Gefäll erheblich und muss zur Minderung desselben der Damm über den Altmühlgrund hoch werden. Die Länge des erstereren ist an der zur Zeit in Aussicht genommenen Stelle bedeutend, da das Thal dort schon breit zu werden beginnt. Die ganze Strecke von Ansbach bis an die Altmühl erhält überdies mehrere starke Curven, von welchen jene bei Wiedersbach bedeutend ist. Hierzu kommt noch, dass bei Aichholz ein zweiter starker Bergrücken überschritten werden muss, welcher entweder einen tiefen Einschnitt, oder einen Tunnel erfordert. Dasselbe ist der Fall bei der Emmertslücke und der Landesgrenze.

Unterm 23. v. M. wurde für die Ausführung a) der Doppelbahn von Aschaffenburg an die Landesgrenze bei Kahl, b) einer Station zwischen Laufach und Aschaffenburg bei den sogen. Weiberhöfen, c) eines Holz- und Kohlenlagerplatzes im Bahnhofe Aschaffenburg daselbst eine Eisenbahnbausection errichtet und die Vorstandschaft

derselben dem Kgl. Bezirksingenieur M. Rügemer dortselbst übertragen.

Von Seiten der Mittelfränkischen Kreisregierung wurde das Concessionsgesuch zur Errichtung der Nürnberg-Fürther Pferdeeisenbahn bereits dem Staatsministerium befürwortend vorgelegt.

Der Verwaltungsrath der Pfälzischen Bahnen hat in seiner Sitzung vom 28. v. M. die Gehalte aller Beamten und Bediensteten, mit Ausnahme derjenigen der Oberbeamten höher dotirt. Ausserdem erhalten sämmtliche Angestellte, die nicht im Besitze einer Dienstwohnung sind, 10% von ihrem fixen Gehalt als Wohnungsentschädigung. Das neue Gehalts-Regulativ ist am 1. d. M. in Kraft getreten. Ferner hat der Verwaltungsrath beschlossen, für 25jährige zur Zufriedenheit geleistete Dienste ein silbernes, an der Dienstmütze zu tragendes Emblem mit Ehrendiplom zu stiften, womit bei denjenigen Bediensteten, deren Gehalt 1200 fl. nicht übersteigt, eine Ehrenzulage von 10% des fixen Diensteinkommens verbunden ist. —

⊙ Baden. Eine Grossh. Verordnung vom 9. d. M. regelt die Organisation des Bezirks- und Localdienstes der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung; der äussere Dienst hat 3 Abtheilungen: den eigentlichen Betriebsdienst, die der bautechnischen und maschinentechnischen Dienste; an der Spitze dieser Dienste eines gewissen Bezirkes stehen der Oberbetriebsinspector, der Bezirksbahningenieur (mit Abtheilungsingenieuren), der Maschineningenieur. Der Localbetriebsdienst umfasst den Expeditions- und Fahrdienst, den äusseren Stationsdienst, den Localcassen- und Telegraphendienst, sowie die Handhabung der Bahnpolizei und der Bahnhofgebietsordnung. Die Bodenseedampfschifffahrt untersteht der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung.

* Frequenz und Einnahmen der Badischen Eisenbahnen in 1871, nach Mittheilung der Grossh. General-Direction der Badischen Eisenbahnen.

| Bezeichnung der Bahnstrecken | Befördert wurden | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen (incl. Militär bei Einzeltransport) | | | | | | | | | Gepäck | Equipagen | Vieh | Güter | |
| | Einfache Fahrt | | | | | Hin- und Rückfahrt | | | Summe. | | | | Versandt. | Empfang. |
| | Schnellzüge | | Gewöhnliche Züge | | | | | | | | | | | |
| | I. Cl. | II. Cl. | I. Cl. | II. Cl. | III. Cl. | I. Cl. | II. Cl. | III. Cl. | | Stück | St. | Stück | Ctr. | Ctr. |
| 1. Mannheim-Constanz | 14566 | 119115 | 17121 | 238165 | 1994322 | 8301 | 150934 | 1018156 | 3560680 | 162859 | 187 | 302568 | 18697707 | 23500937 |
| 2. „ -Carlsruhe | — | — | 232 | 4115 | 81484 | 106 | 3974 | 47970 | 137881 | 1841 | — | 1441 | 297733 | 516041 |
| 3. Heidelberg-Würzburg | 27 | 410 | 929 | 22429 | 341195 | 132 | 11006 | 176372 | 552500 | 14392 | 15 | 87472 | 1015461 | 1049682 |
| 4. Meckesheim-Jaxtfeld | — | 25 | 204 | 5999 | 105720 | 45 | 2814 | 39067 | 153874 | 4380 | 1 | 55385 | 652874 | 563205 |
| 5. Königshofen-Mergentheim | — | — | 38 | 1483 | 38824 | — | 901 | 10954 | 52200 | 1265 | 2 | 10335 | 142067 | 116317 |
| 6. Lauda-Wertheim | — | — | 43 | 2287 | 48424 | 19 | 1813 | 44588 | 97174 | 1877 | — | 3610 | 203305 | 255414 |
| 7. Durlach-Mühlacker | 190 | 6917 | 379 | 13630 | 257469 | 306 | 15105 | 109971 | 403967 | 9550 | 36 | 139250 | 2066198 | 2031020 |
| 8. Carlsruhe-Maxau | — | — | 234 | 3435 | 41755 | 339 | 4548 | 23330 | 73641 | 1204 | — | 7300 | 606364 | 576792 |
| 9. Rastatt-Gernsbach | 11 | 156 | 148 | 3489 | 37358 | 46 | 1743 | 25485 | 68436 | 1501 | 4 | 530 | 334120 | 257205 |
| 10. Oos-Baden | 6551 | 14636 | 3829 | 21632 | 44264 | 1746 | 9399 | 23476 | 125533 | 20430 | 40 | 717 | 56467 | 302337 |
| 11. Appenweier-Strassburg | 1680 | 14580 | 2448 | 24264 | 95638 | 406 | 6545 | 33818 | 179379 | 11320 | 15 | 6110 | 2785048 | 4458806 |
| 12. Offenburg-Hausach | 17 | 144 | 199 | 4020 | 85446 | 10 | 1910 | 49887 | 141633 | 3700 | — | 19965 | 671435 | 396018 |
| 13. Dinglingen-Lahr | 186 | 1357 | 99 | 2139 | 17207 | 18 | 1718 | 10738 | 33462 | 2469 | — | 171 | 197139 | 205563 |
| 14. Freiburg-Altbreisach | — | — | 34 | 567 | 15801 | 41 | 716 | 13862 | 31021 | 313 | 1 | 281 | 39732 | 27198 |
| 15. Basel-Schopfheim | 5 | 289 | 108 | 7337 | 95181 | 18 | 5539 | 57807 | 166284 | 3750 | — | 1406 | 230251 | 685869 |
| 16. Singen-Villingen | — | — | 176 | 6905 | 153947 | 22 | 4207 | 77231 | 242488 | 5673 | 5 | 15982 | 798016 | 402369 |
| 17. Radolfzell-Messkirch | — | — | 53 | 2143 | 79689 | — | 1326 | 36327 | 119538 | 1790 | 3 | 9980 | 498984 | 192973 |
| Im Jahre 1871 | 23233 | 157629 | 26274 | 364039 | 3533721 | 11555 | 224198 | 1799039 | 6139691 | 248314 | 309 | 662503 | 29292901 | 35537746 |
| „ „ 1870 | 12142 | 115623 | 19325 | 302461 | 3053528 | 7631 | 193981 | 1638989 | 5343680 | 203989 | 298 | 437308 | 23077118 | 24745840 |

| Bezeichnung der Bahnstrecken | Die Einnahmen betrugen für | | | | | | | | | | | | An Nachnahmen etc. wurde verausgabt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen- (incl. Militär-) Taxen | | Gepäck-, Garantie- und Lager-Taxen | | Equipagen-Transport-Taxen | | Vieh-Transport-Taxen | | Güter-Transporttaxen incl. Spesen u. Nachnahmen | | in Summa | | | |
| | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. |
| 1. Mannheim-Constanz | 3070313 | 17 | 262494 | 22 | 2757 | 24 | 128583 | 34 | 13165137 | 2 | 16629285 | 39 | 5524042 | 42 |
| 2. „ -Carlsruhe | 46692 | 16 | 801 | 40 | — | — | 347 | 13 | 153129 | 8 | 200970 | 17 | 17528 | 45 |
| 3. Heidelberg-Würzburg | 304768 | 37 | 15751 | 34 | 398 | 1 | 52510 | 13 | 509144 | 35 | 882573 | — | 290098 | 2 |
| 4. Meckesheim-Jaxtfeld | 60798 | — | 3202 | 3 | 6 | 18 | 26614 | 25 | 166022 | 47 | 256643 | 33 | 42988 | 3 |
| 5. Königshofen-Mergentheim | 22486 | 38 | 1053 | 56 | 6 | 36 | 6749 | 50 | 30328 | 39 | 69625 | 39 | 15480 | 26 |
| 6. Lauda-Wertheim | 45869 | 4 | 1622 | 4 | — | — | 1840 | 6 | 60684 | 10 | 110015 | 24 | 24234 | 32 |
| 7. Durlach-Mühlacker | 179889 | 44 | 9244 | 39 | 439 | 21 | 60319 | 40 | 890381 | 30 | 1140274 | 54 | 525802 | 5 |
| 8. Carlsruhe-Maxau | 23863 | 29 | 598 | 16 | — | — | 788 | 4 | 141502 | 55 | 166752 | 44 | 84719 | 41 |
| 9. Rastatt-Gernsbach | 29698 | 8 | 1474 | 3 | 26 | 41 | 196 | 48 | 73832 | 3 | 105227 | 43 | 11252 | 27 |
| 10. Oos-Baden | 302150 | 50 | 44212 | 54 | 428 | 12 | 929 | 50 | 172556 | 34 | 520278 | 20 | 16532 | 6 |
| 11. Appenweier-Strassburg | 246446 | 47 | 27466 | 28 | 148 | 8 | 5230 | 34 | 3484231 | 45 | 3763523 | 42 | 2310589 | 41 |
| 12. Offenburg-Hausach | 68723 | 50 | 3568 | 55 | — | — | 5328 | — | 144722 | 23 | 222343 | 8 | 59244 | 56 |
| 13. Dinglingen-Lahr | 29296 | 8 | 3514 | 33 | — | — | 42 | 1 | 127856 | 37 | 160709 | 19 | 46055 | 23 |
| 14. Freiburg-Altbreisach | 12494 | 29 | 319 | 52 | 3 | — | 120 | 27 | 12233 | 9 | 25170 | 57 | 3176 | 19 |
| 15. Basel-Schopfheim | 60484 | 32 | 2320 | 6 | — | — | 339 | 25 | 392004 | 56 | 455148 | 59 | 34371 | 29 |
| 16. Singen-Villingen | 102102 | 5 | 3902 | 31 | 30 | 50 | 8844 | 49 | 290529 | 35 | 405409 | 50 | 135015 | 32 |
| 17. Radolfzell-Messkirch | 46561 | 59 | 1334 | 39 | 94 | 24 | 6550 | 8 | 84932 | 39 | 139473 | 49 | 11365 | 41 |
| Im Jahre 1871 | 4652639 | 53 | 392882 | 35 | 4338 | 55 | 305335 | 7 | 19889230 | 27 | 25244426 | 57 | 9152497 | 50 |
| „ „ 1870 | 3717927 | 53 | 281803 | 8 | 3620 | 58 | 202531 | 33 | 11926589 | 5 | 16132472 | 37 | 5470092 | 45 |

* Württembergische Staatseisenbahn. Die Betriebs-Eröffnung der $5_{,5}$ Meilen langen Bahnstrecke Weil der Stadt-Nagold ist definitiv auf den 20. d. M. festgesetzt.

### Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

—*Hs*— Wien, 15. Juni 1872. (Günstige Börse. Der Ungar. Finanzminister über die Ostbahn. Neues Betriebs-Reglement. Bahnfrevel. Viehwaggons. Anstellung von Unterofficieren. Tarif Ermässigung für die Weltausstellung. Generalversammlungen der Arad-Temesvarer, Alföld-, Ostrau-Friedländer, Voralberger Bahn. Pilsen-Eisenstein. Wiener Canalbahn. Pyhrnlinie. Temesvar-Orsova. Bahnanschluss an die Türkischen Bahnen. Dux-Bodenbach. Elbethalbahn. Pilsen-Priesen. Kaiser Franz Josefbahn. Böhmische Nordbahn. Dalmatinische Bahnen.)

Die wieder eingetretene günstige Witterung hat unseren Bahnwerthen auch Erholung gebracht, namentlich waren Actie n der alten Exportbahnen gefragt: Elis.-West 252, Staats 360, Süd 207, Theiss 280, Carl-Ludwig (nach detachirtem Coupon und mit Rücksicht auf die

neu emittirten Stücke) 260. Der günstige Monatausweis der Kaschau-Oderberg verhalf ihr zum Course von 190. Die von ihr und dem Drau-Donau-Canal bedrohte und deshalb auch bei der Regierung um Schutz ihres Privilegiums gegen die viele neue Concurrenz eingeschrittene Nordbahn wich auf 2252, dagegen erholte sich die Ungar. Ostbahn ungeachtet des folgenden von Berliner Blättern veröffentlichten Schreibens des Ungar. Finanzministers auf 142. Auch der Prioritätenmarkt hatte durchgehends Avance.

Diesem in Beantwortung einer brieflichen Interpellation schon im Februar abgefassten Schreiben entnehmen wir:

„Die staatliche Zinsengarantie tritt erst nach Eröffnung der betreffenden Strecken in Wirksamkeit; die Ungarische Regierung haftet aber nicht den Prioritätsbesitzern für pünctliche Couponseinlösung, weil sie hiezu nicht verpflichtet ist". Doch kommt die Staatsgarantie den Prioritätsbesitzern mittelbar zu gute, weil die Gesellschaft denselben sie als Sicherstellung verschrieben. Dann sagt Herr von Kerkapolyi wörtlich: „Dennoch glaube ich, dass für die Besitzer der Prioritäten kein Grund zu Besorgnissen vorliegt, und ist die Annahme, dass die Gesellschaft, welche bisher ihren Zahlungsverbindlichkeiten pünctlich nachgekommen ist, dies auch weiterhin zu thun in der Lage sein wird, um so begründeter, als nunmehr bereits die Linien Grosswardein-Klausenburg mit $20{,}_{07}$ und Karlsburg-Maros-Vásárhely mit $14{,}_{23}$, zusammen mit $34{,}_{30}$ Meilen factisch im Betriebe stehen, ferner die Eröffnung der Linien Tövis-Schässburg* mit $13{,}_{36}$ Meilen mit 1. Mai l. J. und Kiskapus-Hermannstadt mit $5{,}_{90}$ Meilen mit 1. Juli l. J. bestimmt zu gewärtigen ist, somit die Gesammtlänge der dem Verkehr übergebenen Bahnstrecken am 1. Juli l. J. schon $53{,}_{56}$ Meilen und das hienach garantirte reine Jahreserträgniss in runder Ziffer 2 533 000 fl. betragen wird, wodurch die Zinsen der Prioritäts-Obligationen per 2 251 000 fl. mehr als gedeckt erscheinen."

Heute haben die Verhandlungen im Oesterreichischen Reichsrathe über die neuen Böhmischen Bahnen begonnen; das Resultat werden wir im nächsten Berichte mittheilen.

Als bahnwichtigste Nachricht bringt die heutige Wiener Zeitung die Notiz, dass die Verhandlungen der beiderseitigen Regierungen über das neue Betriebs-Reglement geschlossen sind und dasselbe zur Einführung am 1. August d. J. am 1. Juli publicirt werden wird.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat auf Einschreiten der betreffenden Bahngesellschaften für die nächste Zeit nachstehende commissionelle Bahnrevisionen angeordnet, und zwar: auf der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Chyrow-Kroscienko, sowie die Brücken-Erprobung; auf der Vorarlberger Bahn die Brückenprobe, Vorrevision, dann technisch-polizeiliche Prüfung der Hauptbahn Laiblach-Bludenz, ebenso die technisch-polizeiliche Prüfung des Geleises der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von der Feuerwerks-Allee zum Weltausstellungsplatze, eventuell nach ihr die sofortige Betriebsbewilligung, sowie auch die technisch-polizeiliche Prüfung aller auf dem Weltausstellungsplatze hergestellten Geleise.

Das Handelsministerium hat allen Landesstellen und Bahnverwaltungen die Gesetze über die sich neuestens häufenden Bahnfrevel republicirt.

Die General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat bei den mit dem Reid'schen Viehtransport-Wagen vorgenommenen Probefahrten von Czernowitz bis Floridsdorf nachstehende Verbesserungen dieses Wagens als wünschenswerth erkannt und zwar: 1. Der Wassertrog an der Stirnseite des Wagens wäre etwas breiter zu machen und tiefer zu setzen und demselben eine geringe Steigung gegen eine der beiden Längenseiten zu geben, um das vollständige Abfliessen des Wassers zu ermöglichen. 2. Die Luftlöcher des Wagens sollen mit geeignet engem und gut haltbaren Drahtgeflechte behufs Schützung gegen Funkenwurf versehen werden. 3. Bei den sämmtlichen Thüren und Klappen des Wagens wäre Vorsorge für die Anbringung des zollamtlichen Verschlusses zu treffen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde gleichzeitig aufgefordert, diese Abänderungen des Wagens in der Werkstätte zu Floridsdorf bewerkstelligen zu lassen.

Das neue Oesterreichische Gesetz über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unterofficiere verpflichtet die staatlich subventionirten oder garantirten und die schon früher dazu statutarisch verhaltenen Eisenbahnen, denselben die Posten der Amts- und Kanzleidiener sowie des niedern Aufsichts- unf Betriebsdienstes vorzubehalten, hierüber genaue Vormerkungen zu führen und jedem anspruchsberechtigten Bewerber eine diesfällige Bestätigung mit der Zahl der für dieselbe Stelle früher vorgemerkten Bewerber auszufolgen. Die Verleihung eines vorbehaltenen Dienstpostens an einen Nichtberechtigten kann das Ministerium innerhalb eines Jahres nach der Kenntnissnahme für ungültig erklären, jedenfalls ist aber die Bahnverwaltung für jede solche Dienstverleihung mit 100 fl. bis 500 fl. zu Gunsten des Orts-Armenfonds zu bestrafen. Gegen dieses drakonische Gesetz wollten die Bahnen schon bei der Berathung einschreiten. Der bei der jüngsten Directoren-Conferenz gefasste Beschluss, dies jetzt zu thun, wird als der Würde des Gesetzgebung entgegen wenig Erfolg haben. Nur der Handelsminister könnte in der Ausführungsvorschrift, wofür die Bahnen das Material durch Zusammenstellung aller solcher niederen Bedienstungen zu liefern hätten, die sich wahrscheinlich in der Praxis nicht so fühlbar gestaltenden Härten dieses Gesetzes mildern. — In dieser Conferenz wurde auch die Tarif-Ermässigung für Ausstellungsgüter mit 50 % und dem Maximalsatze von 1 kr. Papiergeld pro Centner und Meile normirt.

In Graz fand eine Conferenz von Delegirten aller am Hamburger Regulative betheiligten Oesterr.-Ungar. und Deutschen Bahnen statt.

Folgende Generalversammlungen wurden der verflossenen Woche abgehalten:

1. Die Arad-Temesvarer Bahn hat im ersten Betriebsjahre an Ueberschuss inclusive Kurrent-Zinsen 40 921 fl. ergeben. Zur Verzinsung des Anlagecapitals sind erforderlich in Silber 180 651 fl., zu Lasten der Staatsgarantie entfallen 140 295 fl. 74 kr. Der Werth einer Präsenzmarke wurde auf weitere fünf Jahre mit 10 fl., das Reisepauschale auf 50 fl. fixirt. Die ausgetretenen Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt und sämmtliche Anträge einstimmig angenommen.

2. In der am 13. d. M. stattgefundenen ersten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Grosswardein Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, gemeinschaftlich mit der Ungarischen allgemeinen Creditbank in Pest und der Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe in Wien wegen Concessionirung der $7{,}_{5}$ Meilen langen Strecke Grosswardein-Mihályfalva als Verlängerung der Alföldbahn und zum Anschluss an die Ungar. Nordost-Bahn Verhandlungen mit der Regierung anzuknüpfen, und zum Abschluss zu führen. — Der Versammlung präsidirte Sr. Excellenz der Herr Graf Georg Károlyi in Anwesenheit des Ministerial-Commissärs Herrn Sectionsrath Alexander von Ribáry und mehrerer Herren Verwaltungsräthe. Die Direction war durch General-Inspector Ludwig Naszluhácz und Albert Wahl vertreten. — Bei der Alföldbahn betrugen die Betriebseinnahmen 1407 375 fl., die Ausgaben 1 004 253 fl., somit verbleibt ein Reinerträgniss von 403 122 fl. oder 338 900 fl. in Silber. Nach Abrechnung dieses Betrages von der Staatssubvention von 1 588 708 fl. wird die Gesellschaft noch 1 249 807 fl. in Silber beanspruchen.

3. Bei der Ostrau-Friedländer Bahn waren die Ergebnisse des ersten Betriebsjahres befriedigend, indem nicht nur die Zinsen der gesammten Prioritäts-Obligationen in Silber gedeckt, sondern auch für die gesammte Emission eine dreipercentige Dividende vertheilt wurden. — Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Strecke Friedland-Trentschin ist erwirkt und ein Anschluss an das Ungarische Eisenbahnnetz angebahnt. Zur Vertheilung für das emittirte Actiencapital verblieben 39 762 fl. und nach Abzug der am 1. Jänner auf die emittirten 6381 Stück Actien mit 4 fl. vertheilten 25 564 fl. noch 14 193 fl. 67 kr. zur Disposition der Actionäre. Hiervon werden 2 fl. per Coupon vertheilt und der Rest mit $1416{,}_{67}$ fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

4. Der bei der Vorarlberger Bahn verlesene Geschäftsbericht enthält eine ausführliche Darstellung des Entstehens und der Constituirung dieser Gesellschaft. Der Bau derselben wurde auf Grundlage des Bauvertrages vom 20. Mai 1871 der Bau-Unternehmung der Gebrüder Klein und Schwarz übertragen, welche die vollständige Herstellung der Hauptbahn, sowie der Flügelbahnen übernahmen und hierfür per Meile eine Pauschalsumme von 1 110 000 fl. Nominale in den vom Staat garantirten Actien und Prioritäts-Obligationen der Bahn, welche ihr ratenweise nach dem Fortschritte der Leistungen auszufolgen sind, erhalten. Der Bau soll bis 17. August 1872 vollendet sein. Das Netz der Vorarlberger Bahn umfasst die Linien: 1. Laiblach-Bludenz, 2. Lautrach-St. Margarethen, 3. Feldkirch-Buchs, 4. Lindau-Laiblach. Die Gesammtlänge dieser Bahnen beträgt $12{,}_{75}$ Meilen. Der Rechnungsabschluss weist folgende Posten auf: Activen: Eisenbahnbau-Conto: a) Bau-Auslagen für die Strecken: Bludenz-Laiblach 6 244 645 fl., Lautrach-Margarethen 350 292 fl., Feldkirch-Buchs 1 119 095 fl. b) Gesammt-Einrichtungskosten 401 575 fl. c) Bauvorschuss 250 000 fl. Oesterreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe: für daselbst erliegende Actien und Prioritäten 5 030 993 fl., Cassa und Effecten-Bestände 144 815 fl., Dibitoren 826 936 fl. Zusammen 14 368 351 fl. — Passiven: Actiencapital-Conto 6 000 000 fl., Prioritäts-Obligationen-Conto 7 396 600 fl., Creditoren 971 751 fl. Zusammen 14 368 351 fl.

Von den in der Realisirung begriffenen neuen Bahnen sind folgende zu erwähnen:

1. die Eisenbahn Pilsen-Eisenstein. Von München ging eine Commission der Bayerischen Ostbahn ab, um die Linie Deggendorf-Eisenstein zu studiren. Gleichzeitig wird eine Oesterreichische Commission die Linie Pilsen-Eisenstein untersuchen, und werden beide Commissionen an der Grenze sich treffen. Der Abschluss eines Staatsvertrages, welcher den Anschluss dieser Bahnen an der Oesterreichisch-Bayerischen Grenze regelt, soll in den nächsten Monaten erfolgen.

2) Für die Wiener Canalbahn hat Begehung stattgefunden. Die beantragten Stationen sind: Wien am Canalhafen, Leopoldsdorf, Laxenburg, Guntramsdorf, Baden und Siebenhaus. Die Kosten der Herstellung der Bahn und vollständigen Instruirung derselben werden auf 3 357 800 fl., das ist 594 600 fl. pro Meile veranschlagt.

3) Eine Tracirungs-Abtheilung der K. K. General-Inspection

* Die Strecke Tövis-Mediasch ($8{,}_{16}$ M.) ist am 6. Mai c. eröffnet worden. Die Red.

wurde nach Ober-Oesterreich entsendet, um in Betreff der Pyhrn-Linie die nothwendigen Terrainstudien u. s. f. vorzunehmen. Gleichzeitig wird von einem der höheren Beamten der General-Inspection die projectirte Trace persönlich besichtiget. Der Handelsminister hat mit diesen Massnahmen die von ihm in der Debatte über die Salzburg-Tiroler Bahn gegebene Zusage erfüllt.

Zum Bau der Temesvár-Orsovaer Bahn hat das Ungarische Ministerium in Anhoffung der reichstäglich zu genehmigenden Kostenziffer und der Concessions-Ertheilung an die Oesterr. Staats- und Theissbahn bekanntlich bewilligt, dass Seitens der den Bau zur Ausführung übernehmenden Theissbahn-Gesellschaft alle Vorarbeiten für diesen Bau derart in Angriff genommen werden, dass sofort nach reichstäglicher Erledigung dieser Frage mit dem eigentlichen Bau begonnen werden kann. Die Theissbahn hat auch die Vornahme der Generaltracirung auf der ganzen Strecke Temesvar-Baziasch-Lugos-Karansebes-Orsova angeordnet, und befindet sich der Ingenieur Ritter von Bilinsky von der Theissbahn in Temesvar, welcher die diesfälligen Tracirungs-Arbeiten von Temesvar in der Richtung gegen Baziasch vornimmt. Die Theissbahn will seinerzeit die Erdarbeiten an ganze Gemeinden im Accordwege überlassen, so dass hiedurch für den Spätherbst und Winter auch lohnender Erwerb für die von den Elementarereignissen des Banats heimgesuchten Landleute geboten wäre.

Von den älteren Bahnen bieten diese Woche nur die Böhmischen einige Daten:

In Bodenbach fand eine Commission statt, um die von der Dux-Bodenbacher Eisenbahn zwischen ihrem und dem Staatsbahnhofe hergestellte Verbindung zu prüfen. Die Commission gab ihr Gutachten dahin ab, dass diese Strecke solid und zweckmässig erbaut ist und sofort dem Betrieb übergeben werden kann. Im Laufe der nächsten Tage werden demnach die Personenzüge der Dux-Bodenbacher Bahn auf einem Sturzgeleise bis dicht an das Aufnahmsgebäude des Staatsbahnhofes gelangen und auch so abfahren. Nachdem seit 1. d. M. die Königl. Sächsische Staatsbahn 16, die Oesterr. Staatsbahn 10 und die Böhmische Nordbahn 6 Personenzüge eingeführt hat, so werden, da die Dux-Bodenbacher Bahn noch 6 Züge hiezu bringt, binnen 24 Stunden 38 Personenzüge in Bodenbach verkehren, dabei sind die Lastzüge der vier verschiedenen Bahnen, welche sich auch auf ein halbes Hundert belaufen dürften, ungerechnet. Jedenfalls wird Bodenbach nunmehr der stärkste Knotenpunct in Böhmen sein.

Die ursprünglich projectirte Anlage der Station Leitmeritz der Elbethalbahn wird in der Art modificirt werden, dass die ursprünglich auf der Seite des Elbeflusses beantragten Gebäude an der Bergseite zur Ausführung gelangen, wodurch die künftige Erweiterung des Bahnhofes, sowie die Verbindung desselben mit dem Elbeufer erleichtert wird. Diese Anlage, welche demnächst der politischen Begehung unterzogen wird, hat die principielle Genehmigung des Handelsministeriums erhalten. Die politische Begehung der Theilstrecke von Nimburg bis Wegstädtl der Elbethalbahn hat mit günstigem Ergebnisse stattgefunden. Die Statthalterei in Prag hat demnach auf Grund der vom k. k. Handelsministerium unterm 15 April erhaltenen Ermächtigung bereits die Baubewilligung für diese $44{,}_{7}$ Kilometer = $5{,}_{9}$ Meilen lange Theilstrecke ertheilt, wobei jedoch mehrere offen gebliebene Fragen, insbesondere über die Situirung des Bahnhofes Alt-Bunzlau-Brandeis der nachträglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vorbehalten wurden.

Auf Grund der politischen Begehung hat das Handelsministerium die Bewilligung zur Herstellung der Bahnstrecke Prof. Nr. 468 bis 484 der Pilsen-Priesener Bahn, beziehungsweise des in diese Strecke fallenden Bahnhofes Saaz, welcher abweichend von dem ursprünglichen Projecte getrennt, von jenem der a. priv. Buschtěhrader Bahn angelegt werden soll, ertheilt und zugleich angeordnet, dass die nächst dem Bahnhofe zu übersetzende Saaz-Brüxer Aerarialstrasse statt, wie beantragt, im Bahnniveau, mittelst einer Ueberbrückung über den Bahneinschnitt Prof. Nr. 470/471 zu führen sei.

Um das mit der Untersuchung der Maschinen und Fahrbetriebsmittel betraute Personale zur eifrigsten Pflichterfüllung zu ermuntern, hat die Centraldirection der Böhmischen Nordbahn für die Entdeckung von Anbrüchen bei Leit- und Kuppelstangen, Krummzapfen und Achskurbeln an Locomotiven, sowie bei den Achsen der Locomotiven, Tender und Wagen, ferner von betriebsgefährlichen Gebrechen an Schalengussrädern und für die rechtzeitige Entdeckung von Tyresbrüchen oder bereits erfolgten Achsanbrüchen Prämien mit nachstehenden Beträgen festgesetzt: 1) für die Entdeckung eines Leit- und Kuppelstangen-, Krummzapfen-, Achskurbelanbruches bei Locomotiven 2 fl.; 2) für die Entdeckung eines Achsenanbruches bei einer Locomotive 10 fl., bei den übrigen Fahrzeugen 2 fl.; 3) für die Entdeckung eines Tyresbruches, eines gefährlichen Gussradgebrechens oder eines losen Rades bei einem Personenzuge 3 fl., bei Lastzügen oder in anderen Fällen 1 fl. — Werden die soeben erwähnten Gebrechen in der Werkstätte constatirt, so entfällt die Hälfte dieser Prämie.

Nachdem das von der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen verfasste Project der Dalmatinischen Eisenbahnen Spalato-Stafilno-Muc-Klanac-Knin-Grenze mit den Abzweigungen Stafilno-Trau, Klanac-Dernis-Sebenico und Knin-Kistanic-Benkowac-Zara in seiner ursprünglichen Form weder der staatlichen Oeconomie noch den wirthschaftlichen Bedürfnissen des Landes entsprochen hat, wurde die Umarbeitung dieses Projectes angeordnet. Die Terrain-Aufnahmen für die neue Hauptlinie Spalato-Dernis-Knin-Pribudio sind derzeit bereits vollendet und befindet sich die Anfertigung der Schichtenpläne, sowie die Aufnahme der Zweigbahnen sammt Varianten im Zuge, so dass die Projectsverfassung in kürzester Zeit begonnen werden kann. Es ist somit immerhin Aussicht vorhanden, dass die Regierungsvorlage in Betreff der Dalmatinischen Bahnen doch noch heuer dem Reichsrathe zugehen wird.

* **Oesterr. Staats-Eisenbahn.** (Eröffnung der Stationen Bubna und Udvard.) Am 10. Juni 1872 ist die Station Bubna für den Frachten-Verkehr eröffnet; es können jedoch vorläufig nur Frachtgüter in Mengen von mindestens 50 Zoll-Centner per Sendung von und nach dort in Versandt gebracht werden. Für Frachtgüter von und nach Station Bubna kommen die Frachtsätze des Tarifes vom October 1870, und zwar in der Richtung Bodenbach-Bubna und umgekehrt die für Prag, in der Richtung Wien-Bubna und umgekehrt jene für Bubenč giltigen in Anwendung.

Am 15. Juni 1872 wurde die Station Udvard zwischen Neuhäusel und Perbete für den Frachten-Verkehr eröffnet. Es werden sonach vom obgenannten Tage angefangen Frachtgüter von und nach Udvard zum Transporte übernommen. Für Frachtgüter von und nach der Station Udvard kommen die in dem allgemeinen vom October 1870 an giltigen Tarife enthaltenen Frachten-Tarifsätze zur Anwendung.

### Personalnachrichten.

**Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.** Der Baumeister Ernst Conrad Wolff zu Strassburg ist zum Eisenbahn-Baumeister ernannt und sind demselben die Functionen eines Eisenbahn-Baumeisters und Assistenten des Vorstehers im bautechnischen Büreau der General-Direction in Strassburg übertragen.

**Preussen.** Der bisherige Baumeister Wilhelm Ludwig Ernst Schmidts in Meschede ist als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Verwaltung in Elberfeld angestellt worden.

## Ausland.

—*r*— **Aus dem Geschäftsberichte pro 1871 des Verwaltungsrathes der Gesellschaft der Eisenbahn von Antwerpen nach Rotterdam und des Grand-Central-Belge.** Die Betriebs-Ergebnisse auf dem ganzen Netze betrugen im Jahre 1871 14 041 511 frcs., in 1870 12 425 421 frcs., sohin pro 1871 mehr 1 616 090 frcs.

Dieser Ertrag des Jahres 1871 repartirt sich in nachstehender Weise: Personenverkehr $3\,410\,694{,}_{78}$ frcs., Gepäckverkehr $120\,184{,}_{35}$ fr., Equipagen $3\,592{,}_{54}$ frcs., Thiere $269\,200{,}_{28}$ frcs., Waaren mit grosser Geschwindigkeit befördert $640\,561{,}_{60}$ frcs., Waaren mit geringer Geschwindigkeit befördert $9\,467\,585{,}_{30}$ frcs., ausserordentliche Erträgnisse $129\,692{,}_{60}$, Summa $14\,041\,511{,}_{45}$ frcs.

Dieser Einnahme stehen die Ausgaben mit $6\,789\,123{,}_{36}$ frcs. gegenüber, so dass sich als Betriebsgewinn für den Grand-Central der Betrag von $7\,252\,388{,}_{09}$ frcs. ergiebt.

Der Antheil der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn-Gesellschaft an diesem Ertrage stellt sich auf $3\,092\,150{,}_{42}$ frcs. und ist um $675\,348{,}_{38}$ frcs. höher als der des Vorjahrs. Die Dividende wurde auf 20 frcs. festgesetzt.

Das Fahrmaterial wurde im Laufe des Jahres 1871 um 12 Locomotiven und 5 Tender vermehrt, und bestand im Ganzen am 1. Januar 1872 aus 53 Locomotiven, 231 Personenwagen, 117 Gepäck- und Güterwagen und 4797 verschiedenen Wagen.

—*r*— **Schweden.** Stockholm, 22. Mai. Der „Hamburger Correspondent" erfährt, dass der Englische Ingenieur Edwards und der Grosshändler Petersen in Copenhagen in diesen Tagen der Schwedischen und der Dänischen Regierung ein Gesuch um die Concession zur Anlegung eines unterseeischen Tunnels im Sunde, zwischen Helsingör und Helsingborg, überreicht haben. Sie heben in ihrem Gesuch die Wichtigkeit hervor, welche die Ausführung eines solchen Unternehmens für den Norden sowohl in mercantilischer als militärischer Hinsicht haben werde. Die Anlegung des Tunnels ist in technischer Hinsicht, nach Ansicht der Petenten, mit keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden.

—*r*.— **Euphrat-Eisenbahn.** Einem im Monitore delle str. ferr. enthaltenen Aufsatze über eine Eisenbahn von Alesssandretta an den Euphrat entnehmen wir Nachstehendes: Der Pforte wurden Vorschläge gemacht, über die Herstellung des ersten Gliedes der Kette, welche bestimmt ist, das Mittelländische Meer mit dem Persischen Meerbusen zu verbinden. Diese este Strecke wird eine Länge von 90 Engl. Meilen haben und von Alessandretta über Biregik bis zum Euphrat sich hinziehen. Die Unternehmer erbieten sich, die Arbeiten zu einem niederern Preise auszuführen, als die für die Herstellung der Rumelischen Bahnen, und nach der finanziellen Combination, welche, sie bei der Unternehmung in Anwendung zu bringen beabsichtigen dürften auch für die Ottomanische Regierung die Kosten niedriger zu stehen kommen.

Für die Linie Alessandretta-Biregik wird nur eine Garantie von 8 % beansprucht vom Zeitpuncte der Vollendung der Arbeiten an,

welche innerhalb zweier Jahre herbeizuführen zugesichert wird. Der Name des Unternehmers — Herr Brassay — bietet im Hinblicke auf die reiche Erfahrung und die Fülle der Mittel, die ihm zur Verfügung stehen, vorzügliche Bürgschaft für die vollkommene Ausführung des Unternehmens.

Für die Linie lässt sich eine bedeutende Zukunft erwarten. Zu Biregik geschieht der Uebergang über den Euphrat auf einem Boote; unmittelbar nach diesem Ueberfahrts-Puncte gehen die Strassen in 3 Richtungen auseinander: die eine nach Nord-Osten gegen Diarbekir, die andere nach Süd-Osten gegen Mardine und Mussul, die dritte nach Süden nach Mesopotamien. Eine Eisenbahn, welche diese Ueberfahrt mit dem Meere verbindet, würde nicht nur den ganzen Flussverkehr von Bagdad, den Landverkehr von Mesopotamien und den oben genannten Handelsplätzen an sich ziehen, sondern würde auch wegen des gebotenen leichteren Verkehres mit Van und Murh dazu führen, dieser Verbindung mit dem Mittelländischen Meere den Vorzug vor dem schwierigen und mühsamen Wege sichern, der jetzt zurückzulegen ist, um zum Schwarzen Meere zu gelangen.

Wenn es auch zur Zeit schwierig ist, den Gesammtwerth dieses Verkehres auch nur annähernd zu schätzen, so lässt sich derselbe doch als ein bedeutender annehmen. Die Herstellung der in Rede stehenden Strecke legt den Unternehmern keinerlei Verbindlichkeit auf hinsichtlich einer eventuellen Weiterführung; übrigens dürfte diese Strecke immerhin in westlicher Richtung als der Anfang der grossen, zwischen dem Mittelländischen Meere und dem Persischen Meerbusen projectirten Linie anzusehen sein, welcher Linie der Vorzug hinsichtlich des Verkehrs mit Indien gesichert ist.

## Technisches.

**Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 14. Mai 1872. Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Quensell. Herr Stappenbeck hielt einen Vortrag über die Reform des Eisenbahn Tarif-Wesens. Der Vortragende erläuterte zunächst, in welcher Weise sich das Tarifwesen, in specie das Güter-Tarifwesen, auf das er seine Darstellung beschränkte, bei den Deutschen Eisenbahnen historisch entwickelt hat. Als die ersten Deutschen Eisenbahnen dem Betriebe übergeben wurden, seien die Tarife für den Gütertransport nicht sowohl nach festen national-öconomischen oder eisenbahn-betriebstechnischen Principien, als vielmehr mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft der von den Bahnen berührten Gegenden, die hauptsächlichsten Transport-Artikel und die bisher für deren Beförderung gezahlten Fuhrlöhne in wesentlich kaufmännischer Weise gebildet worden. Mit den in solcher Weise systemlos gebildeten Frachtsätzen und Classificationen der Transportgegenstände hätte jede Verwaltung nicht minder systemlos weiter experimentirt, je nachdem wirkliche oder vermeintliche, allgemeine oder locale Handels-Interessen oder später auch Concurrenzrücksichten eine von der bisherigen abweichende Behandlung einzelner Artikel zu erheischen schienen. Allmählig sei in diese Entwickelung eine Art von Princip hineingekommen, indem die Eisenbahnen in Uebereinstimmung mit den Motiven, durch welche die unaufhörlichen Anträge auf Frachtermässigungen begründet zu werden pflegten, dem Werth des Gutes bei der Tarifirung eine besondere Bedeutung beimessen und hochwerthige Güter in höhere, geringwerthige in niedrigere Classen einreihen zu müssen glaubten. Insbesondere sei allmählig der Grundsatz zu unbeschränkter Geltung gelangt, dass fertige Fabricate mit hohen, Halbfabricate mit geringeren, Rohstoffe und Rohproducte mit den niedrigsten Frachten zu belegen seien. Die Frachtermässigungen, auf welche das Publicum fortwährend hindrängte, hätten sich nun aber bei allgemeiner Beachtung dieses Werthprincips nicht nur in der Art vollzogen, dass einzelne Artikel aus einer eine grosse Menge von Gegenständen umfassenden Hauptclasse in eine niedrigere derartige Classe versetzt wurden. Man hätte häufig gefunden, dass einzelne Artikel, für welche die Fracht einer bestimmten Classe zu hoch erschien, doch immerhin eine noch etwas höhere Fracht, als die der nächstniedrigeren Classe zu ertragen im Stande wären, und dann für solche Artikel Specialtarife unter Zugrundelegung von Einheitssätzen gebildet, welche zwischen denen zweier Hauptclassen in der Mitte lagen. Da nun die Belastungsfähigkeit der einzelnen Artikel in den verschiedenen Gegenden Deutschlands je nach deren Entfernung von den Productions- oder Consumtions-Orten oder sonstigen localen Verhältnissen verschieden aufgefasst wurde, dazu auch die Concurrenz sei es von Wasserstrassen oder Schienenwegen, und zwar überall in verschiedenartiger Weise, sich geltend machte, sei das Bild der Tarife ein ausserordentlich buntes und verworrenes geworden. In den Localtarifen der einzelnen Bahnen wie in den immer zahlreicher werdenden, einen Complex von mehreren Bahnen umfassenden Verbandstarifen beständen die verschiedenartigsten Classificationen und sei es allmählig so weit gekommen, dass dem Publicum die Uebersicht über die bestehenden Tarife und die Berechnung der billigsten Frachten auf das Aeusserste erschwert würde, andererseits aber auch die Eisenbahnen kaum mehr Güter-Expedienten finden könnten, welche die enorme Menge der bestehenden Tarife zu übersehen und in jedem einzelnen Fall richtig anzuwenden im Stande wären. Es trete deshalb an die Eisenbahnen in dringlichster Weise die Aufgabe heran, auf Mittel und Wege zur Beseitigung der vorhandenen Uebelstände zu sinnen. Vielleicht sei es möglich, für alle Bahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins eine gemeinschaftliche Classification mit bindender Kraft für alle Vereinsmitglieder einzuführen, deren Fortentwickelung einem mit festen Befugnissen ausgestatteten Organ des Vereins zu übertragen wäre. Eine solche Classification würde aber bei Anlehnung an die jetzigen Verhältnisse eine ausserordentlich complicirte werden, und die Bildung von Specialtarifen für eine grosse Menge wichtiger Verkehrsartikel dem Ermessen der einzelnen Bahnen überlassen müssen. Es frage sich deshalb, ob nicht eine solche Maassregel als eine nur halbe zu verwerfen und zu einem von dem bisherigen ganz abweichenden Princip der Tarifconstruction überzugehen sei.

In der That sei das jetzige Princip, für Güter von grossem Werth hohe, für Güter von geringem Werth niedrigere Frachten zu erheben, sowohl von volkswirthschaftlicher wie vom eisenbahntechnischen Standpuncte aus zu verwerfen. Vom volkswirthschaftlichen Standpunct aus sei geltend zu machen, dass der Werth der Güter im Wesentlichen durch die auf die Herstellung oder auf die Ermöglichung eines Verbrauchs derselben verwendete Arbeit bedingt werde. Zu dieser Arbeit gehöre aber auch der Transport, der sogar in ganz eminentem Sinn ein werthbildender Factor sei, wie sich dies z. B. bei Erzen, Kohlen etc. klar zeige. Es sei deshalb unlogisch, zu behaupten, dass Güter, die wesentlich und jedenfalls zum Theil durch die darauf verwendeten Transportkosten einen hohen Werth erlangt haben, bei weiterem Transport eine höhere Fracht ertragen könnten, als Güter von niedrigem Werth, dessen geringe Höhe wesentlich oder doch zum Theil auf das geringe Maass der darauf verwendeten Transportkosten zurückzuführen ist. Auch vom eisenbahntechnischen Standpuncte aus lasse sich die Rücksichtnahme auf den Werth der Güter bei der Tarifbildung nicht rechtfertigen, weil dieser Werth auf die Höhe der Betriebskosten keinerlei Einfluss ausübe. Das jetzige Tarifsystem, insbesondere die verschiedenartige Tarifirung der Güter nach der Unterscheidung von Rohproducten, Halb- und Ganz-Fabricaten sei auch häufig der Industrie direct schädlich, indem durch die höhere Tarifirung der Fabricate die naturgemässe Entwickelung der Fabrication an den Productionsorten verhindert werde. Rationell und den Interessen des Publicums wie der Eisenbahnen gleichmässig entsprechend sei allein die den Werth der Güter ganz ignorirende gleichartige Behandlung aller Transport-Artikel, so dass für jedes Collo Stückgut der gleiche, lediglich nach dem Gewicht zu bemessende Satz, für alle Wagenladungsgüter der gleiche, nach der Tragfähigkeit der Wagen zu berechnende Satz erhoben werde. Für die Wagenladungsgüter möge man 2 verschiedene Tarifsätze festsetzen, je nachdem sie in bedeckten oder offenen Wagen gefahren werden. Denn wenn auch der Unterschied in den Selbstkosten der Beförderung bei den beiden Arten von Wagen nur unerheblich sei, so lasse sich doch eine derartige Unterscheidung sehr wohl mit Rücksicht darauf rechtfertigen, dass nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, resp. des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Haftpflicht der Eisenbahnen für die nach Vereinbarung mit dem Versender in offenen Wagen zu befördernden Güter eine geringere ist. Die Beibehaltung einer derartigen Unterscheidung biete auch den practischen Vortheil, dass sie den Uebergang von dem bisherigen Classificationsprincip zu dem Gewichts- und Wagenraum-System dem Publicum wie den Eisenbahnen selbst erheblich erleichtert, indem thatsächlich der Regel nach die zur Zeit höher tarifirten werthvollen Güter in bedeckten Wagen, die niedriger tarifirten geringwerthigen Güter in offenen Wagen gefahren zu werden pflegten. Ein völlig unvermittelter Uebergang von dem bisherigen System zu dem Gewichts- und Wagenraum-System werde sich überhaupt kaum ermöglichen lassen. Insbesondere würden alle die Rohproducte, deren bisherige vorzugsweise billige Beförderung so erheblich zur Hebung des nationalen Wohlstandes beigetragen habe, auch bei Einführung des neuen Systems einstweilen noch in ihrer jetzigen Ausnahmestellung zu belassen sein. Denn während einerseits die Erhöhung der zur Zeit für diese Massen-Artikel bestehenden Sätze ohne die grösste Schädigung der Industrie durchaus unmöglich sei, könne es andererseits den Eisenbahnen nicht zugemuthet werden, sofort und unvermittelt die Frachtsätze für alle in offenen Wagen zu befördernden Güter den so niedrigen Frachtsätzen für die Massenartikel gleichzustellen und dadurch wenigstens für die nächste Zukunft eine erhebliche Verminderung ihrer Einnahmen herbeizuführen. Es möchte auch keinem Bedenken unterliegen, das reine Gewichts- und Wagenraum-Princip vorläufig noch mit Bezug auf einzelne besonders wichtige und vorzugsweise Conjuncturen unterworfene Artikel der jetzigen höheren Tarifclassen, wie z. B. Getreide, Mehl, Eisenwaaren, Eisenbahnschienen, Wolle etc., zu durchbrechen, deren jetzige Frachtsätze weder wesentlich erhöht noch erheblich ermässigt werden dürfen, wenn nicht die finanziellen Interessen des Publicums oder der Eisenbahnen in empfindlicher Weise geschädigt werden sollen. Immerhin würde schon etwas Grosses damit gewonnen sein, wenn das Gewichts- und Wagenraum-System von allen Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen ihren Tarifbildungen als das eigentlich maassgebende zu Grunde gelegt würde. Die Anzahl der einstweilen noch beizubehaltenden Specialtarife werde sich mit der Zeit, wenn sich erst Handel und Industrie in die neue Anschauung hineingelebt, ihre Calculationen und Speculationen derselben accomodirt hätten, immer mehr vermindern und jedenfalls werde die erste, wenn auch

noch so sehr modificirte Einführung des neuen Systems gegenüber der jetzigen Verworrenheit des Tarifwesens einen grossen, für das Publicum wie für die Eisenbahnen gleich segensreichen Fortschritt darstellen. In Betreff der eigentlichen Preisbildung im Tarifwesen herrsche bei den Deutschen Eisenbahnen eine ebenso grosse Verschiedenheit, wie in der Classification der einzelnen Artikel. Gleich sei nur das Princip der Berechnung der Fracht nach dem Gewicht der Güter einerseits und nach der Länge der Transportstrecke andererseits: nach der Centnermeile. Durchaus verschieden dagegen seien die bei den einzelnen Bahnen innerhalb der verschiedenen Classen pro Centner und Meile zur Erhebung gelangenden Einheitssätze, die Berechnung besonderer Expeditionsgebühren, die Normirung der Tarife nach einer fallenden Scala etc. Diese Verschiedenheit wirke aber keineswegs so schädlich, wie das jetzige Classificationswesen, und finde in der Verschiedenheit der Bau- und Betriebskosten der einzelnen Bahnen sowie in der Mannigfaltigkeit der Concurrenzverhältnisse ihre Rechtfertigung. Eine gleichmässige Normirung der Centnermeilensätze sei bei der Gestaltung des Deutschen Eisenbahnwesens eine absolute Unmöglichkeit. Das Publicum habe aber auch an einer so weitgehenden Nivellirung kein Interesse; es habe ein solches nur an der Uebersichtlichkeit und an der Billigkeit der Tarife. In letzterer Beziehung bilde aber die Concurrenz den besten Regulator, einen besseren jedenfalls, als eine zu weit gehende Gleichmacherei. Die Eisenbahnen würden, wenn sie an die Einführung des Gewichts- und Wagenraum-Systems herangingen, die Sätze für die Stückgut- und die Wagenladungs-Classen im Wesentlichen in Uebereinstimmung mit den Sätzen der höheren Classen ihrer jetzigen Tarife zu bilden haben. Da diese Sätze unter Berücksichtigung wie der Selbstkosten so der übrigen maassgebenden Momente gebildet und als im Wesentlichen ausreichend erkannt seien, so würden die Bahnen bei der Uebertragung derselben auf das neue System aller Wahrscheinlichkeit nach keine finanzielle Einbusse irgendwie erheblicher Art erleiden. Im Grossen und Ganzen werde dies sicherlich auch bei der Landwirthschaft, dem Handel und der Industrie der Fall sein. Bei den Elsass-Lothringischen Bahnen sei ein auf dem Gewichts- und Wagenraum-Princip beruhender Tarif bereits eingeführt und seien der Handel- und Gewerbestand der wiedergewonnenen Lande durchaus damit zufrieden. Auch einige grosse Verbände des alten Deutschlands hätten im Verkehr mit Stationen dieser Bahnen das gleiche System angenommen. Dieses Beispiel würde wahrscheinlich vielfach Nachfolge finden, und wenn, wie zu erwarten, auch die Preussischen Staatsbahnen zur Einführung des neuen Systems ermächtigt werden sollten, so werde sicherlich das Gewichts- und Wagenraum-System allmählig bei allen Eisenbahnen Deutschlands zur Einführung gelangen zum Vortheil des Publicums wie der Eisenbahnen selbst.

Herr Dr. Wedding sprach über den Einfluss des mechanischen Puddelns auf die Fabricationskosten der Eisenbahnschienen. Die stetige Steigerung der Löhne beim Puddeln habe seit langer Zeit zu Versuchen geführt, die Handarbeit des Kratzens und Luppenmachens durch mechanische Hülfsmittel zu ersetzen. Zunächst versuchte man, die Kratzen durch Maschinen zu bewegen und in der That habe sich diese Methode da, wo man ein sehr gleichmässiges, langandauerndes Kratzen erforderndes Roheisen verbraucht, bewährt. Auf den meisten Werken sei aber eine Ersparniss dadurch nicht gewonnen, weil die Kratze zwar durch die Maschine geführt, aber dennoch mit der Hand geleitet werden musste, um Ansätze, Ungleichmässigkeiten u. s. w. sofort entdecken und ausgleichen zu können, und weil die ungleich mehr Kraftaufwand erfordernde Arbeit des Luppenmachens nicht durch die Maschine verrichtet werden konnte. Der Vortragende beschrieb die Einrichtung derartiger Vorrichtungen und ging dann zu den jedenfalls vollkommneren Apparaten über, welche sowohl das Rühren, als das Luppenmachen auf mechanische Weise ausführen. Diese Apparate bestehen in rotirenden Gefässen. Hervorzuheben sei insbesondere ein von dem Nordamericaner Danks angewandter Ofen. Eine Commission des Englischen Iron and Steel Institute habe in diesem Jahre die Leistung eines solchen Ofens untersucht, denselben brauchbar befunden und die Anwendung für England empfohlen, wo der Erfinder nunmehr den Bau von 200 Apparaten gegen eine Prämie von 50000 £ und 2 shilling per tonn Eisen gestatte. An Arbeitslöhnen könne bei diesem Verfahren jedoch nur gespart werden, wenn es gelinge, von der zur Bedienung eines Ofens erforderlichen Zahl Arbeiter gleichzeitig mehrere Oefen bedienen zu lassen und sei die im „Berggeist" von Tappe angestellte Berechnung, wonach in Westphalen das Handpuddeln gegenwärtig noch billiger sei, für einen einzelnen Ofen gewiss zutreffend. Der Vortragende hielt es für empfehlenswerth, auch in Deutschland schon jetzt mit Versuchen bezüglich dieses Ofens vorzugehen, um im Falle unverhältnissmässiger Lohnforderungen bereits Resultate an der Hand zu haben. Schliesslich sprach der Vortragende seine persönliche Ansicht dahin aus, dass der Weg: „durch das mechanische Puddeln einen allgemeinen Fortschritt zu machen", überhaupt ein falscher sei, dass vielmehr der Bessemerprocess berufen sei, das Puddeln ganz zu verdrängen. Wenn dies gegenwärtig noch nicht geschehen sei, so liege das daran, dass man für den Bessemerprocess ein phosphorfreies Roheisen brauche, solches aber nicht in hinreichenden Quantitäten zu beschaffen sei. So lange es nicht gelungen sei, den Phosphor beim Bessemern zu entfernen, könne allerdings Tunners Ansicht, nach welcher der Danks'sche Process eine Ergänzung des Bessemerns sein würde, als richtig bezeichnet werden; aber es müsse vor allen Dingen das Bestreben auf die Unschädlichmachung des Phosphors beim Bessemern gerichtet sein und dazu gebe allerdings der Danks'sche Ofen einen Fingerzeig. Es wäre wünschenswerth, wenn die Bessemer-Fabricanten den Versuch machten, an Stelle des gegenwärtig gebrauchten kieselsäurereichen Futters der Bessemer-Birnen ein auf ähnliche Weise aus Eisenoxyd und metallischem Eisen hergestelltes (basisches) Futter zu benutzen.

*t.* **Communication zwischen England und dem Continent.** Aus einer Mittheilung der Civil-Ingenieure Allen und King in der Times vom 21. Mai entnehmen wir Folgendes über die verschiedenen Projecte zur Verbesserung der Communication zwischen England und Frankreich:

Das Project, welches zur Zeit am meisten Aussicht auf Verwirklichung zu haben scheint, ist von dem bekannten Ingenieur Fowler, dem Erbauer der Londoner unterirdischen (Metropolitan) Bahn, aufgestellt. Derselbe beabsichtigt grosse Fährboote, welche ganze Eisenbahnzüge tragen sollen, zwischen Dover und einem neuen Hafen, der zu Audreselles an der Französischen Küste erbaut werden soll*, in Fahrt zu setzen, da die Häfen von Calais und Boulogne für diesen Zweck keine genügende Wassertiefe haben. Die Anlagekosten dieses Projectes sind im Ganzen auf 2 bis 3 Millionen £ veranschlagt, mit Einrechnung der erforderlichen Aenderungen des Hafens von Dover, der Anlage von hydraulischen Hebevorrichtungen und des Baues der nöthigen Anschlussbahnen an beiden Ufern. Die Bauzeit ist dabei zu 3 Jahren angenommen.

Ein zweites Project, von Murray und Hall aufgestellt, beschränkt sich auf eine Verbesserung der Häfen von Newhaven und Dieppe und auf Einführung grosser Dampfer für diese Route, wobei auf eine Ueberführung der Eisenbahnwagen nicht zu rechnen ist. Bisher kamen von dem Gesammtverkehr zwischen England und Frankreich kaum 15 Procent auf diese Route, dagegen auf die kürzesten Routen über Dover und Folkestone resp. 45 und 35 Procent, indem die übrigen 5 Procent auf die Route Southampton-Havre entfallen. Es scheint nun kein genügender Grund vorzuliegen, die längere Route Newhaven-Dieppe jenen kürzeren und weit frequenteren Routen vorzuziehen.

Mehr Beachtung verdient ein drittes Project, von Low und Hawkshaw aufgestellt, das bekannte Canal-Tunnelproject, welches natürlicherweise unabhängig von den bestehenden Häfen von Dover, Folkestone und Newhaven ist. Die Anlagekosten sind zu 10 Millionen £ veranschlagt und die Rentabilitäts-Berechnung ergiebt für dieses hohe Anlagecapital nur eine sehr magere Verzinsung, selbst unter der Voraussetzung, dass die Betriebskosten verhältnissmässig geringer wie auf gewöhnlichen Bahnen sein und dass die Zahl der Passagiere sich vervierfachen würde.

Ein viertes Project, das Project einer Brücke zwischen Dover und Cap Grisnez, hat noch weniger Aussichten, weil die auf 30 Millionen £ veranschlagten Anlagekosten so übertrieben hoch werden, dass an eine Rentabilität des Unternehmens gar nicht mehr zu denken sein würde.

Wenn nun auch vielleicht das Tunnelproject zur Ausführung kommen sollte, so müssen, da die Bauzeit für diesen Tunnel auf 10 bis 15 Jahre zu veranschlagen ist, einstweilen schon Verbesserungen in den bisherigen, sehr unvollkommenen, Communications-Einrichtungen eingeführt werden.

In neuester Zeit ist nun vom Ingenieur Carl Pieper in Dresden ein fünftes Project aufgestellt, welches in einfacher und practischer Weise eine solche verbesserte Communication erstrebt. Nach diesem Plan sollen grosse, aber flachgebaute Schiffe, von höchstens 6 Fuss Tiefgang mittelst Dampfkraft an einem oder mehreren Paaren von Drahtseilen entlang gezogen werden, welche quer durch den Canal, von Hafen zu Hafen, gelegt sind. Durch die Führung an diesen Drahtseilen soll auch die Bewegung der Schiffe bei stürmischem Wetter eine verhältnissmässig ruhige werden. Auf solche Weise hofft man die Ueberfahrt zwischen Folkestone und Boulogne in $1^1/_2$ Stunden oder weniger Zeit bewerkstelligen zu können. Die Anlagekosten für dieses Project sind nur auf 100000 £ oder 200000 £ veranschlagt, je nachdem man die Anlage einfach oder doppelt machen, d. h. gleichzeitig nur in einer Richtung oder in beiden Richtungen fahren will. Herr Pieper hat sich bei Ausarbeitung dieses Projectes auf die Erfahrungen gestützt, welche man mit der ausgedehnten Kettendampfschifffahrt auf der Elbe und auf andern Flüssen des Europäischen Continents gemacht hat.

Neben diesen Projecten zur Verbesserung der Communication zwischen England und Frankreich ist in neuester Zeit auch die Herstellung einer bessern Verbindung zwischen Norddeutschland und England, und zwar durch Einrichtung einer Dampferlinie zwischen Vlissingen und Harwich, wiederholt in Anregung gekommen. Die Dampfer sollen nach demselben Modell gebaut werden wie die Postdampfschiffe der Route Dublin-Holyhead, und hofft man damit die Fahrt zwischen Harwich und Vlissingen in $4^1/_2$ Stunden ausführen zu

* Siehe Jahrg. 1869 No. 50 S. 781 dieser Zeitung. Die Red.

können. Es ist zu dem Zweck eine Erweiterung und Verbesserung des Hafens von Harwich erforderlich, wofür die Great Eastern Eisenbahngesellschaft schon die Genehmigung des Parlaments beantragt hat. Eine Erweiterung des Hafens von Vlissingen wird von der Holländischen Regierung ausgeführt. Dieselbe Regierung lässt eine Bahn von Tilburg nach Arnheim erbauen, damit der durchgehende Verkehr zwischen Vlissingen und Berlin in Zukunft über Arnheim, Salzbergen, Osnabrück, Hannover gehen kann. Mittelst dieser neuen Route hofft man in Zukunft die Fahrt von London nach Berlin in 23 Stunden ausführen zu können, während man jetzt noch auf den Routen über Köln und Calais oder Ostende 34 Stunden gebraucht, mit Einschluss eines entbehrlichen dreistündigen Aufenthaltes in Köln.

## Literatur.

*st.* **Statistik des Böhmischen Braunkohlen-Verkehrs der K. K. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1871.** Mit einer Specialkarte der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und deren Nachbarbahnen, einer Circulationskarte der Kohlentransporte und zwei graphischen Darstellungen. Im Selbstverlage der K. K. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. 1872.

Gleich wie für das Betriebsjahr 1870 hat die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft auch für das Betriebsjahr 1871 in einer Anzahl Tabellen die Statistik ihres Kohlenverkehrs veröffentlicht und lässt sich daraus ersehen, dass dieser Verkehr sich gegen das Vorjahr wieder bedeutend weiter entwickelt hat.

Der Gesammt-Kohlen-Verkehr auf der genannten Bahn wird in den vorliegenden Tabellen in drei Haupt-Kategorien eingetheilt, und zwar in den Local-Verkehr, in den Transito-Verkehr nach dem Inlande und in den Transito-Verkehr nach Deutschland.

Der Local-Verkehr enthält die zur Elbe behufs Einschiffung transportirten Quantitäten, alle Sendungen nach den Stationen der eigenen Linien, sowie diejenigen für den eigenen Regiebedarf.

Der Transito-Verkehr nach dem Inlande begreift in sich: alle Kohlensendungen via Aussig, einerseits in der Richtung gegen und über Prag, andererseits in der Richtung über Bodenbach-Tetschen nach der Böhmischen Nordbahn. In diesen Verkehr gehören sodann auch diejenigen Sendungen, welche in Aussig auf die Staatsbahn übergehen, und entweder für deren Regiebedarf oder für die in der Nähe von Aussig befindlichen Fabriken bestimmt sind.

Der Transito-Verkehr nach Deutschland enthält alle Sendungen via Aussig-Bodenbach nach Sachsen und weiter. Seit dem Monat September 1871 ist die Verbindung der Böhmischen Nordbahn bei Warnsdorf mit der Sächsischen Staatsbahn bei Grossschönau eröffnet worden und es geht ein Theil der Sendungen nach Sächsischen Stationen seit jener Zeit auf dieser neuen Route.

Der Local-Verkehr wird nur allein mit Wagen der Aussig-Teplitzer Bahn betrieben.

Für den Inlandsverkehr in der Richtung gegen Prag wurde im September 1871 ähnlich den für den directen Verkehr nach Deutschland geltenden Grund-Principien ein gemeinschaftlicher Wagenpark gebildet, an welchem sich von fremden Bahnen die K. K. pr. Oesterr. Staatsbahn, Turnau Kralup-Prager und die Oesterr. Nordwestbahn betheiligten. Dieser Park hatte in der Winterperiode 1871/72 die Maximalhöhe von 600 Wagen mit je 200 und 225 Ctr. Tragfähigkeit erreicht. Im Verkehre mit der Böhmischen Nordbahn besteht ein Vertrag, wonach dieselbe 64%, Aussig-Teplitz 36% des Wagen Bedarfes stellt.

Der seit 1866 bestehende gemeinschaftliche Wagenpark für den directen Verkehr nach Deutschland konnte vor Schluss des Jahres 1871 nicht ganz auf die beabsichtigte Höhe von 2000 Wagen gebracht werden, da die Deutschen Bahnverwaltungen noch immer zufolge des Krieges nicht in der Lage waren, die ihnen zufallende Anzahl zu stellen.

Tabelle I. Ausweis der von den einzelnen Kohlenwerken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Verfrachtung übergebenen Kohlen-Quantitäten. Wie im Jahre 1870 so lieferten auch 1871 am meisten die Milada-Julien- und Neu-Hoffnungsschachte und zwar zusammen 4012186 Ctr. (817586 Ctr. mehr als 1870).

Tabelle II. Uebersicht der seit 1861 stattgehabten Vermehrungen der Locomotiven und Kohlenwagen auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Genannte Bahn, die 1861 5 Locomotiven und 130 Wagen, im Jahre 1870 20 Locomotiven und 876 Wagen hatte, besass 1871 25 Locomotiven und 1230 Wagen. Ausserdem sind noch 100 Equipage-Wagen à 200 Ctr. Tragfähigkeit vorhanden, welche gleichfalls öfters zu Kohlentransporten verwendet werden.

Tabelle III. Kohlen-Verfrachtungen der einzelnen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn seit dem Jahre 1860—1870. Die grösste Quantität, nämlich 9736600 Ctr. verfrachtete die Station Karbitz im Jahre 1870.

Tabelle IV. Gesammt-Kohlen-Verkehr auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach den Versandt-Stationen und Verkehrs-Richtungen. Der Gesammt-Kohlenverkehr betrug im Jahr 1871 27830420 Ctr. (3901250 Ctr. mehr als 1870), wobei die Station Karbitz allein mit 35% betheiligt ist.

Tabelle V. Gesammt-Kohlen-Verkehr auf der K. K. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1871. Nach Monaten. In Zoll-Centnern. Der grösste Verkehr fand statt im November mit 2722730 Ctr., der geringste im Januar mit 2006790 Ctr.

Tabelle VI. Uebersicht der durchschnittlichen täglichen Kohlenverfrachtungen auf der Aussig-Teplitzer Bahn im Jahre 1871 in monatlichen Zeitabschnitten. Daraus geht hervor, dass im jährlichen Durchschnitt 94022 Ctr. oder 470 Wagen per Tag verladen worden sind (gegen 396 im Vorjahre).

Tabelle VII. Ausweis über die Betheiligung der einzelnen Monate beim Kohlenverkehr der Jahre 1870 und 1871 in Procenten. Während, wie schon aus Tabelle V hervorgeht, der Gesammt-Kohlenverkehr im Jahre 1871 am grössten im November, am geringsten im Januar war, so war dagegen im Jahr 1870 der grösste Verkehr im März, der geringste im August. Aus den procentuellen Verhältnisszahlen des Sommerverkehrs zum Winterverkehr in den verschiedenen Kohlen-Verkehrs-Richtungen ist ersichtlich, dass der Sommerverkehr dabei zwischen $38_{,3}$ und $63_{,9}$% schwankt.

Tabelle VIII. Weist aus, wie viel Procente von der Gesammt-Menge der verfrachteten Kohlen die einzelnen Absatz-Bahnen vom Jahre 1866 bis 1871 bezogen haben. Im Jahre 1871 steht obenan die Aussig-Teplitzer Bahn selbst mit $29_{,1}$%; am wenigsten hat bezogen die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn nämlich $1_{,1}$%.

Die Tabellen IX und X behandeln den Local-Kohlen-Verkehr des Jahres 1871 nach Verlade-Stationen und Monaten. Von dem Gesammt-Local-Verkehr mit 8098760 Ctr. treffen am meisten, nämlich 32% auf die Verlade-Station Mariaschein und fand im Monat Juli der grösste Verkehr statt mit 1060370 Ctr.

Die folgenden 4 Tabellen enthalten die Angaben über den Transito-Kohlen-Verkehr nach dem Inlande und zwar:

Tabelle XI. Uebersicht der von den Versandtstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1871 nach den fremden Bahnen des Inlandes verladenen Kohlenquantums im Vergleiche zum Vorjahre. Sämmtliche Versandtstationen, mit Ausnahme von Ullersdorf, weisen ein Mehr aus und zwar rangirt zuerst Karbitz mit einem Plus von 1165430 Ctr.

Tabelle XII. Uebersicht der 81 Stationen der fremden inländischen Bahnen, nach welchen im Jahre 1871 Braunkohlen versendet wurden, geordnet nach der Menge des Empfanges nebst Angabe der Entfernung von Aussig. Obenan steht Lobositz mit 1278500 Ctr., untenan Littau mit 200 Ctr.

Die Tabellen XIII und XIV behandeln den directen Kohlen-Verkehr nach den einzelnen Stationen der K. K. pr. Oesterr. Staatsbahn, der Böhmischen Nordbahn und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die Tabellen XV bis XXXII enthalten die Angaben über den Transito-Kohlen-Verkehr nach Deutschland. Wir ersehen daraus u. A. Folgendes: Das von den Versandt-Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1871 nach Deutschland direct verladene Kohlen-Quantum beträgt 9554675 Ctr. oder 47700 Wagenladungen (um 1706330 Ctr. oder 8532 Wagenladungen mehr als im Vorjahr). Von den 182 Stationen Deutscher Bahnen, nach welchen im Jahre 1871 im directen Verkehr Braunkohlen gesendet worden sind, steht in Bezug auf Quantität Dresden obenan mit 1487400 Ctr., während Cassel die grösste Entfernung von Aussig hat, nämlich 66 Tarif-Meilen. Von den Stationen Deutschlands, die Kohle ab Aussig zu Wasser bezogen, erhielt Magdeburg am meisten, nämlich 2451100 Ctr., während das entfernte Hamburg noch 49300 Ctr. bezog. In welch stetiger Erweiterung das Absatz-Rayon der Braunkohlen begriffen ist, geht daraus hervor, dass innerhalb Entfernungen von 51—66 Meilen im Jahre 1867 10, im Jahre 1868 57, im Jahre 1869 69, im Jahre 1870 432 und im Jahre 1871 795 Wagenladungen versendet wurden.

## Miscellen.

**Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 24. vom 15. Juni 1872.** Chronik des Deutschen Reiches. — Zur Geschichte der Turniere am Brandenburgisch-Preussischen Hofe. V. — Die Apotheken der älteren Zeit mit besonderer Rücksicht auf die älteste Kurbrandenburgische Apothekertaxe von 1574. I. — Stadt und Land. V. — Die Provinz Hessen-Nassau. VI. — Die Hünengräber der Altmark. — Moritz von Schwinds Fresken im Landgrafensaale der Wartburg.

### Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen** (* = ausserord. Gl.-Vers.)

25. Juni Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
26. „ *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abthlg.) zu Poln. Wartenberg.
26. „ Kaiser Franz Josef-Bahn zu Wien. Tagesordnung s. S. 602.
26. „ * Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau.
26. „ Zittau-Reichenberger Eisenbahn zu Zittau.
27. „ Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
27. „ Bröthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Cöln.
27. „ Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. Bekm. S. 711.
28. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt. S. S. 635.
28. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.

28. Juni Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben.
28. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg.
28. „ Lodzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
29. „ Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin.
30. „ Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz.
2. Juli * Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
9. „ Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg.
9. „ Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) zu Ruhland.

### Einzahlungen.

**Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn.** Die zweite Einzahlung mit 10 Procent oder 9 Thlr. 17½ Sgr. ist bis 22. Juli zu leisten.

**Thüringische Eisenbahn. (Gera-Eichicht.)** Die am 1. Juli 1871 fällig gewesene 2. Einzahlung von 30 Procent auf die zu den Stammactien Lit. C gehörigen 40procentigen Quittungsbogen ist auf den Bogen No. 5246, und die per 30. December 1871 fällig gewesene 3. und letzte Einzahlung von 30 Procent ist auf die gleichen Quittungsbogen No. 5246, 6627, 6628 und 6629 bis jetzt nicht geleistet worden. Die unbekannten Inhaber der vorstehenden Quittungsbogen haben die restirende dritte bez. zweite und dritte Einzahlung unter Erstattung der statutenmässigen Conventionalstrafe von 2 Thaler pro Actie und der Verzugszinsen zu 5 Procent von den obengedachten Verfallstermine ab bis zum 15. August cr. bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Erfurt nachträglich zu leisten, widrigenfalls diese Quittungsbogen, den Bestimmungen des Gesellschaftsstatutes (§ 16) gemäss für zu Gunsten der Gesellschaftscasse verfallen und für ungültig erklärt werden müssen.

**Unstrut-Eisenbahn.** Die säumigen Actienzeichner No. 1 bis 13500 der Quittungsbogen der Prioritäts-Stammactien und Nr. 5665 bis 13000 der Quittungsbogen der Stamm-Actien werden nach §. 17 des Statuts durch Bekanntmachung des Aufsichtsraths vom 13. Juni cr. nochmals zur Zahlung der am 8. April cr. ausgeschriebenen Rate aufgefordert.

### Submissionen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 22. Juni | zu Hirsau | Württemb. Staatsb. | Hochbauten Stat. Liebenzell | — |
| 24. „ | zu Diepholz | Venlo-Hamburger E. | Maler- und Glaserarbeiten | — |
| 24. „ | zu Gera | Thüringische E | Eiserne Dachconstructionen etc. | — |
| 24. „ | Senftenberg a/Elster | Berlin-Görlitz | Erd- u Steinbau-Arbeiten | 715 |
| 24. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Wasserkrähne etc. | 695 |
| 24. „ | zu Breslau | Rechte Oderuferb. | Materialien-Verkauf | 687 |
| 24. „ | zu Attendorn | Bergisch-Märk. E. | Steine für Hochbauten | — |
| 24. „ | zu Berlin | Berlin-Hannov. E. | Locomotiv-Drehscheiben. | 715 |
| 24. „ | zu Berlin | Berlin-Potsd.-Magdeb. E. | Eiserner Oberbau der Havelbrücke. | — |
| 24. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Lagerplätze-Verpachtung | — |
| 24. „ | zu Essen | Berg.-Märk. E. | Maurerarbeiten | — |
| 25. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten und Brückenbauten der Volmethalbahn | — |
| 25. Juni | zu Hannover | Hannoversche Staatsb. | Hydraulische Krähne u. Aufzüge | 695 |
| 25. „ | Kattowitz | Oberschlesische E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 26. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Kleineisenzeug | 687 |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Drehscheibe, Wasserkrähne | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Tischler-, Dachdecker- und Klempner-Arbeiten | — |
| 26. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten M. Gladbach Stolberg | — |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Drehscheibe | — |
| 26. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsb. | Wasserkrähne | — |
| 26. „ | zu Cöln | Rheinische E. | Verkauf alter Schienen | 732 |
| 26. „ | zu Messkirch | Badische Staatsb. | Erdarbeiten Schwackenreuth-Pfullendorf | — |
| 27. „ | zu Glatz | Oberschlesiche E. | Bruchsteine | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 27. „ | zu Limburg | Nassauische E. | Erdarbeiten etc. | 731 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschienen | 687 |
| 27. „ | zu Goch | Nordbrabant-Deutsche E. | Erdarbeiten etc. | 702 |
| 28. „ | zu Cassel | Bebra-Hanau | Schienen | 702 |
| 28. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Eiserne Schwellen | 715 |
| 28. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschwellen | — |
| 28. „ | Senftenberg a. d. Elster | Berlin-Görlitz | Steinbau-Arbeiten | 743 |
| 28. „ | Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten Finnentrop-Rothemühle | — |
| 28. „ | Altena | Bergisch-Märk. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 15 Kreuzdrehscheiben | — |
| 29. Juni | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburger Eisenb. | Erdarbeiten zw. Rotenburg u. Tostedt | — |
| 30. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg. E. | Eichene Weichenschwellen | — |
| 30. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Weichenschwellen | 703 |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Dienstkleidung | — |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Kleineisenzeug | — |
| — | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Decimalwaagen etc. | — |
| 1. Juli | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Anfuhr von Oberbaumaterialien | — |
| 1. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Personenzug-Locomotiven | 743 |
| 1. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Güterzug-Locomotiven etc. | 743 |
| 2. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten Ueberruhr-Dahlhausen. | — |
| 3. „ | zu Breslau | Bresl.-Schw.-Freibg. | Eisenbahnschienen | 715 |
| 3. „ | Görlitz | Berlin-Görlitzer E. | Erdarbeiten und Brückenbauten | 703 |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | Erdarbeiten | 715 |
| 8. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erd-, Maurer- etc. Arbeiten auf Bahnhof Haspe. | — |
| 15. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Personenwagen | 731 |
| 16. „ | zu Erfurt | Werra-Eisenb. | Tuchlieferung | — |
| 22. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 743 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## (L.) Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26 — 29 und § 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der zweiundzwanzigsten regelmässigen

**am Sonnabend den 29. Juni ds. Js. Nachmittags 3 Uhr**

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses am Sonnabend den 29. Juni ds. Js. Vormittags von 11 bis 1 Uhr im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionair vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direction und Rechnungabschluss des Jahres 1871.
2) Jahresbericht des Ausschusses pro 1871.

Lübeck, den 30. Mai 1872.

**Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Thüringische Eisenbahn.

Die am 1. Juli cr. fälligen Zinscoupons der 4 und 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft und zwar:

1. Serie I (4%) Coup. No. 7
2. Serie II (4½%) „ „ 5
3. Serie III (4%) „ „ 7
4. Serie IV (4½%) „ „ 7
5. Serie V (4½%) „ „ 4

werden von dem gedachten Tage ab eingelöst:

1) in Erfurt durch unsere Haupt-Casse
2) während des Monats Juli cr.:
   a) durch die Billet-Expeditionen in den an unserer Bahnlinie gelegenen Städten nach vorausgegangener Anmeldung,
   b) die unter 1, 3, 4 erwähnten Coupons:

in Dessau durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung:
in Berlin durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Leipziger Bank;

   c) die Coupons der Serie II

in Berlin durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,

in Leipzig durch die Leipziger Bank,
in Erfurt durch Herrn Adolph Stürcke;
d) die Coupons der Serie V
in Berlin durch die Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Frankfurt a./M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt,
in Weimar durch die Weimarische Bank und
in Erfurt durch Herrn Adolph Stürcke.

Die Einlösung erfolgt nur in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr und vom 1. August 1872 ab überhaupt nur noch durch unsere Hauptcasse hier.

Erfurt, den 30. Mai 1872.

**Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

**Neubaustrecke Lübbenau-Senftenberg-Camenz** (Landesgrenze.)

Die Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf der Strecke Senftenberg-Landesgrenze von Station 836 bis Station 1205, eingetheilt in 2 Loose von ungefähr

900 und 1200 Cubikmeter Steinbaumasse

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissions-Bedingungen, Pläne, Kostenanschläge und Massenberechnungen liegen im Abtheilungs-Bau-Bureau zu Senftenberg a. d. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne, gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis **Freitag, den 28. Juni cr. Vormittags 10 Uhr** an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 8. Juni 1872.

**Die Direction.**

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

a. 2 Stück 2 mit Achsen gekuppelten Personenzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen,
b. 3 Stück mit 3 Achsen gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen,
c. 10 Stück 6rädrigen Gepäckwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf

**Montag den 1. Juli cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. für jedes Exemplar Bedingungen für die sub a, b und c aufgeführten Gegenstände bezogen werden.

Hannover, den 10. Juni 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Hannoversche Staatseisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

16 Stück mit 3 Achsen gekuppelte Güterzuglocomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf

**Montag, den 1. Juli cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. für jedes Exemplar Bedingungen bezogen werden.

Hannover, den 18. Juni 1872.

**Der Ober-Maschinenmeister.**
K. Schäffer.

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

**16 Locomotiven für Personenzüge,**
**10 Locomotiven für gemischte Züge,**

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungs-Bedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen. Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am **Montag, den 22. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 12. Juni 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen**

---

**Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle**

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

---

# The Bolton Iron & Steel Co. Bolton le Moors,
## Lancashire England.

Fabrikanten von mildcarbonisirten Guss-Stahl-Platten für Kessel- und Schiffsbekleidungen, Guss-Stahl-Schienen, Stangen und Bleche, Winkel- und Nieten-Stahl, Guss-Stahl-Gerad- und Kurbelachsen, Bandagen, Wellen, Pleiel-, Kuppel- und Kolbenstangen, Kurbeln und Kurbelzapfen,

## Guss-Stücke aus Stahl,
## schwere Schmiedestücke jeder Art aus Guss-Stahl und Schmiedeeisen.

General-Agent ***Philipp Henschel.***
**Berlin, Werderstrasse 11.**

## Norddeutscher Lloyd.

# Postdampfschifffahrt

von **Bremen** nach **Newyork** und **Baltimore**

eventuell **Southampton** anlaufend

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Donau | 22. Juni | nach | Newyork | D. Ohio | 31. Juli | nach | Baltimore |
| D. Nemesis | 25. Juni | „ | Newyork | D. Main | 3. August | „ | Newyork |
| D. Bremen | 29. Juni | „ | Newyork | D. Nemesis | 6. August | „ | Newyork |
| D. Leipzig | 3. Juli | „ | Baltimore | D. Donau | 10. August | „ | Newyork |
| D. Weser | 6. Juli | „ | Newyork | D. Köln | 13. August | „ | Newyork |
| D. Newyork | 9. Juli | „ | Newyork | D. Berlin | 14. August | „ | Baltimore |
| D. Hermann | 13. Juli | „ | Newyork | D. Weser | 17. August | „ | Newyork |
| D. Frankfurt | 16. Juli | „ | Newyork | D. Bremen | 20. August | „ | Newyork |
| D. Baltimore | 17. Juli | „ | Baltimore | D. Hermann | 24. August | „ | Newyork |
| D. Deutschland | 20. Juli | „ | Newyork | D. Strassburg | 27. August | „ | Newyork |
| D. Hannover | 23. Juli | „ | Newyork | D. Leipzig | 28. August | „ | Baltimore |
| D. Rhein | 27. Juli | „ | Newyork | D. Deutschland | 31. August | „ | Newyork |
| D. Hansa | 30. Juli | „ | Newyork | D. Frankfurt | 3. Septbr. | „ | Newyork |

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

**Passage-Preise nach Newyork:** Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

**Passage-Preise nach Baltimore:** Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Cour.

# von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan**.

D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** 7. Juli. D. **Graf Bismarck** 7. August

und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

---

# Röhren aller Art.

**Gusseiserne Muffen** und Flanschröhren; **Gezogene schmiedeeiserne** für Gas, Wasser, Dampf;

von Kupfer, Messing und Blei, **Dampfheizungsröhren** für Hoch-, Nieder- und Mitteldruck. **Bohrröhren** für Bergwerksbetrieb; Dampf-Kesselröhren nach Field System; **Brunnenröhren** für Abyssinische Brunnen.

**Röhren** für Zuckerfabriken, Brauereien und alle landwirthschaftlichen und technischen Zwecke. Alle dazu passenden Hähne, Ventile, Peet's-Ventile, Schieber und Verbindungsstücke empfiehlt die **Röhren-Fabrik** von

## Hahn & Huldschinsky,

Berlin, Gleiwitz und Leeds in England.

**Lager** in **Berlin, Wien, Breslau, Stettin, Magdeburg** und **Gleiwitz.**

---

## Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

# Hamburg und Newyork

Havre anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vandalia, | Mittwoch | 26. Juni | Morgens. | Hammonia, | Mittwoch, | 24. Juli | Morgens. |
| Westphalia, | do. | 3. Juli | | Cimbria, | do. | 31. Juli | |
| Holsatia, | do. | 10. Juli | | Vandalia, | do. | 7. Aug. | |
| Thuringia, | do. | 17. Juli | | | | | |

**Passagepreise:** 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165,** 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100,** Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55.**

zwischen **Hamburg** und **Westindien**

**Grimsby** und **Havre** anlaufend,

nach **St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Sabanilla** und von **Colon (Aspinwall)** mit Anschluss via **Panama** nach allen **Häfen des Stillen Oceans** zwischen **Valparaiso** und **San Francisco**

Dampfschiff **Borussia,** Capt. **Kühlewein** am 23. Juni.
„ **Germania,** „ **Hebich,** „ 23. Juli.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

---

Gebrauchte, sehr wohl erhaltene

## Eisenbahnschienen,

Vignolprofil leichten Calibers, zu

**Anschlussgeleisen, Bauzwecken etc.,**

offeriren ein beträchtliches Quantum

**Gebrüder Trier,**

**Lager in Eisen, Stahl u. Metallen**

**in Darmstadt.**

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

leichten Calibers zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

---

**Isolatoren à Stck. 4—6 Sgr.**

offerirt

**Bruck's Fabrik.**

Frankenstein in Schlesien.

---

**Gussröhren** zu Gas- und Wasserleitungen von 27 mm bis 1m im Lichten, mit Flanschen oder Muffen, auf 20 Atmosphären probirt, stets vorräthig bei

**E. F. Mayer** in **Cöln.**

---

**Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch**

**Fr. Schauwecker,** Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

---

**Kohlen-Körbe aus Stuhlrohr.**

erfüllen diesen Zweck, ihrer grösseren Haltbarkeit wegen, billiger wie die aus **Weiden** geflochtenen.

Ich halte stets von solide und dauerhaft gearbeiteten **50 Kilo Kohlen** fassenden Körben Lager, auch fertige jede andre vorgeschriebene Grösse prompt an und empfehle mich zu Aufträgen.

Hameln a. d. Weser.

**Carl Stoffers.**

---

In hiesiger Werkstatt der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft können ein **Maschinen-Techniker** und ein **Zeichner** sofort Beschäftigung erhalten.

Stargard i. Pommern, den 8. Juni 1872.

**F. W. Eichholz,**
Maschinenmeister der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

---

Alle Buchhandlungen u. Postanstalten liefern:

# Aus allen Welttheilen.

Illustrirte Monatshefte

**für Länder- und Völkerkunde**

und verwandte Fächer.

Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr., auch einzeln.

**Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.**

**Inhalt des Juni-Heftes 1872:**

Bilder aus Tiflis, v. E. Hörschelmann. Ueber Religion und Mission in China, von C. Müller in Fürstenwalde. Aus den Salzburger Bergen, 2. u. 3., von F. Koeck. Neucaledonien. Die Deutschen Colonien in der Provinz São Pedro do Rio grande do Sul in Brasilien, von A. W. — Schlösser und Städte in Spanien. 1. La Granja. 2. Segovia. Griechische Inseln. 1. Korfu, von R. Zöllner. Frühlingsanfang in der Baschkirei, v. W. Gross. Der Hammerhai, von C. Klotz. 22 Miscellen. Neue Bücher, Karten etc.

Mit 8 Holzschnitten.

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten und Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

No. 74. Leipzig, am 24. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Eröffnung der Ungar. Nordostbahnstrecke Szathmar-Busthyahaza und der Württemb. Staatsbahnstrecke Weil der Stadt-Nagold. — Der Deutsch-Luxemburgische Eisenbahn-Vertrag. — Eisenbahn-Kalender. — Officielle Bekanntmachungen: Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, Eröffnung der Bahnstrecken von Magdeburg (Centralbahnhof) nach Helmstedt und Schöningen. Werra Eisenbahn, General-Versammlung, Dividendenzahlung und Bilanz pro 1871. Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Zinsenzahlung. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, Dividenden-Zahlung. Lübeck-Büchener Eisenbahn, ausgelooste Obligationen. Submissionen etc. — Privat-Anzeigen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn ist die $10_{,48}$ Meilen lange Theilstrecke **Szathmar-Busthyahaza** (Fortsetzung der im Juni resp. September v. J. eröffneten Strecke Debreczin-Nagy-Szathmar) mit den Stationen

Mikola, Halmi, Fekete Ardo (Personenhaltestelle), Kiralyhaza, Huszt und Bustyahaza

**am 16. Juni d. J.** für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet worden. — Berlin, den 18. Juni 1872.

Nach der Mittheilung der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction ist eine weitere, $5_{,7}$ Meilen lange Strecke der Schwarzwaldbahn (siehe No. 49 der Eisenbahn-Zeitung per 1869) von **Weil der Stadt** bis **Nagold** mit den Stationen

Weil der Stadt, Schaffhausen, Alt-Hengstett, Calw, Teinach, Wildberg, Emmingen und Nagold

**am 20. Juni d. J.** für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet worden. — Berlin, den 21. Juni 1872.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

**Die geschäftsführende Direction**
**des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Esse.**

## Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahn-Vertrag.

In dem Friedensvertrage vom 10. Mai vorigen Jahres hatte sich bekanntlich die Kaiserlich Deutsche Regierung bereit erklärt, den Betrieb der Eisenbahnen der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft, die bislang die Französische Ostbahn-Gesellschaft geführt hatte, zu übernehmen; andererseits hatte die Französische Regierung die Verpflichtung eingegangen, sobald die Französische Ostbahn ihre Ansprüche auf diesen Betrieb ihr abgetreten habe, ihrerseits die dadurch gewonnenen Rechte der Deutschen Regierung unentgeltlich zu überlassen. Der Grund dieser Klausel lag in der geographischen Lage der Bahnen. Die beiden im Friedensvertrage vorausgesetzten Rechtshandlungen haben stattgefunden. Nachdem die bezügliche zustimmende Erklärung der Französischen Regierung eingegangen war, wurden alsbald Verhandlungen mit der Grossherzoglich Luxemburgischen Regierung, die aus den bestehenden Verträgen das Recht zur Zustimmung zu einer derartigen Abmachung ableiten zu müssen glaubte, eingeleitet. Die bezüglichen Verhandlungen sind lang und bei der Verwickelung der Verhältnisse ziemlich schwierig gewesen. Erst am 11. d. M. haben dieselben zum Abschluss eines Vertrags geführt. Derselbe wurde alsbald dem Deutschen Reichstag mit einem Gesetzentwurf vorgelegt welcher am 19. d. M. unverändert Annahme fand. Das Rechtsverhältniss, um welches es sich bei dieser Vorlage handelt, ist folgendes: Das Bahnnetz der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft, begreift eine Länge von 225 Klm., von denen etwa 55 Klm. auf dem Königlich Belgischen Gebiete sich befinden, während der Rest innerhalb des Grossherzogthums liegt. Die Ostbahn hatte den Betrieb des Netzes schon seit dem Jahre 1857 übernommen. Die Bedingungen des Betriebes sind in einer Reihe von Verträgen und Concessionen niedergelegt, die der vorliegende Vertrag erwähnt. Die Ostbahn betrieb im Ganzen und Grossen die Bahn auf ihre Gefahr und zahlte an die Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft eine jährliche feste Pacht von drei Millionen Francs; sie hat ausserdem der Grossherzoglichen Regierung gegenüber in dem letzten der Verträge von 1868 eine Reihe von Zugeständnissen gemacht, welche insbesondere den Zweck hatten, eine Subvention von acht Millionen Francs, welche die Grossherzogliche Regierung zu dem Bau der Bahn hergegeben hatte, der letzteren allmählich zu remboursiren. Es ist jedoch zur Ausführung dieser letzteren Bestimmung nicht gekommen, weil man sich über die Einzelheiten der finanziellen Regulirung nicht verständigen konnte. Der gegenwärtige Vertrag bestimmt nun, dass die Grossherzogliche Regierung darin willige, dass der Betrieb, den die Ostbahn bisher hatte, unter denselben Bedingungen wie bei dieser, auf die Deutsche Eisenbahn-Verwaltung übergehe, und zwar zunächst geführt werden solle durch die Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Strassburg oder eine andere Reichsbehörde, die etwa an deren Stelle treten möchte. Er ordnet sodann die Verhältnisse der Beamten, er ordnet die Verhältnisse der Tarife und des Betriebes und endlich die finanzielle Frage. Die ersteren Bestimmungen lassen sich kurz dahin resumiren, dass die Wilhelm-Luxemburg-Bahn verwaltet werden soll im engsten Anschluss an die Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und nach denselben Grundsätzen wie diese. Es gilt dies namentlich von dem gesammten Tarifwesen und den Betriebsreglements. Es findet eine Einheit der Verwaltung auch insoweit statt, als die Beamten sämmtlich von der Kaiserlichen Direction in Strassburg ernannt werden und ausschliesslich unter deren Disciplin stehen. In Betreff der finanziellen Regelung ist vorgesehen, dass alle diejenigen Kosten, die nothwendig aufgewendet werden müssen, um die Bahn zu verbessern und den Betrieb zu erweitern, im Laufe der Zeit amortisirt werden sollen. Die Dauer dieses Verhältnisses ist auf eben so lange bemessen, als der Vertrag, den die Ostbahn mit der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft geschlossen hatte, d. h. bis zum Jahre 1912. Es würde also auch bis zu diesem Zeitpuncte das Capital, das Seitens der Deutschen Eisenbahnverwaltung dort zu dem Zwecke aufgewendet wird, um die Bahn im Betriebe zu erhalten und zu verbessern, zu amortisiren sein. Eine Rechnungslegung Seitens der Deutschen Verwaltung gegenüber der Luxemburgischen Regierung ist nicht vorgesehen.

Wenn die Betriebsausgaben von den Einnahmen abgezogen sind, so ist zunächst zu decken, was der Wilhelm-Luxenburg-Bahn nach ihren Verträgen mit der Ostbahn an Pacht gebührt, nämlich der verhältnissmässige Theil des Jahresbetrages von drei Millionen Francs. Etwaige Ueberschüsse werden verwendet zum Ersatze der vorhin schon erwähnten Subvention von acht Millionen Francs, welche die Grossherzogliche Regierung zum Bau der Bahn hergegeben hat, und nachdem diese Subvention auf dem bezeichneten Wege getilgt sein wird, soll der verbleibende Reingewinn zu gleichen Theilen zwischen der Luxemburgischen Regierung und der Deutschen Verwaltung getheilt werden.

Das sind kurz die Grundzüge des Vertrages. Seine wirthschaftliche Bedeutung liegt weniger darin, dass grosse finanzielle Erträge für das Reich davon zu erwarten wären; sie ist aber bedeutsam für den Betrieb der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen wegen der Wechselbeziehungen, in denen der Verkehr von Elsass-Lothringen zu Luxemburg steht und für welchen Luxemburg auch in Betreff des Transits ein wichtiges Mittelglied bildet.

Die verbündeten Regierungen hatten den Vertrag dem Reichstag gleich mit der Bitte um Gewährung eines Credits vorgelegt, d. h. um Ermächtigung zur vorschussweisen Aufwendung der Mittel, welche zur Ausführung des Vertrages nothwendig sein werden. Die Höhe dieser Aufwendung ist zur Zeit noch nicht zu übersehen, nach den Daten, die in den Motiven über die letzten Einnahmen gegeben worden sind, welche aus dem Wilhelm-Luxemburgischen Netze aufkamen, ist zu erwarten, dass der bedeutendste Theil dieser Ausgaben durch die Einnahmen gedeckt werde; nach dem Vertrage hat ausserdem die Deutsche Regierung auch die Ausrüstung der Bahn zu besorgen, weil die Ostbahn mit ihrem Betriebsmaterial fortgeht.

Eine über das Gebiet des Eisenbahnwesens hinausgehende Bedeutung hat die in dem Vertrag enthaltene Verabredung über die Fortdauer des Zollvereins, der Luxemburg gegenüber auf Kündigung steht, sodann die Bestimmung über die Fortsetzung der Post- und Tele-

graphen-Verträge, die am 1. Juli d. J. abgelaufen sein würden und an deren Fortdauer die Luxemburgische Regierung ein begreifliches Interesse hat.

Eine weitere Verabredung von politischer Bedeutung nämlich die Bestimmung, dass die Neutralität des Grossherzogthums nicht beeinträchtigt werden dürfe durch die Verwaltung der Eisenbahn, Seitens der Deutschen Regierung sagt nur, dass diese bereits früher festgestellte Neutralität unter allen Beziehungen geachtet werden müsse.

Der Text des Vertrages lautet wie folgt:

Nachdem auf Grund des § 6 des Zusatzartikels I. zum Friedensvertrage zwischen dem Deutschen Reiche und der Französischen Republik, d. d. Frankfurt, den 10. Mai 1871, die Gesellschaft der Französischen Ostbahn die ihr zustehenden Rechte auf den Betrieb des Eisenbahnnetzes der Gesellschaft Wilhelm-Luxemburg auf die Französische Regierung übertragen und die Französische Regierung ihrerseits diese Rechte der Kaiserlich Deutschen Regierung abgetreten hat, haben Se. Majestät der Deutsche Kaiser und Se. Majestät der König der Niederlande, Grossherzog von Luxemburg, beschlossen, eine Vereinbarung über den Betrieb dieser Bahnen herbeizuführen und zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Se. Majestät der Deutsche Kaiser:

Allerhöchstihren Staats-Minister und Präsidenten des Reichskanzler-Amts Martin Friedrich Rudolph Delbrück, Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungs-Rath und Director im Reichskanzler-Amte Karl Joseph Benjamin Herzog;

Se. Majestät der König der Niederlande, Grossherzog von Luxemburg:

Allerhöchstihren Geschäftsträger Jean Pierre Godefroi Föhr, Doctor der Rechte,

welche, nachdem die beiderseitigen Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden worden, folgende Uebereinkunft geschlossen haben:

§ 1. Die Königlich Grossherzogliche Regierung willigt darin, dass die der Königlich Grossherzoglich Wilhelm-Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft im Gebiete des Grossherzogthums Luxemburg concessionirten Bahnstrecken bis zum 31. December 1912 durch die mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betraute Kaiserliche General-Direction in Strassburg verwaltet und betrieben werden. Die Deutsche Regierung behält sich vor, an die Stelle dieser General-Direction eine andere Reichsbehörde treten zu lassen.

Die General-Direction tritt von dem Tage der Betriebsübernahme ab in alle Rechte und Pflichten, welche sich für die Gesellschaft der Französischen Ostbahn aus den Concessionsurkunden, den Concessionsbedingungen (cahier de charges), den abgeschlossenen Verträgen und Vereinbarungen, wie solche sich in dem zu dieser Uebereinkunft paraphirten „Recueil des lois, arrêtés, conventions et autres actes relatifs aux chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince Henri dans le Grand-Duché de Luxembourg (1850—71) par P. Ruppert sousarchiviste du Gouvernement" abgedruckt vorfinden, sowie aus den am 10. Mai 1871 in Geltung gewesenen, durch das „Mémorial" publicirten Gesetzen und Verordnungen ergeben, insofern und insoweit ein, als nicht durch die gegenwärtige Uebereinkunft eine Abänderung oder Ergänzung jener Festsetzungen vereinbart ist.

§ 2. Die Deutsche Regierung verpflichtet sich, die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen zu keiner Zeit zum Transporte von Truppen, Waffen, Kriegsmaterial und Munition zu benutzen und während eines Krieges, an welchem Deutschland betheiligt sein sollte, sich derselben für die Proviantirung der Truppen auf keine die Neutralität des Grossherzogthums verletzende Weise zu bedienen, sowie überhaupt im Betriebe dieser Bahnen Handlungen, welche den dem Grossherzogthum als neutralen Staate obliegenden Verpflichtungen nicht vollkommen entsprechen, weder vorzunehmen, noch zuzulassen.

§ 3. Die Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nimmt bezüglich der Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen Domicil in Luxemburg. Wegen aller Ansprüche, welche gegen die Generaldirection aus Anlass des Betriebes der im Grossherzogthum belegenen Bahnstrecken geltend gemacht werden, ist bei den Luxemburgischen Gerichten Recht zu nehmen verbunden und sollen rechtskräftige gerichtliche Entscheidungen gegen das zur Vertretung der Generaldirection bestellte Organ verbindlich und vollstreckbar sein.

§ 4. Der Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen wird einer speciellen Verwaltung nach Maassgabe der nachfolgenden Bestimmungen übertragen:

Die Generaldirection der Eisenbahnen bestellt in Luxemburg für die specielle Leitung des Betriebes einen Beamten, welcher sie zugleich der Königlich Grossherzoglichen Regierung und dem Publicum gegenüber in allen den Betrieb der Bahnen betreffenden Angelegenheiten zu vertreten befugt und verpflichtet ist.

Der Königlich Grossherzoglichen Regierung wird von der Person dieses Beamten von der Ernennung desselben Mittheilung gemacht.

Die Königlich Grossherzogliche Regierung wird den Verkehr zwischen ihr und der betriebsleitenden Verwaltung, sowie die ihr zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte durch einen Commissar wahrnehmen lassen, welcher die Beziehungen zu seiner Regierung in allen Fällen zu vermitteln hat, die nicht zum directen Einschreiten der nach den Landesgesetzen competenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind.

Er wird seine Wahrnehmungen über etwaige Mängel in der Handhabung des Betriebes zur Kenntniss der General-Direction bringen.

Die Königlich Grossherzoglich Luxemburgische Regierung wird ein aus vier Mitgliedern bestehendes Comité bestellen und der Deutschen Regierung bezeichnen, welches auf Einladung der Königlich Grossherzoglichen Regierung oder der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen je nach Bedürfniss, jedoch mindestens vierteljährlich einmal in Luxemburg mit Vertretern der Deutschen Eisenbahnverwaltung und dem Staatscommissar zusammentritt, um seine Ansichten bezüglich der Bedürfnisse des Verkehrs und des Betriebes kundzugeben.

§ 5. Die Generaldirection der Eisenbahnen wird bei dem Betriebe der Bahnen im Grossherzogthum Grossherzoglich Luxemburgische Angehörige, sofern sie den Anforderungen entsprechen, vorzugsweise beschäftigen und anstellen, die Luxemburgischen Unterthanen, welche sie bei der Betriebsübernahme als Beamte der Französischen Ostbahn vorfindet, in ihren bisherigen Stellen und ihrem bisherigen Diensteinkommen belassen, denselben auch die unter der früheren Verwaltung etwa erworbenen Ansprüche auf Pension gewähren. Derartige Pensionszahlungen erfolgen aus Betriebsfonds zu Lasten der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen und zählen daher zu den Kosten der Bahnverwaltung (§ 11).

Deutsche, welche bei der Verwaltung der Eisenbahnen in Luxemburg angestellt oder beschäftigt werden, verlieren dadurch nicht ihre Reichs- bezw. Staatsangehörigkeit; ebensowenig gehen Luxemburgische Staatsangehörige, welche beim Betriebe der Deutschen Reichseisenbahnen angestellt oder beschäftigt werden, ihrer Staatsangehörigkeit verlustig.

Die sämmtlichen Beamten der unter Leitung der General-Direction stehenden Eisenbahnen sind ohne Unterschied des Orts ihrer Anstellung rücksichtlich der Disciplin ausschliesslich den vorgesetzten Eisenbahn-Disciplinarbehörden und den betreffenden Disciplinarvorschriften, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Landes unterworfen, in welchen sie ihren Wohnsitz haben resp. Handlungen vornehmen.

Wird die Verhaftung eines bei den zur Verwaltung übernommenen Eisenbahnen im Grossherzoglichen Gebiet angestellten Bediensteten wegen Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen von Grossherzoglichen Behörden verfügt, so werden die letzteren auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes Rücksicht nehmen und, soweit es nach den Umständen irgend thunlich ist, die nächstvorgesetzte Eisenbahnbehörde so zeitig von der beabsichtigten Verhaftung in Kenntniss setzen, dass der etwa nöthige Stellvertreter noch rechtzeitig in den Dienst eingewiesen werden kann.

§ 6. Die Dienstkleidung der im Grossherzoglichen Gebiet stationirten Beamten wird mit Ausnahme der Vorstösse (passe-poils), sowie mit Ausnahme der Nationalcocarde, die der Beamten der General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sein.

§ 7. Die Betriebs-Reglements und Tarife für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr auf den Bahnen im Grossherzogthum werden fortdauernd in Uebereinstimmung gehalten mit den jeweilig auf den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Geltung stehenden Betriebs-Reglements und Tarifen.

Sofern für die Beförderung von Steinkohlen, Erzen, Kalksteinen, Roheisen, Bausteinen, Gyps, Holz, Getreide und Kartoffeln zwischen je zwei Stationen des zur Verwaltung übernommenen Bahnnetzes zur Zeit niedrigere Frachtsätze, als sich aus den Tarifen für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ergeben, bestehen, werden dieselben auch ferner zur Erhebung kommen. Diese Vergünstigung findet jedoch nur auf volle Wagenladungen bei Aufgabe von mindestens 10000 Kilogramm auf einen Frachtbrief und an einen Empfänger und auf Entfernungen bis zu 50 Kilometer Anwendung.

Die General-Direction wird die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung in einander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, sowie die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einführen, auch directe Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Uebergangs der Transportmittel von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung einrichten und es unausgesetzt ihre Sorge sein lassen, den Verkehr auf den Bahnen im Grossherzogthum zu heben und zu beleben. Sie wird insbesondere die Hand dazu bieten, Einrichtungen zu vereinbaren, welche die Einführung eines internationalen Tarifs für die zwischen dem Grossherzogthum Luxemburg und dem Königreich der Niederlande sich bewegenden Transporte bezwecken.

Den in der Nähe der Bahn belegenen industriellen Etablissements werden wegen Gestellung von Wagen, Be- und Entladung derselben, sowie wegen des Betriebes auf den Anschlussgeleisen und der Anlage neuer Anschlussgeleise etc. keine ungünstigeren Bedingungen gestellt werden, als derartigen Etablissements in der Nähe der Bahnen in Elsass-Lothringen.

§ 8. Die von Deutschen Behörden geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch auf Grossherzoglich Luxemburgischem Gebiete zugelassen.

§ 9. Die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung wird Vorsorge treffen, resp. ihre Vermittelung dafür eintreten lassen, dass entweder kurz vor oder unmittelbar nach der Uebernahme des Betriebes durch die Deutsche Eisenbahnverwaltung zu einer Uebernahme der Geleise nebst Zubehör, sowie zur Aufnahme des Inventariums über das stehende Material und Mobiliar der Bahnhöfe, Stationen, Depots etc. geschritten, und dass der Deutschen Verwaltung die Pläne der Bahnanlagen, ein Parzellenverzeichniss von den zur Bahn gehörigen Grundstücken nach Maassgabe der Vereinbarungen im Artikel 5 des Vertrages vom 21. Januar 1868, sowie ferner die auf den Erwerb der Bahnanlagen, Grundstücke etc., und endlich die auf die Anstellung der Luxemburgischen Unterthanen als Beamte der Ostbahn-Gesellschaft Bezug habenden Documente übergeben werden.

§ 10. Die Verwaltung der von der General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen Bahnstrecken erfolgt nach den für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen eingeführten Normen auf Grundlage der alljährlich aufgestellten Etats. Eine Rechnungslegung findet bezüglich derselben nicht statt. Gleichwohl wird die das erpachtete Bahnnetz betreffende Einnahme und Ausgabe getrennt ermittelt und der Königlich Grossherzoglichen Regierung alljährlich im Monat März eine summarische Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben resp. der Ergebnisse des Betriebes im Vorjahre zu-

gestellt werden, sowie es der letzteren auch gestattet sein soll, zum Zwecke der Prüfung dieser Uebersichten innerhalb zweier Monate nach der Zustellung durch den Staats-Commissar (§ 4) von den Detailrechnungen und den Cassenbüchern, Registern etc. der General-Direction, soweit sie sich auf die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen beziehen, Einsicht zu nehmen.

§ 11. Um die Aufstellung der getrennten Betriebsrechnung zu erleichtern, beziehungsweise auf feste Grundsätze zurückzuführen, wird vereinbart:

A. Einnahmen. 1) In Bezug auf die Brutto-Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh-, Eil- und Frachtgutverkehr werden die beiden unter einer Verwaltung vereinigten Bahnnetze als getrennte Unternehmungen angesehen. Jedem Netze fällt daher der wirklich aufgekommene Bruttoertrag aus seinem Localverkehr, d. h. aus dem Verkehr zwischen seinen eigenen Stationen zu. Die Erträge aus dem directen Verkehr zwischen den Stationen beider Bahnnetze, resp. mit den Stationen fremder Bahnen werden bei gleichen Transport-Einheitssätzen, nach Ausscheidung der für Empfang- und Versandt-Station bestimmten und diesen verbleibenden Expeditionsgebühren, nach Verhältniss der in jedem Bahnnetz durchfahrenen Streckenlänge, resp. nach den für den directen Verkehr mit fremden Bahnen durch besondere Vereinbarungen für jede Bahnabtheilung festgesetzten Antheilsätzen repartirt.

2) Die Einnahmen an Pächten von Restaurationen, Dienstwohnungen, Dienstlocalen der Post- und Telegraphenverwaltung, Grundstücken, Lagerplätzen, Böschungen und Anpflanzungen, für Mitbenutzung der Bahnhöfe durch andere Bahnverwaltungen, sowie an Gebühren für die Beförderung von Privatdepeschen und aus anderen extraordinären Quellen werden jeder Abtheilung, in deren Bereich sie aufkommen, zugeführt.

3) Die Erträge aus abgängigen Betriebsmaterialien werden nach Verhältniss der in jeder Bahnabtheilung durchlaufenen Achsmeilen, Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen zusammengerechnet, repartirt.

4) Die Entschädigung für Benutzung des Betriebsmaterials durch andere Bahnverwaltungen wird nach dem unter B. II. a. festgestellten Verhältniss repartirt, wobei die von der Wilhelm-Luxemburg-Bahn zu tragende, ebendaselbst erläuterte Verzinsung den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ungeschmälert zufliesst.

B. Betriebs-Ausgaben. I. Die Wilhelm-Luxemburg-Bahn nimmt an allen Betriebsausgaben der der Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellten Bahnen Theil und zwar:

1) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniss der Bahnlänge;

2) an den Kosten für die Bahnverwaltung, sowie an den Steuern, Communalabgaben und öffentlichen Lasten nach Maassgabe der wirklichen Ausgaben innerhalb ihres Bereichs;

3) an den Kosten der Transportverwaltung und zwar: a) an den Kosten für Unterhaltung, Ergänzung und durch den Verschleiss bedingte Erneuerung der Locomotiven nach Verhältniss der von den Locomotiven auf jeder Strecke zurückgelegten Locomotiv-Achsmeilen, b) an den Kosten für Unterhaltung, Ergänzung und durch den Verschleiss bedingte Erneuerung der Wagen nach Verhältniss der von den Wagen auf jeder Strecke zurückgelegten Wagen-Achsmeilen, c) an den übrigen Transportverwaltungskosten, excl. der Kosten für Benutzung fremden Transportmaterials nach Verhältniss der zusammen zu rechnenden, auf jeder Bahnstrecke durchlaufenen Locomotiv-Achsmeilen und Wagen-Achsmeilen.

Als vereinbart gilt, dass in jedem Betriebsjahre auf je 60 000 Locomotiv-Meilen die Beschaffung einer Locomotive, auf je 80 000 Personenwagen-Meilen die Beschaffung eines Personenwagens, auf 40 000 Gepäck- und Güterwagen-Meilen die Beschaffung eines Gepäck- resp. Güterwagens als durch den Verschleiss bedingte Erneuerung (3a und b) zu erfolgen hat.

II. Da die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen eigenes Betriebsmaterial nicht besitzen, von der Deutschen Eisenbahnverwaltung mit einem solchen vielmehr auszurüsten sind, so ist die Generaldirection der Eisenbahnen berechtigt, für die Benutzung ihres Betriebsmaterials alljährlich eine Entschädigungssumme unter die Betriebsausgaben für die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen nach folgenden Grundsätzen aufzunehmen:

a) Von dem gesammten Geldbetrage, welcher für die Beschaffung (nicht auch Erneuerung oder Ergänzung, deren Kosten ohnehin zu den laufenden Betriebsausgaben zählen) der Betriebsmittel für die ihr unterstellten Bahnen wirklich verausgabt worden ist, werden, und zwar von den bei dem Beginn der Betriebsverwaltung vorhandenen, von diesem Tage ab, von den später beschafften, von dem Tage der Inbetriebnahme derselben ab, resp. von den überjährigen am Schlusse des Jahres vorhanden gewesenen für das ganze betreffende Betriebsjahr 5 Procent Zinsen berechnet und deren Summe bei den Locomotiven nebst Tendern nach Verhältniss der Locomotiv-Achsmeilen, bei den Personen-, Gepäck- und Güterwagen nach Verhältniss der Wagen-Achsmeilen, auf die einzelnen Theile des Unternehmens resp. auf die Bahnstrecken in Elsass-Lothringen und auf die im Grossherzogthum Luxemburg repartirt.

b) Die Anschaffungskosten der im Laufe des Jahres gänzlich unbrauchbar gewordenen oder veräusserten Betriebsmittel kommen von dem Gesammtbetrage des aufgewendeten Capitals in Abgang und werden die Zinsen davon nur bis zum Tage der Zurückstellung der betreffenden Betriebsmittel berechnet.

c) Was für die Benutzung fremden Betriebsmaterials gezahlt wird, wird gleichfalls für jedes Betriebsjahr auf die beiden Abtheilungen des Bahnnetzes nach Verhältniss der Locomotiv- resp. der Wagen-Achsmeilen repartirt.

III. Die Deutsche Eisenbahnverwaltung ist ferner berechtigt, für die von ihr geleisteten ausserordentlichen Aufwendungen zur betriebssicheren Herstellung der Bahn, zur Erweiterung der Bahnanlagen, Legung eines zweiten Geleises etc. von dem wirklich verausgabten Capital, und zwar vom Tage der Verausgabung ab, 5 Procent Zinsen den Betriebsausgaben hinzuzurechnen.

Diese Zinsen vermindern sich mit der fortschreitenden, im § 12 sub b vorgesehenen Amortisation des Capitals, indem die amortisirten Theile des Capitals nur bis zum Schlusse desjenigen Betriebsjahres verzinst werden, aus dessen Reinertrag die Rückerstattung erfolgt ist.

§ 12. Der von der Brutto-Einnahme nach Deckung der in Gemässheit des § 11 berechneten Ausgaben verbleibende Ertrag bildet die Netto-Einnahme des Bahnnetzes.

Aus derselben werden entnommen: a) die der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft für den im Grossherzogthum belegenen zur Verwaltung übernommenen Theil ihres Bahnnetzes zu zahlende Jahrespacht; b) ein Betrag zum Zwecke der Amortisirung des von der Deutschen Eisenbahnverwaltung für die Verbesserung der Bahn, Erweiterung und Vervollständigung der Bahnanlagen, Legung des zweiten Geleises und so weiter innerhalb des abgelaufenen Betriebsjahres aufgewendeten Capitals (§ 11 B. III.). Ein gleicher Betrag wird auch in jedem der folgenden Jahre der noch verbleibenden Pachtzeit zur Tilgung jenes Capitals verwandt. Die Höhe desselben ist also derart zu bemessen, dass die völlige Tilgung bis zum Schlusse der Pachtzeit ermöglicht wird.

Der alsdann noch verbleibende Rest wird zum vollen Betrage behufs allmähliger Erstattung der von der Königlich Grossherzoglichen Regierung der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft gewährten Staatssubvention von 8 Millionen Francs an die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung gezahlt.

So lange die Subvention nicht völlig erstattet ist, verzichtet die Deutsche Regierung auf jede Theilnahme an dem aus dem Unternehmen sich ergebenden Reingewinn.

Man ist jedoch dahin übereingekommen, dass, wenn in irgend einem Betriebsjahre die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben, einschliesslich der in in diesem Paragraphen sub a und b bezeichneten Posten, nicht hinreichen, Seitens der Deutschen Eisenbahn-Verwaltung vielmehr Zuschüsse haben geleistet werden müssen, diese sich auf das nächste Jahr resp. die nächsten Jahre übertragen und Zahlungen auf die Subventionssumme an die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung überhaupt erst zu erfolgen haben bezw. wieder aufzunehmen sind, wenn die Deutsche Regierung wegen der früheren Ausfälle resp. Zuschüsse vollständig gedeckt ist.

Sobald die durch die Königlich Grossherzoglich Luxemburgische Regierung dem Unternehmen gewährte Subvention von 8 Millionen Francs derselben vollständig zurückgewährt ist, wird der nach der Zahlung der Pacht an die Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft (sub a) und des Amortisationsbetrages (sub b) verbleibende Rest des Netto-Ertrages zur Hälfte an Luxemburg überwiesen, während die andere Hälfte der Deutschen Verwaltung verbleibt.

§ 13. Die Königlich Grossherzoglich Luxemburgische Regierung übernimmt durch den gegenwärtigen Vertrag keinerlei Garantie gegenüber der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft, dem Belgischen Staate oder der Belgischen Gross-Luxemburg-Gesellschaft, resp. den bei den abgeschlossenen Tractionsverträgen betheiligten Parteien.

Die Kaiserlich Deutsche Regierung wird die Königlich Grossherzoglich Luxemburgische Regierung gegen Ansprüche vertreten, welche von der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft in Folge des vorliegenden Vertrages auf Grund des Cahier des charges vom 9. November 1855 gegen die Königlich Grossherzoglich Luxemburgische Regierung etwa erhoben werden möchten.

Die Letztere wird von der Erhebung solcher Ansprüche der Kaiserlich Deutschen Regierung unverzüglich Mittheilung machen.

§ 14. Beide vertragschliessende Regierungen werden von dem ihnen zustehenden Rechte zur Kündigung des Vertrages vom 20./25. October 1865, betreffend die Fortdauer des Anschlusses des Grossherzogthums Luxemburg an das Zollsystem Preussens und der übrigen Staaten des Zollvereins, keinen Gebrauch machen, so lange die im § 1 bezeichneten Bahnstrecken von der Kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Strassburg oder von einer anderen, an deren Stelle getretenen Reichsbehörde verwaltet und betrieben werden.

§ 15. Die vertragenden Theile werden sich über eine Erneuerung der von der Deutschen Regierung zum 1. Juli 1872 gekündigten und mit diesem Tage ausser Kraft tretenden Post- und Telegraphenverträge, unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und der in Deutschland eingetretenen Veränderungen, verständigen.

§ 16. Die zur Ausführung des gegenwärtigen Vertrages in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahnen sich etwa als nothwendig ergebenden speciellen Bestimmungen werden von Commissarien vereinbart, welche von den beiderseitigen Regierungen ernannt und in Luxemburg zusammentreten werden.

§ 17. Der gegenwärtige Vertrag wird ratificirt durch Se. Majestät den Deutschen Kaiser einerseits und durch Se. Majestät den König der Niederlande, Grossherzog von Luxemburg andererseits, und werden die Ratificationsurkunden am 12. Juli 1872, wenn nicht früher, in Berlin ausgetauscht werden.

Die Uebernahme des Betriebes auf den in § 1 bezeichneten Eisenbahnen durch die Kaiserliche Eisenbahn-Direction in Strassburg erfolgt thunlichst bald nach Austausch der Ratificationsurkunden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten gegenwärtige Uebereinkunft vollzogen und mit ihrem Siegel versehen.

Geschehen Berlin, den 11. Juni 1872.

Delbrück. Herzog. J. P. Foehr.

Dem Vertrage sind folgende Motive beigefügt:

Das Bahnnetz der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft umfasst die Linien 1) von Luxemburg nach der Belgischen Grenze bei Bettingen mit 19 Kil., 2) von Luxemburg nach der Preussischen Grenze bei Wasserbillig mit 37 Kil., 3) von Luxemburg nach der früher Französischen, jetzt Deutschen Grenze bei Bettenburg mit 17 Kil., 4) von Luxemburg nach Spa mit 132 Kil., 5) von Ettelbruck nach Diekirch mit 4 Kil., 6) von Bettenburg nach Esch und

von Nortzange nach Ottange mit 16 Kil., überhaupt 225 Kil., von denen 170 Kilometer im Gebiete des Grossherzogthums und 55 Kilometer in Belgien belegen sind. Die Concessionirung ist successive in den Jahren 1855 bis 1861 erfolgt und zwar in den ersten Theilen an die Unternehmer Favier und Jouve, von welchen das Eigenthum der Bahnen auf die im Jahre 1856/57 gebildete Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft überging. Diese hat jedoch den Betrieb auf diesen Bahnstrecken zu keiner Zeit selbst ausgeübt, solchen vielmehr schon im Jahre 1857 an die Französische Ostbahn-Gesellschaft überlassen. Der mit der Letzteren abgeschlossene Betriebs-Ueberlassungsvertrag fand nach längeren Verhandlungen, welche zu einer neuen, zwischen der Wilhelm-Luxemburg- und der Ostbahn-Gesellschaft unterm 29./30. September 1865 abgeschlossenen Vereinbahrung führten, die Genehmigung der Königlich-Grossherzoglichen Regierung.

Diese Vereinbarung ist demnächst durch eine am 21. Januar 1868 zwischen den beiden Gesellschaften abgeschlossenen ersetzt worden, und auch diese fand am 5. December ej. die Zustimmung der Luxemburger Regierung, nachdem die Französische Ostbahngesellschaft sich dazu verstanden hatte, ausser der der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft zu zahlenden Jahrespacht von 3 Millionen Francs auch der Luxemburgischen Regierung verschiedene Concessionen, welche derselben eine grössere Einwirkung auf den Betrieb und die Festsetzung der Tarife sichern sollten, zu machen, und nachdem sie insbesondere die Verpflichtung übernommen hatte, der Regierung die zum Bau der Bahnen hergegebene Subvention im Betrage von 8 Millionen Francs zu erstatten, sobald die für diese Rückgewähr in den Concessionsurkunden festgesetzten Vorbedingungen eintreten würden.

Gleichzeitig übernahm die Französische Regierung eine Garantie für die der Ostbahn aus der Verwaltung etwa erwachsenden Einbussen, indem sie in einer zwischen dem Ministerium für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten einer- und der Ostbahn-Gesellschaft andererseits unterm 11. Juli 1868 abgeschlossenen Uebereinkunft darin willigte, dass die Einnahmen und Ausgaben jeder Art einschliesslich der jährlichen Pachtsumme, der Verzinsung und Amortisation des für das Betriebsmaterial aufgewendeten Capitals, sowie die Ausgaben für die Erweiterungsbauten, Legung eines zweiten Geleises etc. in die Betriebsrechnung für das der Ostbahn-Gesellschaft in Frankreich concessionirte sogenannte neue Bahnnetz aufgenommen würden.

Die erwähnten, zwischen der Wilhelm-Luxemburg- und der Ostbahn-Gesellschaft resp. zwischen beiden Gesellschaften und der Luxemburgischen Regierung am 21. Januar und 5. December 1868 abgeschlossenen Verträge bildeten für die Ausbeutung des Bahnnetzes des Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft durch die Ostbahn die Rechtsbasis, als in Folge des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich die an Luxemburg grenzenden Theile von Elsass-Lothringen für Deutschland erworben wurden. Dadurch erfuhr die Lage der Verhältnisse, auf welcher die abgeschlossenen Conventionen beruhte, eine wesentliche Veränderung.

Mit Rücksicht hierauf erklärte sich die Deutsche Regierung in den Zusatzartikel I. zum Friedensvertrage vom 10. Mai 1871 bereit, in die aus den geschlossenen Conventionen für die Ostbahn erwachsenen Rechte und Pflichten einzutreten, während andererseits die Französische Regierung die Verpflichtung übernahm, für den Fall, dass sie, sei es durch den Rückkauf der der Ostbahn für Französische Bahnen ertheilten Concessionen, sei es durch eine besondere Uebereinkunft in die von der Ostbahn erworbenen Rechte eintreten würde, diese innerhalb einer Frist von 6 Wochen unentgeldlich an die Deutsche Regierung abzutreten.

Die Französische Ostbahn-Gesellschaft hat durch eine Erklärung vom 27. Juni 1871 auf den Betrieb des Luxemburger Bahnnetzes verzichtet und sich bereit erklärt, das Grossherzogthum mit ihrem Material an einem ihr bekannt zu gebenden Tage zu verlassen, worauf die Französische Regierung die ihr aus dieser Verzichtleistung überkommenden Rechte durch Note vom 1. Juli 1871 an die Deutsche Regierung übertragen hat.

Die von der Letzteren mit der Grossherzoglich Luxemburgischen Regierung wegen der Ausübung der erworbenen Rechte gepflogenen Unterhandlungen haben zu dem Abschluss des vorliegenden Vertrages geführt, nach dessen Festsetzung im § 1 die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung darin willigt, dass die der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft im Gebiete des Grossherzogthums concessionirten Bahnstrecken bis zum 31. December 1912 — dem Ablaufe des Pachtvertrages der Ostbahn — durch die mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betraute Kaiserliche General-Direction in Strassburg oder durch eine andere von der Deutschen Regierung etwa einzusetzende Reichsbehörde verwaltet und betrieben werden.

Um in die ziemlich complicirten Verhältnisse Klarheit zu bringen, Differenzen thunlichst von vornherein auszuschliessen und insbesondere die von der Deutschen Regierung zu übernehmenden Verpflichtungen übersehen zu können, erschien es zweckmässig, eine von der Luxemburgischen Regierung übergebene Zusammenstellung der auf die Eisenbahnen im Grossherzogthum Bezug habenden Gesetze, Verordnungen, Conventionen und cahiers des charges etc. dem Vertragsabschluss als Basis dienen zu lassen.

Sie ist im § 1 des Vertrages angezogen und zu dem letzteren paraphirt worden.

In den Verhandlungen mit der Grossherzoglichen Regierung machten sich vorzugsweise 4 Puncte geltend:

1) Die Grossherzoglichen Bevollmächtigten legten vor Allem Werth darauf, dass durch den an Deutschland zu überlassenden Betrieb der Eisenbahnen im Grossherzogthum die Verpflichtungen, welche dem Letzteren als neutralen Staat obliegen, in keiner Weise verletzt oder beeinträchtigt würden, eine Forderung, deren Berechtigung nicht zweifelhaft sein konnte und welche zu erfüllen die Deutsche Regierung keinen Augenblick Anstand zu nehmen hatte.

Sie hat im § 2 des Vertrages entsprechenden Ausdruck gefunden.

2) Als selbstverständlich war es zu erachten, dass die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung dadurch, dass sie sich mit der Uebernahme der Eisenbahnen durch die Deutsche Verwaltung einverstanden erklärte, keine Garantie gegenüber der concessionirten Gesellschaft, dem Belgischen Staate oder der Grossherzoglich Luxemburgischen Gesellschaft, welche vertragsmässig auf der Strecke Luxemburg-Bettingen den Fahrdienst versieht, resp. der Königlich Preussischen Regierung, welche solchen auf der Strecke Luxemburg-Wasserbillig durch die Eisenbahn-Direction in Saarbrücken versehen lässt, zu übernehmen hatte und ebenso wenig war es für bedenklich zu erachten, die Luxemburgische Regierung gegen Ansprüche zu vertreten, welche von der concessionirten Gesellschaft auf Grund des Cahier des charges vom 9. November 1855 gegen sie etwa erhoben werden möchten.

3) Luxemburg hatte ferner ein Interesse daran, die Zollverhältnisse zu Deutschland, welche durch den Vertrag vom 20./25. October 1865 geregelt sind, für eine längere Zeit gesichert und ferner die Post- und Telegraphen-Verträge, welche zum 1. Juli 1872 gekündigt waren und daher mit diesem Tage ausser Kraft getreten wären, erneuert zu sehen. Die §§ 14 und 15 des Vertrages ergeben, in welcher Weise den Wünschen der Luxemburgischen Regierung Rechnung getragen ist.

4) Wie bereits erwähnt, hat die Luxemburgische Regierung den concessionirten Bahnstrecken eine Subvention, im Betrage von 8 Millionen Francs, zugewendet, deren Rückerstattung zu erfolgen hatte, sobald der Betrieb der Bahnen einen Reinertrag von mehr als 6 Procent gewährte. Nach dem Artikel 4 der Uebereinkunft vom 5. December 1868 hatte die Französische Ostbahn die Verpflichtung, die Rückzahlung der Subvention zu bewirken; die Feststellung der Summe, welche der Berechnung zu Grunde zu legen sei, war einer Vereinbarung zwischen der Grossherzoglichen Regierung und der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft vorbehalten. Eine solche Vereinbarung hat wegen der obwaltenden Meinungsverschiedenheiten bisher nicht stattgefunden und lag es somit im Interesse der Luxemburgischen Regierung, die Rückgewähr nunmehr vertragsmässig sicher zu stellen.

Die Festsetzung in den §§ 11 und 12 ergeben, das es möglich gewesen ist, den berechtigten Wünschen des Luxemburgischen Regierung unter völliger Wahrung der Deutsehen Interessen zu entsprechen.

Der Gesetzentwurf, welcher die Genehmigung des Vertrages durch den Reichstag voraussetzt, fordert eine Ermächtigung für den Reichskanzler, die zur Ausführung des Vertrages erforderlichen Geldmittel bis zur demnächstigen Regelung durch den Reichshaushalts-Etat vorschussweise zu verausgaben. Auf wie hoch sich diese Geldmittel beziffern werden, ist für jetzt nicht mit Sicherheit zu übersehen, es darf jedoch in Aussicht genommen werden, dass die Betriebskosten so wie der auf die Bahnstrecken im Grossherzogthum entfallende Antheil an der Pachtsumme durch die Betriebseinnahmen nahezu Deckung finden, und dass es sich somit bis zur nächsten Etatsfeststellung vozugsweise nur um die Kosten für Vermehrung des Betriebsmaterials sowie für etwaige dringende Bauten zur betriebssicheren Herstellung der Bahnen handeln wird.

Die Betriebseinnahmen auf den zur Verwaltung zu übernehmenden Bahnen haben bei einer Länge von 170 Kilometer im Jahre 1868 3 402 411 Francs, im Jahre 1869 4 282 986 Francs, im Jahre 1870 4 403 155 Francs, im Jahre 1871 4 2 76 279 Francs betragen und sind für die verflossenen Monate dieses Jahres derart gewesen, dass eine Steigerung auf mindestens 5 Millionen Francs erwartet werden darf.

## Eisenbahn-Kalender.

*** Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)**

27. Juni Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27. „ Oesterreichische Nordwestbahn zu Wien.
27. „ Bröthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Cöln.
27. „ Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. Bekm. S. 711.
28. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zu Glückstadt. S. S. 635.
28. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. „ Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben.
28. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges. zu Elberfeld. S. S. 610.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn zu Ronneburg.
28. „ Lodzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Warschau.
29. „ Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin.
30. Juni Leoben-Vordernberger Eisenb.-Gesellschaft zu Graz.
2. Juli * Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
9. „ Altenburg-Zeitzer Eisenb.-Ges. Altenburg.
9. „ Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) zu Ruhland.
13. „ Werra-Eisenbahn-Gesellschaft zu Hildburghausen. S. S. 749.
19. „ *Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover.
Der Generalversammlung werden Anträge zur Beschlussfassung über folgende Gegenstände vorgelegt werden:
1) Ausdehnung des Unternehmens auf den Bau von Zweigbahnen: a) von Derneburg über Bockenem nach Seesen, b) von Lehrte nach Bennigsen und c) von Löhne nach Dortmund mit Abzweigung von Wahrendorf nach Münster.
2) Beschaffung der Mittel zum Bau und zur Ausrüstung der obigen Bahnen, sowie zur vollständigen Fertigstellung der Linie Hannover-Altenbeken, nebst Vermehrung der Betriebsmittel, im

Wege der Erhöhung des Actiencapitals bezw. Ausgabe von Prioritäts-Obligationen.
3) Gesellschafts- und Betriebs-Vertrag mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und die in Folge dessen erforderlich werdende Abänderung des Gesellschaftsstatuts.

20. Juli * Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.

### Submissionen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 27. Juni | zu Glatz | Oberschlesiche E. | Bruchsteine | — |
| 27. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Hochbauten auf den Bahnhöfen der linksrheinischen Neubaustrecken | — |
| 27. „ | zu Limburg | Nassauische E. | Erdarbeiten etc. | 731 |
| 27. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschienen | 687 |
| 27. „ | zu Goch | Nordbrabant-Deutsche E. | Erdarbeiten etc. | 702 |
| 28. „ | zu Cassel | Bebra-Hanau | Schienen | 702 |
| 28. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Eiserne Schwellen | 715 |
| 28. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Eisenbahnschwellen | — |
| 28. „ | Senftenberg a. d. Elster | Berlin-Görlitz | Steinbau-Arbeiten | 751 |
| 28. „ | Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten Finnentrop-Rothemühle | — |
| 28. „ | Altena | Bergisch-Märk. E. | Eiserner Ueberbau | — |
| 29. „ | zu Saarbrücken | Saarbrücker u. Rhein-Nahebahn | Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Schwellen etc. | — |
| 29. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | 15 Kreuzdrehscheiben | — |
| 29. „ | zu Rotenburg bei Verden | Venlo-Hamburger Eisenb. | Erdarbeiten zw. Rotenburg u. Tostedt | — |
| 29. „ | zu Zürich | Gotthardbahn | Tunnelvoreinschnitt in Airolo | — |
| 30. „ | zu Hamburg | Venlo-Hamburg. E. | Eichene Weichenschwellen | — |
| 30. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Weichenschwellen | 703 |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Dienstkleidung | — |
| 30. „ | zu Köln | Köln-Mindener E. | Kleineisenzeug | — |
| 1. Juli | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Anfuhr von Oberbaumaterialien | — |
| 1. „ | zu Harburg | Venlo-Hamburger E. | Maurer- u. Zimmerarbeiten | 751 |
| 1. Juli | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Personenzug-Locomotiven | 743 |
| 1. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Güterzug-Locomotiven etc. | 743 |
| 1. „ | zu Stargard | Stargard-Posener E. | Metall-Abgänge | — |
| 1. „ | zu Berlin | Niederschles.-Märk. E. | Granit und Sandstein | — |
| 1. „ | zu Lüttich | Lüttich-Limburger E. | Altes Material | — |
| 2. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten Ueberruhr-Dahlhausen. | — |
| 3. „ | zu Breslau | Bresl.-Schw.-Freibg. | Eisenbahnschienen | 751 |
| 3. „ | zu Görlitz | Berlin-Görlitzer E. | Erdarbeiten und Brückenbauten | 703 |
| 3. „ | zu Brüssel | Belgische Staatsbahnen | Hölzer u. Drehscheiben | — |
| 4. „ | zu Breslau | Oberschlesische E. | Erd- u. Felsarbeiten Breslau-Mittelwalde | — |
| 4. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erdarbeiten u. Brückenbauten | — |
| 5. „ | zu Cassel | Bebra-Hanauer E. | Kleineisenzeng | No. 75 |
| 5. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Wasserreservoire für fünf Bahnhöfe | — |
| 6. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | 7 Stück 40füss. Drehscheiben | — |
| 6. „ | zu Neustettin | Pommersche Centralb. | Erdarbeiten Küddow-Bischofswerda | — |
| 8. „ | zu Elberfeld | Berg.-Märk. E. | Erd-, Maurer- etc. Arbeiten auf Bahnhof Haspe. | — |
| 8. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | Maurer- etc. Arbeiten | — |
| 8. „ | zu Berlin | Berlin-Hamburger E. | Erdarbeiten | 715 |
| 8. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Tenderlocomotiven | 751 |
| 8. „ | zu Stadtberge | Bergisch-Märk. E. | 2000 Stück Prellsteine | — |
| 8. „ | zu Berlin | Eisenb.-Bau-Gesellsch. Plessner & Co. | Eiserner Ueberbau Oberlausitzer Bahn | — |
| 9. „ | zu Hannover | Hannov. Staatsb. | Weichen etc. | 751 |
| 9. „ | zu Elberfeld | Bergisch-Märk. E. | 20 Thore zu Locomotivschuppen | — |
| 13. „ | zu Neustettin | Pommersche Centralb. | Erdarbeiten Briesen-Conitz | — |
| 15. „ | zu Altona | Altona-Kieler E. | Personenwagen | 731 |
| 16. „ | zu Erfurt | Werra-Eisenb. | Tuchlieferung | — |
| 22. „ | zu Strassburg | Elsass-Lothr. E. | Locomotiven | 751 |

# Officielle und Privat-Anzeigen.

## Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Mit dem 1. Juli cr. werden die neuen Bahnstrecken von Magdeburg (Centralbahnhof) nach Helmstedt und Schöningen mit den Stationen Magdeburg (Centralbahnhof), Sudenburg, Niederndodeleben, Ochtmersleben, Drackenstedt, Eilsleben, Völpke, Offleben, Schöningen, Söllingen, Jerxheim, Wefensleben und Helmstedt für den Verkehr, und zwar zunächst nur für den Frachtgutverkehr, eröffnet werden.

Die Eröffnung der Strecken für den Personen- und Eilgut-Verkehr bleibt vorläufig noch ausgesetzt und wird darüber besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Die Frachtbriefe der bezeichneten Stationen untereinander sind auf den Stationen einzusehen resp. käuflich zum Preise von 2 Sgr. pro Stück zu haben.

Die Bahn-Verbindung zwischen den im Betrieb befindlichen alten diesseitigen und den neuen Strecken ist noch nicht fertig gestellt, so dass eine directe Expedition der Güter zwischen denselben noch nicht stattfinden kann.

Ueber die Aufnahme der Stationen Magdeburg (Centralbahnhof) und Sudenburg in die directen Verkehre behalten wir uns besondere Benachrichtigung vor.

Berlin, den 20. Juni 1872.

Das Directorium.

## Werra-Eisenbahn.

Die General-Versammlung der Actionaire findet

**Sonnabend, den 13. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr**

im Saale des Schützenhauses zu Hildburghausen

statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien, oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeindebehörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis zum 5. Juli entweder hier bei unserm Büreau oder den Billet-Expeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts und die erfolgte Abänderung des al. 1 des § 26 hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von zehn Actien eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen aber ein Actionair für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communalbehörden beglaubigten Vollmachten versehen sein. Besonders machen wir darauf aufmerksam, dass es unzulässig ist, dass ein Actionär mehr als einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt und dass von dem Verwaltungsrath streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung der Generalversammlung sind:

1. Der Geschäftsbericht auf das Jahr 1871.
2. Die Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungsraths für die statutenmässig ausscheidenden aber wieder wählbaren Herren Oberbürgermeister Krell hier und Justizrath Dr. Rückert in Sonneberg.
3. Antrag des Verwaltungsraths auf Verstärkung des Wirthschaftsfonds,
4. Antrag des Herrn Julius Unger in Erfurt wegen Einführung der Werrabahn-Actien an der Börse,
5. Antrag des Herrn Finanzconsulenten Heym in Eisennach wegen der Eisenbahn Salzungen-Heimboldshausen-Hersfeld.

Für die Generalversammlung wird den Theilnehmern freie Fahrt auf der Werrabahn gewährt, worüber s. Z. die Anschläge auf den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht pro 1871 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf aufliegen.

Meiningen, den 16. Juni 1872.

Der Verwaltungsrath
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

## Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juli cr. ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

1) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden Coupons No. 7 der dies-

seitigen 4% Prioritäts-Actien, die Coupons No. 33 der 4½% Prioritäts-Obligationen, die Coupons No. 3 der 4½% Prioritäts-Obligationen Lit. B., sowie die Dividenden-Scheine No. 61 der Stamm-Actien Lit. A. B. und C. und der Coupons No. 1 von Lit. D.; ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;

2) die am 11. März cr. verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen, sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 11. März cr.)

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben, event. nach den verschiedenen Kategorien geordnet, beizufügen.

In Leipzig geschieht die beregte Einlösung (jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine ad 1) in den Tagen vom 1. bis einschliesslich 13. Juli cr. bei der Güterkasse auf unserem dortigem Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 jeden Wochentages.

Berlin, den 1. Juni 1872. **Die Direction.**

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

**Dividenden-Zahlung.**

Die aus der Rein-Einnahme des vorigen Jahres zur Vertheilung kommende Dividende ist auf 8½ pro Cent, also acht Thaler 15 Sgr. für die Stamm-Actie litr. A festgesetzt.

Dieselbe ist von jetzt ab in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr

bei unserer Haupt-Casse hier

und bis zum 5. Juli cr. auch bei

der Direction der Disconto-Gesellschaft } zu
Herrn S. Bleichröder } Berlin,
Herrn H. C. Plaut } zu
der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt } Leipzig,
Herrn J. H. Cohn zu Dessau
Herren M. A. von Rothschild & Söhne zu Frankfurt a/M.
Herrn M. J. Frensdorff, Provinzial-Disconto-Gesellschaft zu Hannover,

zu erheben.

Den einzulösenden Dividendenscheinen No. 9 ist eine Nachweisung über die Stückzahl und den Geldbetrag, mit der Unterschrift des Präsentanten versehen, beizufügen.

Magdeburg, den 14. Juni 1872. **Directorium.**

## Werra-Eisenbahn.

Die auf die Stammactien pro 1871 entfallende Dividende ist auf 3 Thlr. oder 5 Gulden 15 Kreuzer pro Actie festgestellt und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheins XIII von der Hauptcasse der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt, den Billetexpeditionen der Werrabahn und denen der Thüringischen Bahn in Weimar und Gotha nach vorheriger Anmeldung, von den Herren G. Müller & Comp. in Berlin, A. Siebert in Frankfurt a/M. und Becker & Comp. in Leipzig vom 1. k. Mts. Juli an ausgezahlt.

Die Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Coupons der 5procentigen Prioritäts-Anleihe erfolgt bei den vorgenannten Stellen, der Mitteldeutschen Creditbank hier, der Coburg-Gothaischen Creditgesellschaft in Coburg, der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart und den Herren Gebrüder Haas in Carlsruhe.

Meiningen, den 16. Juni 1872.

**Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am Montag, den 8. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr findet im Stationsgebäude in Altona die 6. Ausloosung von 90 Stück vierprocentigen und die 2. Ausloosung von 110 Stück fünfprocentigen Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. resp. II. Emission zum Nominalwerth von resp. 30 000 Thlr. und 18 200 Thlr., zusammen 48 200 Thlr., in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars statt, zu welcher Verloosung den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Zutritt gestattet ist.

Altona, den 20. Juni 1872.

**Die Direction.**
H. Tellkampf.

## Bilanz der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft pro 31. December 1871.

**Activa.**

| | | fl. | kr | fl. | kr. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Hauptbahn und Zweigbahn (Eisenach-Coburg und Coburg-Sonneberg) incl. diverser Neben-Anlagen und Vergrösserungsbauten einschliesslichaller Betriebsmittel | | | 15287377 | 50¼ |
| 2 | Bahnstrecke von Coburg bis zur Bayerischen Grenze nach der Schlussbaurechnung inclusive Betriebsmittel | | | 1122190 | 28½ |
| 3 | Werth der Materialienbestände in den Werkstätten und Magazinen und Vorschüsse auf den Betrieb 1872, soweit sie nicht durch ebenfalls 1872 gehörende Einnahmen gedeckt sind | 33958 | 11½ | | |
| | Mehrerlös aus 1871 verkauften alten Schienen über den gebuchten Werth derselben | 11800 | — | | |
| 4 | Baarbestände bei Banken, Sammelkassen und Expeditionen | | | 45758 | 11½ |
| 5 | Diverse Debitoren | | | 491397 | 2 |
| 6 | Bestand an Effecten der unter den Passivis laufenden No. 8—14 bezeichneten Fonds | | | 23658 | 41¼ |
| | | | | 535100 | |
| | Summa | — | — | 17505482 | 13½ |

**Passiva.**

| | | fl. | kr | fl. | kr. | fl. | kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Stammaktien, 50 069 Stück à 175 fl. | | | 8762075 | — | | |
| 2 | a) Prioritäts-Anleihe-Conto (Capitalrest) | 5530175 | — | | | | |
| | b) Tilgungsfond dieser Anleihe | 157325 | — | | | | |
| 3 | Aus dem Bau selbst gemachte und verwendete Einnahmen | | | 5687500 | — | | |
| 4 | Aufwand aus dem Reservefonds zu Nachtragsbauten | | | 261633 | 23 | | |
| 5 | a) Schuld an die Königl. Bayer. Eisenbahn-Hauptkasse wegen der Strecke ad 2 (Activa) | | | 576169 | 27¼ | 15287377 | 50¼ |
| | b) Die bereits amortisirten | | | 936744 | 31½ | | |
| | c) aus dem Bau gemachte und verwendete Einnahmen | | | 176380 | 28½ | | |
| 6 | Baar bestellte Cautionen | | | 9065 | 28½ | 1122190 | 28½ |
| 7 | Bestände zur Einlösung von Dividenden, Coupons und verloosten Obligationen | | | | | 1835 | — |
| 8 | Bestand des Versicherungsfonds | | | | | 72869 | 12¾ |
| 9 | „ „ Reservefonds | | | | | 80777 | — |
| 10 | Bestand des Reservefonds für Coburg-Lichtenfels | | | | | 361959 | 41¼ |
| 11 | Bestand des Wirthschaftsfonds | | | | | 14089 | 35 |
| 12 | Bestand des Beamten-Pensionsfonds | | | | | 97995 | 51½ |
| 13 | „ der Arbeiterkrankenkasse | | | | | 184429 | 44½ |
| 14 | „ des Restbaufonds | | | | | 5400 | — |
| 15 | Diverse Creditoren | | | | | 3170 | 49¾ |
| 16 | Rest-Einnahme aus 1859/68 | 270 | 58 | | | 1961 | 28¾ |
| | Rest-Ausgabe daher | 206 | 29 | | | | |
| | Den drei hohen Staatsregierungen zu erstatten | | | 64 | 29 | | |
| | Staatssteuer auf 1871 | | | 6783 | 29 | | |
| | Dividende auf 1871 | | | 262862 | 15 | | |
| | Uebertrag auf 1872 | | | 1715 | 18¼ | 271425 | 31¼ |
| | Summa | | | | | 17505482 | 13½ |

Meiningen, den 16. Juni 1872.

**Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.**
Heim. Rose. Thon.

## Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Bei der 2. Januar d. J. stattgehabten Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritäts-Anleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1867 sind folgende Nummern gezogen worden:

162—223—740—776—866—1307—1308—1595—1744—1947—1973—2180—2200—2825—2884—3048—3072—3236—3241—3728—4194—4288—4440—4786—4839—4869—4923—5125—5126—5267—5393—5467—5784—5996—6309—6555—6593—6618—6722—6823.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom **1. Juli d. J.** an bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen Vormittags von 10 bis 12 Uhr, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und des Zinscoupons No. 12 statt.

Von der zweiten Verloosung sind die Prioritäts-Obligationen No. 2316—2603—2619—2651—3274—3667—3680—4515—4707 zur Einlösung noch nicht präsentirt.

Lübeck, den 18. Juni 1872.

**Die Direction.**

---

## Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

**Neubaustrecke Lübbenau-Senftenberg-Camenz (Landesgrenze.)**

Die Steinbau-Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues auf der Strecke Senftenberg-Landesgrenze von Station 836 bis Station 1205, eingetheilt in 2 Loose von ungefähr

900 und 1200 Cubikmeter Steinbaumasse

sollen einzeln oder im Ganzen geeigneten Unternehmern zur Ausführung übertragen werden.

Submissions-Bedingungen, Pläne, Kostenanschläge und Massenberechnungen liegen im Abtheilungs-Bau-Bureau zu Senftenberg a. d. Elster zur Ansicht aus, können auch mit Ausnahme der Pläne, gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten bis

**Freitag, den 28. Juni cr. Vormittags 10 Uhr**

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Berlin, am 8. Juni 1872.

**Die Direction.**

---

## Breslau-Schweidnitz Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 2200000 Kilogramm 131$^{mm}$ hoher Eisenbahnschienen aus Eisen im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen“

versiegelt und portofrei zu dem am **Mittwoch, den 3. Juli 1872 Vormittags 11½ Uhr** anstehenden Submissionstermine unter der Adresse unseres Ober-Maschinenmeisters Blauel hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen können in dem Büreau desselben auf hiesigem Bahnhof, Verwaltungs-Gebäude Zimmer 55, eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 10. Juni 1872.

**Directorium.**

---

## Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

**16 Locomotiven für Personenzüge,**
**10 Locomotiven für gemischte Züge,**

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungs-Bedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind in unserem bautechnischen Büreau einzusehen, auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen. Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am **Montag, den 22. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 12. Juni 1872.

**Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen**

---

## Venlo-Hamburger Eisenbahn.

(Bahnhof Harburg.)

**Submission auf Maurer- und Zimmerarbeiten.**

Die Maurerarbeiten incl. Materialien, sowie die Zimmerarbeiten incl. Material zum Landgüterschuppen No. I. auf hiesigem Bahnhofe sollen im Wege der öffentlichen Submission getrennt verdungen werden.

Die Submissionsofferten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Bauarbeiten“ zum Landgüterschuppen No. I. bis zum **1. Juli cr.** auf dem Baubüreau der X. Abtheilung in Harburg, Brückenstrasse No. 8 abzugeben, woselbst Bedingungen und Zeichnungen eingesehen werden können.

Harburg, den 21. Juni 1872.

**In Vertretung des technischen Dirigenten.**
gez. Gebauer,
Wasser-Bauinspector.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von 5 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Tender-Locomotiven mit Ausrüstungs-Gegenständen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

**Montag, den 8. Juli cr., Vormittags 10 Uhr,**

im Büreau des unterzeichneten Obermaschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 20. Juni 1872.

**Der Königl. Ober-Maschinenmeister.**
Schäffer.

---

## Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 20 Stück ganzen Englischen Weichen,
b) 22 „ halben Englischen Weichen,
c) 105 „ gewöhnlichen Weichen,
d) 94 „ Hartgussherzstücken 1:9 bezw. 1:11,
e) 95 „ Gussstahlherzstücken 1:9 bezw. 1:11,
f) 458 „ Barren aus Tiegelgussstahl,
g) 710 „ Schienen aus Puddelstahl, Profil D,
h) 544 „ Schienen aus Eisen, Profil D

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

**Dienstag den 9. Juli cr. Vormittags 10 Uhr**

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 5 Sgr. für jedes Exemplar Bedingungen für die sub a, b, c, d, e, f, g und h aufgeführten Gegenstände bezogen werden.

Hannover, den 20. Juni 1872.

**Der Königliche Ober-Maschinenmeister.**
Schäffer.

---


## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

K. K. privilegirte

# Eisen- und Stahl-Gewerkschaft

## zu Eibiswald und Krumbach
## in Steiermark

des

## Dr. C. M. Faber

Südbahn-Station **Leibnitz** für den Personen- und Frachten-Verkehr.

Post- und Telegraphen-Station **Eibiswald.** Telegramm-Adresse: Gewerkschaft Eibiswald.

empfiehlt ihre ausschliesslich nur aus **bestem steierischen Holzkohlen-Roheisen** erzeugten Fabrikate, als:

**Federn, fertige,** aus bestem Tiegelgussstahl oder doppelt gegärbtem Cementstahl, unter mehrjähriger Garantie für Bruch und Elastizität, und zwar:
**Blatt-Tragfedern** für Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen: — **Spiralfedern,** als Trag-, Puffer- und Zugfedern; — **Scheibenfedern** nach **Egan's Patent** als Ersatz für alle oben angeführten Federngattungen (alleiniges Recht der Gewerkschaft zur Erzeugung dieser Patentfedern); — **Schnellhammer- und Equipagen-Federn.**

**Hauptblätter** für Tragfedern, sowohl aus **einem Stück** geschmidet, wie auch mit gerollten oder angeschweissten Oesen.

**Spiralfederblätter,** adjustirt.

**Flachfederguss- oder Cementstahl,** mit oder ohne Rippe, auf Wasser- oder Unschlitthärtung.

**Tiegelgussstahl in Königen,** von beliebiger Härte und Schwere.

**Cementstahl** in gewalzten oder geschmiedeten Stäben, sowohl roh, als auch einfach oder doppelt gegärbt.

**Werkzeuggussstahl** in schön geschmiedeten Stäben, jeder Dimension.

**Gussstahl-Schmidestücke,** als Achsen, Spindeln und Façonstücke etc.

**Puddlstahl** in ausgezeichneter Qualität und allen Dimensionen, besonders gut geeignet zu **Sensen, Sicheln** u. s. w., zum Anstählen von **Ambossen, Werkzeugen** etc.

**Gussstahlbleche,** dann **Eisen-Platten-** und **Kesselbleche,** rechtwinklige, **Rundböden** und **Chablonbleche,** mit Werksstempel **„Eibiswald"** versehen, in anerkannt vorzüglicher Qualität.

**Sägeblätter und fertige Sägen,** und zwar: Mühlsägen, Circular-Sägen, Bauch-, Zug- und Spaltsägen aus Guss- oder Cementstahl.

**Qualitäts-Walzeisen** von den schwächsten Dimensionen bis zu schwerem **Maschineneisen,** besonders aber als zähestes **Nieteneisen.**

Der

## „Deutsche Submissions-Anzeiger"

erscheint in Berlin wöchentlich 3mal,
**Dienstag, Donnerstag** und **Sonnabend.**

Es empfiehlt sich dieser Anzeiger allen industriellen, technischen und gewerblichen Kreisen, als das reichhaltigste und ausführlichste Organ zum Zwecke der

**Materialien-Bedarfs-Nachweisungen aller Deutschen Eisenbahnen, sowie Militär- und sonstigen Civilbehörden.**

Der „Deutsche Submissions-Anzeiger" bringt stets rechtzeitig die **durch Verfügungen**

**des hohen Kaiserl. General-Post-Amts,**
**der „ „ General-Direction der Telegraphie,**
**sowie der Directionen von Königl. Militärwerkstätten,**
**der Kaiserl. Werften in Kiel, Danzig, Wilhelmshaven,**
**Königl. Berginspectionen** etc. etc.
**uns direct zugehenden Ausschreibungen.**

**Abonnements** nehmen alle Postanstalten entgegen und beträgt für ganz Deutschland **halbjährlich Thlr. 3. 22. 6.**

**Inserate** finden grosse Verbreitung bei sämmtlichen **Bahnverwaltungen, Eisenbahn-Industriellen, Hüttenwerken** des In- und Auslandes. Preis der 3 gespaltenen Corpuszeile $2\frac{1}{2}$ Sgr.

**Berlin,** Bellealliance-Strasse No. 95.

**Die Expedition** des „Deutschen Submissions-Anzeigers."

## Feuerspritzen und Pumpen aller Art

**für Dampf- und Handbetrieb.**

Leder-, Hanf- und Gummischläuche, sowie Ausrüstungsgegenstände für Feuerwehren aus der Fabrik des Herrn **Jos. Beduwe** in **Lüttich** liefern dessen Vertreter

## Quack & Dürselen in Cöln.

NB. Illustrirte **Preiscourante** stehen auf gefl. Anfragen zu Diensten.

Von einer Eisenbahn-Verwaltung wird ein tüchtiger

## Ingenieur

gesucht, welcher im Betriebs-Dienst erfahren und **vereideter Geometer** sein muss. Gehalt 1000 Thlr. mit Aussicht auf Verbesserung. Offerten befördert **sub G. 4609** die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in **Leipzig.**

## Ingenieur-Gesuch.

Ein mit der Eisenbahnwagenbaubranche vollständig vertrauter Ingenieur kann Stellung finden. Derselbe muss seine theoretische und practische Befähigung nachzuweisen vermögen. Offerten, denen Gehaltsforderung beizufügen ist, sind unter Chiffre **L. N. 600.** an die Expedition dieser Zeitung einzusenden.

Gebrauchte, sehr wohl erhaltene

## Eisenbahnschienen,

Vignolprofil leichten Calibers, zu **Anschlussgeleisen, Bauzwecken etc.,** offeriren ein beträchtliches Quantum

**Gebrüder Trier,**
**Lager in Eisen, Stahl u. Metallen**
**in Darmstadt.**

## Gas- und Wasserleitungen.

Rohre von 27 mm bis 1 m im Lichten weit, auf 20 Atmosphären probirt. Schieberhähne und Ventile.

**E. F. Mayer** in **Cöln.**


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelsböfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 75.

Leipzig, am 26. Juni 1872.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Mittheilungen über Eisenbahnen: Vereinsgebiet. Pilsen-Priesener und Dux-Prager Eisenbahnen. Halle-Sorau-Guben, Betriebs-Eröffnung. Magdeburg-Leipzig. Glückstadt-Elmshorn, Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft, Galizische Carl-Ludwigbahn, Geschäftsberichte pro 1871. — Personalnachrichten. — Ausland: Belgien, aus dem Geschäftsberichte der Société Générale d'Exploitation des chemins de fer. Frankreich: Nordostbahn; Lyon-La Croix-Rousse. — Juristisches: Schiedsgerichtliches Erkenntniss in Sachen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wider die Württembergische Staats-Eisenbahn. — Miscellen. — Officielle Anzeigen: Werra-Eisenbahn, General-Versammlung. Königliche Ostbahn, Local-Personenzug. — Submissionen und Auszahlungen. — Privat-Anzeigen.

## Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

### Vereinsgebiet.

*Pilsen-Priesener und Dux-Prager Eisenbahnen. Die folgenden uns aus guter Quelle zugehenden Notizen über die genannten beiden Bahnen theilen wir um so lieber mit, als unsere Bemühungen, direct von den betreffenden Bahnverwaltungen entsprechende Mittheilungen zu erhalten, bis jetzt ohne Erfolg geblieben sind.

I. Pilsen-Priesen. Von dieser $22_{,229}$ Meilen langen Bahn ist die Strecke Bilin-Obernitz-Brüx soweit hergestellt, dass dieselbe seit Kurzem bereits mit Materialzügen befahren wird und sämmtliche Fahrbetriebsmittel sich auf der Strecke befinden.

Bezüglich der Hauptlinie Pilsen-Schaboglück-Priesen bin ich nicht in der Lage über den Stand des Baues genaue Angaben machen zu können. Auf der Flügelbahn Schaboglück-Saaz-Obernitz waren am 1. Juni von den Unterbauarbeiten ausgeführt circa 68%, von den Oberbauarbeiten 35%, von den Hochbauarbeiten 28%.

Durch die am 25. Mai niedergegangenen Wolkenbrüche hat die Trace der Pilsen-Priesener Bahn sehr bedeutende Beschädigungen erlitten. Auf der Hauptlinie sind namentlich bei Plan und Mlatz grosse Rutschungen vorgekommen, sodann — auf der Seitenlinie — bei Saaz Brücken theilweise zerstört worden und bei Postelberg ein grosser Damm eingesunken oder vielmehr zerflossen.

Der gesetzliche Eröffnungstermin der Bahn ist der 21. Juli 1873. Derselbe wird dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten nach wohl eingehalten werden können, doch verlautet über den Zeitpunct der Eröffnung dieser oder jener Theilstrecke noch nichts Zuverlässiges.

Hinsichtlich der durch die erwähnten Wolkenbrüche am 25. Mai verursachten Beschädigungen der Bahn fügen wir noch folgende dem Frankfurter „Actionair" entnommene Notizen bei Derselbe schreibt nach einer Beschreibung der Beschädigungen der Böhmischen Westbahn: „Grossartiger und, wir können sagen, in geologischer Beziehung interessanter erscheinen die Verwüstungen auf der, ihrer Bauvollendung schon sehr nahe gewesenen Pilsen-Priesener Bahn, welche auf eine Länge von 11 Meilen bedeutend zu leiden hatte. Der Wolkenbruch hatte sich hier auf der Wasserscheide zwischen Scheles und Pastuchowitz ergossen; man will hier in 3 Stunden einen Niederschlag von 11 Zoll beobachtet haben. Jener Wolkenbruch ergoss seine Fluthen zunächst in die zahlreichen dort befindlichen Teiche bis Jechnitz, und sie flossen von da theils nach Norden in das Goldbachthal, theils nach Süden in das Thal der Schnelle ab. Die gewaltigste Katastrophe fand dort in dem engen Thale zwischen Voitles und Podworo statt; es war ein ungeheuerer Felsensturz, eine Abrutschung, welche auf einer grossen, sogenannten Schmierkluft in den dortigen Sandsteinfelsen erfolgte. Die Rutschmasse, welche die berühmten Sandsteinbrüche von Podworo und den beinahe fertigen Eisenbahneinschnitt ergriff, hatte eine Länge von 200 Klaftern, eine Breite von 180 Klaftern, eine Tiefe von 10 Klaftern unter der Bahnnivellete und eine Höhe von 35 Klaftern über derselben, also eine Gesammthöhe von 45 Klaftern und erfolgte die Rutschung in so eigenthümlicher Art, dass das Bahnniveau um 3—4 Klafter gehoben und um 20 Klafter gegen Westen seitwärts gerückt wurde. Hier ist eine totale Umlegung der Trace auf ca. 2000 Klafter Länge nöthig geworden. Das alte Bachbett wurde dabei verschüttet und das Wasser hierdurch auf eine Länge von etwa einer halben Meile bis auf 4 Klafter Höhe gestaut. Die zweite grosse Katastrophe, welche, abgesehen von vielen kleineren, aber immerhin mehr oder minder bedeutenden Zerstörungen, die Pilsen-Priesener Bahn getroffen hatte, war der Ausbruch des Mlatzer Teiches, dessen Grösse, 119 Joch, schon an und für sich eine bedeutende war. Man berechnet, dass sich hier gegen 30 Millionen Kubikfuss Wasser innerhalb 3 Stunden ergossen haben. Diese Wassermasse stürmte nun gegen den, 20 Klafter vom Teichdamme entfernten 7 Klafter hohen Eisenbahndamm und den damit in Verbindung stehenden Viaduct und eine Durchfahrt an. Diese Objecte sowohl als auch die Brücke im Schnellethal wurden von der tosenden Fluth förmlich rasirt. Die Hochfluth erreichte in diesem Thale die Höhe von 9—10 Fuss über der Krone des Bahndammes und sie ergoss sich in dieser Höhe durch den daselbst befindlichen Tunnel. Es waren dies alles unvorhergesehene Verwüstungen, die in ihren furchtbar colossalen Dimensionen kein Mensch in Rechnung nehmen konnte, Verwüstungen, die in ihren entsetzlichen Wirkungen und in ihren unberechenbaren Ursachen nur mit den Zerstörungen gewaltiger Erdbeben sich vergleichen lassen."

II. Prag-Dux. Diese Bahn mit einer Gesammtlänge von $18_{,3}$ Meilen macht im Allgemeinen keine so guten Baufortschritte wie die vorgenannte, wie denn z. B. die Arbeiten für den Smichower Stationsbahnhof in Prag jetzt erst vergeben werden. Die Prag-Duxer und der Pilsen-Priesener Bahn gemeinschaftliche Strecke Bilin-Obernitz-Brüx ist, wie bemerkt, so gut wie vollendet, auf dem $7_{,113}$ Meilen grossen Stücke Prag-Schlan aber andererseits noch bei Weitem nicht die Hälfte der Unterbauarbeiten zur Ausführung gelangt.

Die Wasserfluth vom 25. Mai hat auch hier arg gewüthet und insbesondere bei Laun die Brücke über den Egerfluss weggerissen.

Durch die Concessionsurkunde ist der Eröffnungstermin der Prag-Duxer-Eisenbahn auf den 25. September 1873 festgesetzt, doch dürfte es der Bauunternehmung Muzika kaum möglich sein, bis dahin ihre Aufgabe zu lösen. Man spricht nichtsdestoweniger davon, die Strecke Bilin-Obernitz-Laun mit dem kleinen Flügel nach Brüx schon am 1. October l. J. dem Betriebe zu übergeben. Darauf dürfte die auch Ihnen zugegangene Mittheilung über demnächst zu erwartende Betriebseröffnungen auf der Linie Prag-Dux zurückzuführen sein.

In diesen Tagen hat sich der Reichstag für die Ertheilung der Concession zum Bau einer Eisenbahn von Klostergrab über Niklasberg zur Grenze mit der Richtung gegen Freiberg, um welche die Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft eingeschritten war, ausgesprochen. Es ist dies das alte Project Brüx-Freiberg, dessen der Staatsvertrag vom 24. December 1870 gedenkt und welches in seiner baulichen Ausführung auf die immensesten Schwierigkeiten stossen wird.

Nicht ganz uninteressant ist auch die Thatsache, dass die Prag-Duxer Bahn ähnlich der Dux-Bodenbacher sich in den Besitz von Braunkohlenfeldern zu setzen bestrebt ist. Freilich ist der mit dem kürzlich erfolgten Ankaufe eines kleinen Kohlenwerkes bei Brüx gemachte Anfang ein ziemlich bescheidener.

Beide Bahnen nun die Pilsen-Priesener und die Prag-Duxer stehen in Verhandlungen mit der Aussig-Teplitzer und der Dux-Bodenbacher wegen eines Anschlusses in Dux beziehungsweise der Anlage eines gemeinschaftlichen Bahnhofes in Ladowitz bei Dux. Indessen sind diese Verhandlungen noch nicht so weit gediehen, um eine baldige Inangriffnahme dieses Werkes in Aussicht zu stellen, und somit wird auch die Eröffnung der den beiden erstgenannten Unternehmen gemeinschaftlichen Strecke Dux-Bilin noch einige Zeit auf sich warten lassen.

* Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. Nach Mittheilung der Direction wird die ganze Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn jedenfalls am 30. d. M. dem öffentlichen Verkehr für Personen und Güter übergeben werden. Die Abnahme der noch im Bau befindlichen Strecken erfolgte am 19. und 21. d. M. Die Bahnverwaltung hat (äusserem Vernehmen nach) mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft auf eine längere Reihe von Jahren ein Abkommen getroffen, wodurch sie gegen Betheiligung an den Kosten in den Bahnhof Halle aufgenommen wird. Bei der Gemeinschaft der Verkehrsinteressen der Halle-Casseler und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn ist das getroffene Abkommen, auch abgesehen von der für beide Theile dadurch herbeigeführten Kostenersparniss, von nicht zu unterschätzendem Werthe.

* Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn. Vom 23. ds. Mts. ab bis auf Weiteres werden die Züge 13 A (Schellzug) und 19 auf Stationen Schkeuditz anhalten, um Reisende abzusetzen und aufzunehmen. Abfahrt von Halle $8_{15}$ Abends und $12_{50}$ Nachts, Abfahrt von Schkeuditz $8_{35}$ Abends und $1_{19}$ Nachts, Ankunft in Leipzig $8_{50}$ Abends und $1_{38}$ Nachts.

— *tz.* — Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1871.) Das Betriebsjahr 1871 hat für die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn die bisher günstigsten Resultate geliefert. Durch den starken anhaltenden Frost im Anfange des Jahres wurde die Fahrt auf der Elbe nach Hamburg durch Eisgang unterbrochen, wodurch der Glückstädter Hafen und die Bahn von Glückstadt nach Hamburg von einem ungewöhnlich starken Verkehr belebt wurden. Die Einnahme für Güterbeförderung ist in Folge dessen um 30998 Thlr. höher als im Vorjahr.

Die speciellen Betriebs-Resultate waren folgende:

Befördert wurden: 510 Personen in der I. Klasse, 21281 in der II., 136282 in der III. und 5268 Militairs, zusammen 163341 Personen, d. i. 13870 Personen mehr als im Jahre 1870—, 12596 Ctnr. Gepäck, 18 Equipagen, 119 Hunde; ferner 1875556 Ctr. Güter — 556479 Ctr. = 42,2 pCt. mehr als 1870 — und 59953 Ctr. Vieh. Die specifische Frequenz betrug 96118 Personen- resp. 1352206 Ctr.- Meilen, die Einnahme pro Person und Meile 2,94 Sgr., diejenige pro Ctr. und Meile 4,37 Pf.

Eingenommen wurden: für Personenfahrten und Militair-Transporte 44402 Thlr., für Güter- und Viehtransporte 77746 Thlr., für Beförderung der Post 1486 Thlr., an Wagenmiethe 2022 Thlr., aus sonstigen Quellen 3885 Thlr., zusammen 129541 Thlr. = 36509 Thlr. oder 39,2 pCt. mehr als 1871; ausgegeben wurden 75733 Thlr. = 22682 Thlr. oder 42,75 pCt. mehr als 1870, so dass ein Ueberschuss von 53808 Thlr. = 13827 Thlr. oder 34,6 pCt. mehr als 1870 verblieben ist. Die Ausgaben haben 58,46 pCt. der Einnahmen absorbirt.

Der Ueberschuss erhielt folgende Verwendung: zur statutenmässigen Tantième 2556 Thlr., zur Verzinsung der Anleihen 9759 Thlr., zu 4½ pCt. Zinsen der Prioritäts-Actien 18360 Thlr., zu 3 pCt. Dividende der Stamm-Actien 11925 Thlr. und Ueberweisung des Restes von 11207 Thlr. an den Reservefonds.

Hiernach haben die Inhaber der Stamm-Actien zum ersten Male eine Dividende erhalten.

Der Bestand des Reservefonds erhöhte sich um 3596 Thlr. und betrug 49510 Thlr.

Dem Rechnungs-Abschluss entnehmen wir noch, dass von dem Actien-Capitale à 858000 Thlr. im Ganzen 352 Stück in Betrage von 52800 Thlr. nicht emittirt sind, der Stand der Anleihen ist 211700 Thlr. Diesem stehen gegenüber: Kosten der Bahn 881497 Thlr. Werth der Betriebsmittel 115780 Thlr., Werth des Maschinenhauses pr. 19215 Thlr.

Die Betriebsmittel bestanden aus 5 Locomotiven, 5 Tender, 7 Personen-, 2 Post-, 1 Gepäck- und 65 Lastwagen.

Die Locomotiven legten im Jahre 1871 10059 Meilen zurück.

Die Aussichten für die Weiterführung der Glückstadt-Elmshorner Bahn nach Dithmarschen haben sich am Schlusse des Jahres 1871 bedeutend günstiger wie bisher gestaltet, indem die Gesellschaftsbehörden sich mit dem Gesammt-Comité der im Rayon der Holsteinischen Westbahn belegenen Communen über die Verlängerung der Bahn von Itzehoe über Wilster, Taterpfahl und Meldorf nach Heide (7,14 Meilen) im Princip verständigt haben. Nach dem Abkommen-Entwurfe zwischen dem Comité-Ausschuss und der Direction wird das Comité die unentgeldliche Beschaffung des benöthigten Terrains für die neue Bahnlinie, sowie die Aufbringung des erforderlichen Baucapitales, welches nach Abzug der Kosten für die Expropriation ca. 1400000 Thlr. betragen wird, zu vermitteln suchen. Die Glückstadt-Elmshorner Gesellschaft wird die Bau- und Betriebs-Concession für die neue Linie zu erwirken haben. Beabsichtigt wird auch eine Verstärkung des Actien-Capitals, sowie von dem neuen Actien-Capital 700000 Thlr. in 4½ procentigen Prioritäts- und 700000 Thlr. in Stamm-Actien zu begeben.

—*tz*— Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft (Geschäftsbericht pro 1871.)

I. Ausdehnung des Unternehmens. Am Schlusse des Jahres 1871 umfasste das Unternehmen der in rubro bezeichneten Gesellschaft 547,8 Meilen im Betriebe und 8,7 Meilen im Bau, zusammen 556,5 Meilen. Es wird in 2 Netze getheilt, ein Oesterreichisches und ein Italienisches und die Betriebs-Ergebnisse für jedes dieser Netze besonders gebucht.

Das Oesterreichische Netz umfasst 3 Gruppen und zwar die

1) Linie Wien-Triest sammt Nebenlinien etc., speciell Linie Wien-Triest-Cormons mit den Zweigbahnen Mödling-Laxenburg und Neustadt-Oedenburg (87,7 Meilen), Kärntner Linie Marburg-Klagenfurt-Villach-Franzensfeste (49,2 Meilen), Croatische Linie Steinbrück-Sissek und Agram-Carlstadt (23 Meilen), Strecke Bruck-Leoben (2,2 M.), zusammen 162,1 Meilen im Betriebe und Linie St. Peter-Fiume 7,2 M. im Bau;
2) Ungarischen Linien: Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweissenburg-Ofen (43,5 M.), Stuhlweissenburg-Neu-Szöny (10,5 M.), Oedenburg-Kanizsa (21,8 M.) und Keresztur-Barcs (9,4 M.), zusammen 85,2 M.,
3) Tiroler Linien: Kufstein-Innsbruck (9,7 M.), Innsbruck-Botzen (16,5 M.), und Botzen-Italienische Grenze (14,2 M.), zusammen 40,4 Meilen.

Das ganze Netz umfasst mithin 287,7 Meilen im Betriebe und 7,2 Meilen im Bau, zu welchen noch die seit 1. September 1871 in Betrieb übernommene, einer fremden Gesellschaft gehörende Eisenbahn von Wiener-Neustadt nach Grammat-Neusiedl von 4,5 M. Länge hinzutritt und zu welchem Netze das Grazer Schienen-Walzwerk gehört.

Das Italienische Netz umfasst ebenfalls 3 Gruppen und zwar:

1) die Venetianischen Linien von zusammen 57,6 Meilen,
2) die Lombardischen und Central-Italienischen Linien von zusammen 104,8 Meilen; davon Mailand-Camerlata 1,5 Meilen im Bau und
3) die Piemontesischen Linien von zusammen 99,7 Meilen, überhaupt 260,1 Meilen im Betriebe und 1,5 Meilen im Bau, welchen noch 111,8 Meilen in Betrieb übernommenen Linien, sowie die Dampfschifffahrten auf den Italienischen Seen hinzutreten.

Für die Piemontesischen Linien war die Beendigung der Bauten des Mont-Cenis-Tunnels und die gleichzeitige Fertigstellung der Linie von Bussoleno bis zur Französischen Grenze bei Modane von grosser Wichtigkeit. Die feierliche Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie von Turin bis Modane fand am 17. September und der internationale Verkehr zwischen Frankreich und Italien konnte für den Personen- und Eilgut-Verkehr am 16. October 1871 eröffnet werden, wogegen der Frachtverkehr erst im Februar dieses Jahres begonnen hat.

II. Betriebsmittel. Es waren vorhanden 1247 Locomotiven 3074 Personen- und 21991 Last- und diverse Wagen, sowie 10 Dampfschiffe und 3 Barken. Pro 1873 lieferbar sind in Bestellung gegeben: 102 Locomotiven, 307 Personen- und 2166 Last- und diverse Wagen.

Die Herstellung der Personen- und Lastwagen für das Oesterreichische Netz soll, soweit es die Instandhaltungs-Arbeiten zulassen, in den eigenen Werkstätten zu Wien und Marburg erfolgen.

Auf dem Oesterreichischen Netze haben die Locomotiven 1351332 Meilen und auf dem Italienischen 1541721 Meilen im Jahre 1871 zurückgelegt.

III. Der finanzielle Stand ist Ende 1871 wesentlich günstiger als im Vorjahre.

Die von der Gesellschaft bis ult. December 1871 flüssig gemachten Capitalien betragen im Ganzen 600525060 fl. (ca. 72 Millionen fl. mehr als 1870) und zwar 150000000 fl. Actien (wie i. J. 1870), 316924893 fl. 3% Obligationen langer Verfallzeit (rund 63366000 fl. mehr als 1870), 34179869 fl. 5% Obligationen langer Verfallzeit (8550000 fl. mehr als 1870) und 99420298 fl. Bons kurzer Verfallzeit (unverändert.)

Davon sind jedoch in Abzug zu bringen die in den Jahren 1869, 1870 und 1871 zurückgezahlten Bons von 30000000 fl. (auf das Jahr 1871 kommen davon 12000000 fl.), es verbleiben mithin 570525060 fl.; die Baukosten der verschiedenen Linien, die Betriebsmittel, Liegenschaften u. s. w. repräsentiren eine Summe von 561208814 fl., es verbleibt mithin eine disponible Summe von 9316246 fl.

Die im Budget vom Jahre 1872 vorgesehenen Ausgaben betragen 23400000 fl., die noch nach dem Jahre 1872 zu bestreitenden (auf etwa 10 Jahre zu vertheilenden) etwa 12000000 fl.

Ausserdem werden noch für Vermehrung des Betriebsmaterials Ausgaben zu machen und die 4000000 fl. zu zahlen sein, welche die Subvention zur Ausführung der St. Gotthard-Bahn bilden.

Der Geschäftsbericht spricht sich über die finanzielle Lage dahin aus: „dass die Gesellschaft sich aller Besorgnisse für die Zukunft zu entschlagen und Angriffen, wie sie solchen in den verflossenen Jahren unaufhörlich ausgesetzt war, im Fall der Wiederkehr Trotz zu bieten vermag.“

IV. Betriebs-Ergebnisse. Es wurden im Jahre 1871 befördert:

| | | Oesterreichisches Netz. | Italienisches Netz. |
|---|---|---|---|
| Personen in der I. Classe . . . | Anzahl | 149171 | *765687 |
| „ „ II. „ . . . | „ | 1129713 | 3546907 |
| „ „ III. „ . . . | „ | 5596647 | 8736287 |
| zusammen | „ | 6875531 | 13048881 |
| Die Personen haben zurückgelegt | Meilen | 43060633 | 73396474 |
| Jede Person hat zurückgelegt . . | „ | 6,268 | 5,625 |
| und es beträgt die durchschnittliche Einnahme für einen Reisenden pro Meile | Kreuzer | 20,031 | 17,118 |
| Frachtgüter 1. Classe . . . . . | Ctr. | 2622799 | 27674660 |
| „ 2. „ . . . . . | „ | 1118855 | 7120260 |
| „ 3. „ . . . . . | „ | 216402 | 1735040 |
| „ zu ermässigtem Tarife . | „ | 71095920 | 29054760 |
| zusammen | Ctr. | 75053976 | 65584720 |
| Die Güter haben zurückgelegt . | Meilen | 2013465869 | 997311200 |
| Durchschnittlich jeder Ctr. . . . | „ | 26,827 | 15,206 |
| Die Einnahme pro Centner und Meile hat betragen . . . . . | Kreuzer | 1,178 | 1,126 |
| Im Vergleiche gegen das Vorjahr sind befördert . . . . . | Personen | + 673540 = 11 pCt. | — 32070 = 0,05 pCt. |
| Güter mehr | Ctr. | 12487176 = 20 pCt. | 2360500 = 4 pCt. |

Bei dem Oesterreichischen Netze bildeten Getreide und Mahlproducte (14290233 Ctr.), Hölzer (14082835 Ctr.), Kohlen und Coaks (12467404 Ctr.), rohe und verarbeitete Metalle (8153239 Ctr.), Baumaterialien (5722533 Ctr), Colonial- und Specereiwaaren (3205173 Ctr.); bei dem Italienischen Netze dagegen Getreide etc. (13496060 Ctr.) rohe und verarbeitete Metalle (11697990 Ctr.), Baumaterialien (9414080 Ctr.), Hölzer (5181160 Ctr.), Spirituosen (3833600 Ctr.), Colonial- und Specereiwaaren (3685460 Ctr.) und Getränke (3665980 Ctr.) die Haupt-Verkehrs-Artikel.

* In den nachstehenden Notizen ist der Verkehr auf den Linien, die Eigenthum fremder Gesellschaften sind, inbegriffen.

Die Einnahmen haben betragen:

| | | Oesterreichisches Netz. | Italienisches Netz. |
|---|---|---|---|
| für Reisende und Militär | fl. | 8648661 | 10214907 |
| „ Gepäck und Eilgüter | fl. | 1489356 | 2951580 |
| „ Frachten | fl. | 24208268 | 10231550 |
| aus verschiedenen Quellen | fl. | 391527 | 223460 |
| zusammen | fl. | 34737812 | 23621497 |
| pro Bahnmeile | fl. | 133504 | 92670 |
| pro Zugmeile | fl. | 25,70 | 19,42 |
| Gegen das Vorjahr mehr | fl. | 5089025 | 1749808 |
| | | = 17 pCt. | = 8 pCt. |
| Ausgegeben wurden: | | | |
| für allgemeinen Verwaltungs-Auslagen | fl. | 530019 | 393938 |
| „ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung | fl. | 3263897 | 1991204 |
| „ den Verkehrs- u. commerziellen Dienst | fl. | 4220748 | 3582965 |
| „ Zugförderung und Werkstätten | fl. | 4360243 | 4247063 |
| zusammen | fl. | 12374907 | 10215170 |
| pro Bahnmeile | fl. | 47559 | 40075 |
| pro Zugmeile | fl. | 9,16 | 8,40 |
| Gegen das Vorjahr mehr | fl. | 1490851 | 248696 |
| | | = 14 pCt. | = 2,5 pCt. |
| Die Ausgaben absorbirten von den Einnahmen | | 35,6 pCt. | 43,32 pCt. |
| Der Netto-Ertrag beträgt | fl. | 22362905 | 13406327 |
| pro Bahnmeile | fl. | 85945 | 52594 |
| pro Zugmeile | fl. | 16,54 | 11,02 |
| Gegen das Vorjahr mehr | fl. | 3598174 | 1501112 |
| | | = 19 pCt. | = 12,6 pCt. |

Für die Schifffahrt auf den Italienischen Seen sind eingenommen 38495 fl., ausgegeben 22718 fl., mithin Netto-Ertrag 15777 fl.

Bei dem Oesterreichischen Netze lieferten Erträgnisse von über 1 Million Gulden die Stationen Triest (5448433 fl.), Wien (3681145 fl.), Ofen (2427553 fl.), Graz (1552214 fl.) und Sissek (1078171 fl.), bei dem Italienischen Netze die Stationen Mailand (3072321 fl.), Genua (2717105 fl.), Turin (2347549 fl.), Bologna (1216692 fl.), Venedig (1074133 fl.) und Florenz (1064065 fl.).

---

Für das Oesterreich-Ungarische und das in diese Garantie einbezogene Venetianische Netz waren an die betreffenden Staaten Ansprüche auf Garantie-Leistungen nicht zu machen, dagegen waren bei den Lombardischen und Central-Italienischen Linien 492220 fl. und bei den Piemontesischen Linien 918944 fl. Seitens des Staats zuzuschiessen.

Nach Abzug der allgemeinen Kosten, und unter Hinzurechnung der soeben erwähntenten Staatszuschüsse etc. beträgt das Netto-Erträgniss 34321869 fl., welchen hinzutreten 810928 fl. Actien-Saldo der Conto-Corrent-Zinsen etc. Erforderlich waren: zu Zinsen der Obligationen 18701760 fl., zu Zinsen der Bons 5700000 fl., zur Rückzahlung der Obligationen 1677800 fl., zusammen 26079560 fl., hiervon ab die Zinsen von Capitalien, welche den im Bau begriffenen Linien zur Last fallen mit 239885 fl., so dass verbleiben 25839675 fl. Von dem Ueberschuss und dem Actien-Saldo etc. verbleibt alsdann die Summe von 9293121 fl., welcher hinzutritt die aus den Betriebs-Einnahmen früherer Jahre gebildete ausserordentliche Reserve von 3566489 fl., hiervon ab der Passiv-Saldo des Conto: Wechselcours-Verluste à 3282097 fl., bleiben disponibel 9577513 fl. Die General-Versammlung beschloss 20 Francs oder 8 fl. als Dividende zu vertheilen, wonach auf 750000 Actien 6000000 fl. entfallen und eine ausserordentliche Reserve von 3577513 fl. (gegen 3282097 fl. im Vorjahre) verbleibt.

Die Dividende ist demnach um 2 fl. oder 1 pCt. höher als im Jahre 1870.

Der statutenmässige Reservefonds hatte einen Bestand von 4527151 fl. (einschliesslich des Schienen-Erneuerungsfonds).

—*tz*— **Galizische Carl-Ludwig-Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1871.) Die am 22. December 1870 provisorisch für den Frachtenverkehr eröffnete Theilstrecke Zloczow-Tarnopol konnte erst am 1. August 1871 dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Am 4. October wurde die 7 Meilen lange Theilstrecke Tarnopol-Podwoloczyska eröffnet, so dass seit diesem Tage 77 Meilen im Betriebe waren, welche einen mittleren Jahresdurchschnitt von 71,688 Meilen repräsentiren.

Durch den Ausbruch der Rinderseuche in einigen Gegenden Galiziens wurde die Ausfuhr von Hornvieh — eines der wichtigsten Transportartikel der Bahn — theils verhindert, oder doch sehr erschwert; dessenungeachtet waren aber die Verkehrs-Ergebnisse sehr befriedigende.

Gegen das Vorjahr wurden 91178 Personen und 1882362 Ctr. Güter mehr befördert, die Einnahmen erhöhten sich in Folge dessen um 1836117 fl., die Ausgaben um 821026 fl. und der Brutto-Saldo um 1015091 fl.

Die speciellen Betriebs-Ergebnisse waren folgende:

Befördert wurden: 8108 Personen in der I. Classe, 78197 in der II., 558681 in der III. Cl., 39950 Militärs, zusammen 684936 Personen (davon 630596 im Binnenverkehr), 93434 Ctr. Gepäck, 9 Equipagen, 33 Pferde, 526 Hunde, 1525 Ctr. Militär-Effecten, 97 Fahrzeuge und 580 Pferde; ferner 87580 Ctr. Eilgüter, 10441700 Ctr. Frachtgüter I. Classe, 897444 Ctr. II. und 67726 Ctr. III. Classe, überhaupt 11494450 Ctr. (davon 3538696 Ctr. excl. Eilgüter im Binnenverkehr). Eine wesentliche Steigerung ergab die Versendung von Getreide (1413000 Ctr. mehr als 1870), Steinkohlen (143000 Ctr. mehr) Salz, Holz etc., wogegen 199000 Ctr. Hornvieh und 75000 Ctr. Bau- und Werkhölzer weniger befördert wurden.

Pro Tag wurden 1876 Personen und 31492 Ctr. Güter, pro Bahnmeile 9554 Personen und 160340 Ctr. Güter befördert,

Die Einnahme haben betragen:

| | | auf der Strecke Krakau-Lemberg | Lemberg-Brody-Podwoloczyska |
|---|---|---|---|
| für Personen-Beförderung | fl. | 1158685 | 260273 |
| „ Militär-Transporte | fl. | 93192 | 6644 |
| „ Reisegepäck, Equipagen, Pferde etc. | fl. | 61824 | 16254 |
| „ Eilgüter | fl. | 79965 | 10063 |
| „ Frachten incl. Nebengebühren | fl. | 6042934 | 974286 |
| aus verschiedenen Quellen | fl. | 74600 | 210080 |
| zusammen | fl. | 7511200 | 1477600 |
| Die Ausgaben betrugen: | | | |
| für die allgemeine Verwaltung | fl. | 176924 | 98846 |
| „ die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung | fl. | 1163408 | 560221 |
| „ den Verkehrs- und commerziellen Dienst | fl. | 700264 | 287347 |
| „ den Zugförderungs- und Werkstättendienst | fl. | 1013244 | 227372 |
| zusammen | fl. | 3053840 | 1173786 |
| Mithin Rein-Erträgniss | fl. | 4457360 | 303814 |

Die Gesammt-Einnahmen betrugen hiernach für beide Linien 8988799 fl. beziehungsweise 24627 fl. per Tag, 125388 fl. per Bahnmeile und 32,15 fl. per Nutzmeile; desgleichen die Gesammt-Ausgaben 4227626 fl. resp. 11583 fl. per Tag, 58973 fl. per Bahnmeile und 15,12 fl. per Nutzmeile; ebenso der Brutto-Saldo 4761173 fl. resp. 13044 fl. per Tag, 66415 fl. per Bahnmeile und 17,03 fl. per Nutzmeile.

Die Ausgaben absorbirten 47,032 pCt. der Einnahmen. Der Ueberschuss der neuen Linien à 303814 fl. repräsentirt in Silber 252127 fl., da das garantirte Reinerträgniss 588356 fl. betrug, so war ein Staatszuschuss von 336229 fl. erforderlich. Beide Summen zum Course vom 31. December gerechnet ergeben 690056 fl., mithin ein Total-Reinerträgniss von 5147416 fl. Die Steuern etc. betrugen 472220 fl.

Zur Verzinsung und Amortisation waren 3957783 fl. erforderlich, davon sind jedoch die aus dem Baufonds bis zum Beginne der Staatsgarantie bestrittenen Zinsen von 853336 fl. in Abzug zu bringen, so dass die Zinslast nur 3042768 fl. beträgt. In den Reservefonds waren zu legen 65297 fl. und die Tantième des Verwaltungsraths betrug 156713 fl

Es standen mithin zur Verfügung 1410418 fl. und 200000 fl. nicht vertheilte Ueberschüsse des Jahres 1870.

Die General-Versammlung beschloss 3½ pCt. d. i. 7 fl. 35 kr. als Superdividende zu vertheilen (= 1381800 fl.), 200000 fl. auf nächste Rechnung und 28618 fl. dem Reservefonds zu überweisen.

Die Dividende ist demnach gegen das Vorjahr um ½ pCt. gestiegen.

Der Reservefonds erhöhte sich von 839255 fl. im Jahre 1870 auf 979588 fl. im Jahre 1871.

Der Pensionsfonds hatte einen Bestand von 674359 fl.

Das Bauconto bezifferte sich Ende 1871 für die Linie Krakau-Lemberg auf 42213504 fl., für die neue Linien auf 31218482 fl., zusammen auf 73431986 fl., Materialien waren vorräthig im Werthe von 1677538 fl.

Emittirt sind 39480000 fl. (188000 Stück) Actien und 34200000 fl. (114000 Stück) Obligationen.

Amortisirt waren 855 Actien (179550 fl.) und 1796 Obligationen (538800 fl.). [Die Erhöhung des Actien-Capitals auf 47880000 fl. Actien und 39900000 fl. Obligationen wurden beschlossen.]

Die Transportmittel bestanden ult. 1871 aus 118 Locomotiven und Tendern, 213 Personen-, 3262 Lastwagen und 14 Schneepflügen. Eine ansehnliche Vermehrung derselben steht im Jahre 1872 bevor.

Im Jahre 1871 legten die Locomotiven 279555 Nutzmeilen zurück.

### Personalnachrichten.

**Preussen.** Die Regierungs-Assessoren und Mitglieder Königl. Eisenbahn-Directionen Carl Göring, Ludwig Brefeld, Ferdinand Rapmund und Dr. jur. Hermann Frölich sind zu Königl. Eisenbahn-Directoren mit dem Range der Räthe vierter Classe ernannt worden. — Der bisherige Baumeister Roth in Jüterbogk ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als Abtheilungs-Baumeister beim Bau der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, Wohnsitze in Münsterberg angestellt worden.

**Württemberg.** Die Stelle eines Bahnhofsverwalters 2. Cl. in Neuenburg wurde dem Stationsmeister Federle in Lauffen a. R. verliehen und mit dem der Bahnhofsverwalter 1. Cl. Beutter von Schorndorf auf Ansuchen nach Göppingen versetzt.

**Vacanzen.** Bauführer und Bautechniker finden beim Bau der Hanau-Offenbach-Frankfurter Bahn Beschäftigung. Siehe Annonce S. 758.

## Ausland.

—*r*— **Belgien.** (Aus dem Geschäftsberichte der Société Générale d'Exploitation des chemins de fer.) Der

Geschäftsbericht erinnert im Eingange daran, dass vom 1. Januar 1871 der Betrieb des an den Staat abgetretenen Netzes in einer Länge von 607½ Kilom. Seitens der Gesellschaft aufgehört hat.

Die Länge der noch im Betriebe der Gesellschaft stehenden Linien beträgt 406 Kilometer.

| | | Kilometer |
|---|---|---|
| In Westflandern: | | |
| Altes Netz | von Brügge nach Courtrai | 52 |
| | „ Courtrai „ Poperinghe | 44 |
| | „ Deynze „ Ingelmunster | 25 |
| | | 121 |
| Neues Netz. | von Roulers nach Ypres | 23 |
| | „ Poperinghe nach Hazebrouck | 21 |
| | | 44 |
| Lichtervelde-Furnes | | 34 |
| Furnes-Dünkirchen | | 22 |
| Belgische Westbahn: | | |
| Anseghem-Ingelmunster | | 24 |
| Dixmude-Nieuport boins | | 18 |
| | | 42 |
| Ostende-Armentières | | |
| Ostende-Thourout | | 24 |
| Comines-Armentières | | 15 |
| | | 39 |
| Brügge-Blankenberghe-Heyst | | 24 |
| von Gent (Staatsbahn) nach Terneuzen | | 37 |
| von Lokeren an die Niederländische Grenze | | |
| Lokeren-Selzaete | | 20 |
| Selzaete-Assenede | | 5 |
| | | 25 |
| Eecloo-Antwerpen | | |
| Assenede-Eecloo | | 18 |
| | | 406 Kilom. |

Durch die am 15. April 1871 erfolgte Eröffnung der Strecke von Eseloo nach Assenede wurde die am 31. Dec. 1870 388 Kilom. betragende Länge obiger Strecken um 18 Kilom. vermehrt.

Die Reineinnahme aus dem Betriebe der Linien beträgt 271 234,01 frcs. Die Einnahme aus den Werkstätten von Tubise & Nivelles 510 898,77 frcs., Summa 782 132,78 frcs. Unter Hinzurechnung der Ueberschüsse aus dem Vorjahre, der Reserve etc. ergiebt sich eine Gesammteinnahme von 1 637 268,82 frcs.

Nach Abzug der aus dieser Einnahme zu bestreitenden Ausgaben für Verzinsung, Reservefond etc. mit 369 318,32 frcs., ergiebt sich ein Netto-Ertrag von 1 267 950 frcs. Dieser Ertrag gestattet je 5% an die 50 718 Actien zu 500 frcs. zu vertheilen.

Das Fahrmaterial bestand am 31. Dec. 1871 aus 58 Locomotiven, 18 Waggons I., 31 II. und 79 III. Classe, 24 gemischte Waggons, 58 Fourgons, 830 Güterwagen.

—r— **Frankreich.** (Nordostbahn. Lyon-La Croix-Rousse.) Nach dem bei der letzten Generalversammlung der Actionäre bekannt gegebenen Geschäftsberichte der Nordostbahn ist die Strecke Gravelines-Watten fast vollendet. Die Betriebs-Eröffnung auf dieser Strecke ist für Ende des Monats Juli l. J. in Aussicht genommen. Die Eröffnung der Strecke von Boulogne nach Saint-Omer dagegen wird nicht mehr im Jahre 1872 stattfinden können. Durch einen am 20. April l. J. abgeschlossenen Vertrag mit der Belgischen Regierung, welcher nunmehr in Folge der Annahme des bezüglichen Gesetzes in Belgien definitiv geworden ist, wurde der Nordostbahn die Concession zur Herstellung von Verlängerungen der Linien von Tourcoing nach Menin und von Lille nach Comines auf Belgischem Gebiete ertheilt. Das Capital der Gesellschaft besteht in 12 145 825 frcs., welchem eine Ausgabe von 7 619 541,50 frcs. gegenüber steht.

Am 25. April fand die Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft der Eisenbahn von Lyon nach La Croix-Rousse statt. Nach dem veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Brutto-Einnahmen im abgelaufenen Jahre 344 868,74 frcs., die Ausgaben 143 730,10 frcs., sohin ergiebt sich eine Mehr-Einnahme von 200 338,64 frcs. Nach Abzug von 98 120,25 frcs. für Verzinsung und Amortisirung ergiebt sich eine Rein-Einnahme von 102 218,39 frcs., aus welcher eine Dividende von 20 frcs. per Actie bezahlt wird.

## Juristisches.

***Schiedsgerichtliches Erkenntniss in Sachen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch deren Direction in Köln, Klägerin wider die Württembergische Staats-Eisenbahn, vertreten durch die Königlich Württembergische Eisenbahn-Direction in Stuttgart, Verklagte, wegen Schadenersatzes für in Folge Achsbruchs eines Württembergischen Wagens am 26. Februar 1868 bei Station Coblenz entstandene Beschädigungen.**

Durch die geschäftsführende Direction des Vereins geht uns nachfolgendes schiedsgerichtliches Erkenntniss zu, um solches durch die Vereinszeitung zur Kenntniss der Vereinsverwaltungen zu bringen.

Die zur Uebereinstimmung beider Parteien zum Schiedsrichter ernannte Königliche Direction der Main-Weser-Bahn in Cassel hat dahin erkannt:

dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft mit ihrem Klageanspruche abzuweisen, derselben auch die etwaig erwachsenen Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens zur Last zu legen.

Gründe:

Am 26. Februar 1868 erlitt der in dem Güterzuge No. 87 der Rheinischen Eisenbahn laufende, der Beklagten gehörige Güterwagen No. 1112 H auf Station Coblenz zwischen der Festungs-Ringmauer und der Andernacher Chaussee einen Achsbruch, in Folge dessen derselbe entgleiste. Hierdurch, und da der qu. Zug erst nach ca. 300 Schritten zum Stehen gebracht werden konnte, entstanden an den Geleisen und Weichen der Rheinischen Eisenbahn, sowie den dem Württembergischen Wagen 1112 vor- resp. hinterlaufenden Wagen No. 335 der Hessischen Ludwigs-Bahn und No. 13183 der Belgischen Staats-Bahn Beschädigungen, deren Reparatur der Klägerin nach der, der Klage beigefügten speciellen Liquidation einen Kostenaufwand von 45 Thlrn 20 Sgr. 8 Pf. verursacht hat, welchen Betrag dieselbe von der Verklagten in diesem Processe ersetzt verlangt.

Zur Begründung dieses Anspruches führt sie an, dass die vordere Achse des bezeichneten Württembergischen Wagens, durch deren Bruch die Entgleisung und die näher angegebenen in Rede stehenden Beschädigungen veranlasst wurden, einen alten circa 3½" langen und ¾" breiten Anbruch gehabt habe, und das Material derselben schlechtes, kaltbrüchiges Eisen gewesen sei. Demnach sei die Ursache des qu. Unfalles und der bei demselben erwachsenen Beschädigungen lediglich der schlechten, fehlerhaften Beschaffenheit der gebrochenen Achse zuzuschreiben, und sei die Verklagte dieserhalb nach Massgabe des § 20 d. des zu dermaliger Zeit zwischen den Parteien in Wirksamkeit stehenden Wagenbenutzungs-Regulativs vom 1. Mai 1867 selbst dann für den dadurch verursachten Gesammtschaden aufzukommen verbunden, wenn jener Achsbruch, wie Verklagte behaupte, als ein blosser Zufall anzusehen wäre, während in Wirklichkeit derselbe nicht als solcher zu betrachten, vielmehr nach Lage der Sache in Folge Verschuldens der Verklagten herbeigeführt sei, welches darin berube, dass dieselbe der Klägerin einen Wagen mit einer Achse obbezeichneter fehlerhafter Beschaffenheit zugeführt habe. — Die Verklagte stellt ihre Verbindlichkeit zu dem beanspruchten Schadenersatze in Abrede, indem sie den qu. Achsbruch für einen blossen Zufall erachtet, und meint, dass ihr ein Verschulden hierbei um so weniger imputirt werden könne, als, selbst zugestanden, es habe das Material der Achse sich unmittelbar nach dem Bruche in schlechtem, mangelhaftem Zustande befunden, hieraus nach technischen Grundsätzen und Erfahrungen noch keineswegs geschlossen werden könne, dass jenes Material von Anfang an schlecht gewesen sei, und dass es sich auch keineswegs als ein Mangel an gehöriger Sorgfalt und Beaufsichtigung darstelle, wenn die zur Zeit des Bruchs vorhandene Beschaffenheit der Achse nicht früher aufgefunden und darauf hin die schadhafte Achse aus dem Betriebe beseitigt worden sei. Der allegirte Wagenbenutzungs-Vertrag vom 1. Mai 1867 finde aber auf den vorliegenden Fall insofern überhaupt keine Anwendung, als derselbe nur das rechtliche Verhältniss der Wageneigenthümerin und derjenigen Bahn, auf welcher die Beschädigung eingetreten sei, und insoweit es sich um die eigenen Wagen jener handle, normire, während derselbe so wenig über die Tragung der Reparaturkosten für die Beschädigungen an dem Geleise etc. als an denen fremder, dritter Eisenbahn-Verwaltungen disponire.

Klägerin ist bei ihrem Klageanspruche stehen geblieben. Sie hat die Angabe der Verklagten, dass der Württembergische Wagen H 1112 vor Eintritt des qu. Achsbruchs zuletzt im September 1867 revidirt sei, und bis zu dieser Beschädigung 855 Meilen durchlaufen habe, nicht bestritten, dagegen geltend gemacht, dass sich aus dem Umstande, dass die Bruchfläche der Achse ausser dem bezeichneten alten Einbruche ein grobkörniges, krystallinisches Gefüge nebst unganzem, schlechtem Material gezeigt habe, ergebe, dass die Beschaffenheit der Achse schon vor dem Bruche eine mangelhafte gewesen, und lediglich dieser der Bruch selbst zuzuschreiben sei.

Nach Lage der Sache war wie oben geschehen zu erkennen. Was zunächst den Anspruch auf Ersatz der für Reparatur der beschädigten Wagen der Hessischen Ludwigsbahn und der Belgischen Staatsbahn erwachsenen Kosten anlangt, so hätte derselbe schon um deshalb zurückgewiesen werden müssen, weil rücksichtlich seiner die Klage nicht substantiirt ist. Denn wenn Klägerin auch in dem von ihr unter dem 20. Mai 1868 an die Verklagte gerichteten Schreiben anführt, dass die qu. Wagen auf ihrer Station Coblenz sofort wieder hergestellt seien, so ist doch von ihr nirgends behauptet, geschweige dargethan, dass sie ihrerseits zu dieser Herstellung der Beschädigten fremden Wagen auf ihre Kosten deren Eigenthümerinnen gegenüber verpflichtet gewesen sei, was die Voraussetzung ihres Regressanspruches gegen die Verklagte gewesen wäre.

Aber auch aus anderen, materiellen Rechtsgründen erscheint der Klaganspruch, sowohl insoweit er sich auf die Herstellungskosten der beschädigten Wagen dritter Verwaltungen, als auch insoweit er sich auf die der Beschädigungen an den Geleisen und sonstigen Bahnanlagen der Klägerin erstreckt, hinfällig.

Das zwischen den Parteien bestehende Vertragsverhältniss, aus welchem Klägerin auch ihren Anspruch herleitet, characterisirt sich unzweifelhaft als Sachmiethe. Für die rechtliche Beurtheilung desselben kommen daher und zwar in erster Linie das dieserhalb zwischen den Parteien geschlossene Abkommen — die lex contractus, — dem-

nächst aber, insoweit dieses keine massgebenden Festsetzungen enthält, subsidiär die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über Miethe in Betracht.

Was hiernach zuvörderst das Abkommen zwischen den streitenden Theilen anlangt, so hat Klägerin auf das Wagenregulativ vom 1. Mai 1867 Beruf genommen, dessen allegirter § 20 lautet:

„Verpflichtung zur Tragung der Reparaturkosten:" Die Verpflichtung zur Tragung der Reparaturkosten fremder Wagen ist nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

a. b. c.

d. Bei erheblicheren Reparaturen trägt den zufälligen Schaden die Wageneigenthümerin, den verschuldeten derjenige, welchen das Verschulden trifft.

Würde die in Rede stehende Beschädigung des Wagens auf fremder Bahn der mangelhaften Beschaffenheit oder Unterhaltung des Wagens zuzuschreiben sein, so hat die Wageneigenthümerin den Schaden selbst zu tragen. Würde die Beschädigung dem mangelhaften Zustande der fremden Bahn beizumessen sein, so hat die Eigenthümerin dieser Bahn den Schaden zu ersetzen.

Wenn bei Entgleisungen, deren Ursache überhaupt nicht zu ermitteln ist, Beschädigungen vorkommen, so sollen die Reparaturkosten von derjenigen Verwaltung getragen werden, welche die Bahn an der Stelle des Entgleisens zu unterhalten verpflichtet ist, wenn sie nicht den Nachweis liefert, dass der Wagen selbst schadhaft gewesen etc."

Allein aus dieser Bestimmung kann die Entscheidung für vorliegende Streitfrage gar nicht entnommen werden, weil dieselbe lediglich über die Verpflichtung zur Tragung der Reparaturkosten für diejenigen Beschädigungen handelt welche an den der Vermietherin gehörigen, das Object des Miethverträges bildenden Wagen handelt. Es ergiebt sich dies aus dem Sinne und der Fassung jenes § unzweifelhaft, indem nicht allein überall nur von Wagen, nirgends aber von Geleisen oder anderen Bahnanlagen die Rede ist, sondern indem die „Wageneigenthümerin" d. i. also die Vermietherin als diejenige bezeichnet ist, welche den Schaden „selbst" tragen soll, woraus deutlich erhellt, dass nur an deren eigene Wagen gedacht ist.

Mangelt es hiernach an einer einschlägigen Vertragsbestimmung zwischen den Parteien, so bleiben betreffs der Verbindlichkeit zum Ersatz der durch das Miethobject (d. i. die der Vermietherin gehörigen eigenen Wagen) an anderen, sei es dem Miether oder dritten Personen gehörigen Sachen entstehenden Schaden die allgemeinen Rechtsregeln maassgebend; zweifelhaft könnte es nur sein, welches örtliche Recht auf den vorliegenden Fall in Anwendung zu bringen sei, da die streitenden Theile ihre Domicile in Gebieten verschiedener Rechtsherrschaft haben.

So zweifelreich und bestritten die Lehre von der Concurenz resp. Collision der Rechte im Einzelnen und namentlich rücksichtlich ihrer Begründung auch bei den Rechtslehrern sein mag, so erübrigt sich für den vorliegenden Fall ein näheres Eingehen auf dieselbe doch dadurch, dass neuerdings und nach Savigny der Satz als unbestritten allgemein anerkannt ist, dass das örtliche Recht einer Obligation vor Allem nach dem Erfüllungsorte, wenn ein solcher fest bestimmt ist, zu beurtheilen ist; dass aber, wo es an einer solchen (stillschweigenden oder ausdrücklichen) Bestimmung fehlt, für jede Partei das Recht ihres Wohnsitzes gilt.

v. Savigny: System des Röm. Rechts Bd. VIII. § 370—373 bes. S. 257.

v. Holzschuher: Theorie und Casuistik des gemeinen Civ.-Rechts, Bd. I. Th. I. Cap. 1 § 6 S. 83.

Dass es bei dem hier in Rede stehenden Abkommen, welches sich inhaltlich des Regulativs vom 1. Mai 1867 auf die gegenseitige Benutzung der Güterwagen einer Mehrzahl von Eisenbahn-Verwaltungen unter einander erstreckt, an der Beitimmung eines Erfüllungsortes mangelt und nach Natur der Sache mangeln musste, bedarf keiner weiteren Ausführung; ja selbst zwischen je zweien jener Mitcontrahenten ist der Erfüllungsort ein durchaus unbestimmter, wechselnder, da nicht allein beide wechselsweise als Miether und Vermiether erscheinen, sondern auch selbst bei gleicher Parteistellung wegen des Umstandes, dass jede der contrahirenden Bahnen mehrere Uebergangsstellen hat, der Erfüllungsort in den einzelnen Fällen ein verschiedener, ja im Bereich verschiedener Rechtsgebiete belegen sein kann; Man würde daher bei der Anwendung des örtlichen Rechts des in jedem concreten Fall ex post ergebenden Erfüllungsortes dahin kommen, das Rechtsverhältniss zwischen denselben beiden Contrahenten nach verschiedenen Rechten beurtheilen zu müssen, je nachdem zufällig der Uebergang eines Wagens derselben Eigenthümerin auf einer oder der anderen Station derselben benutzenden Verwaltung stattgehabt hat, eine Annahme, deren Unzuträglichkeit und Unhaltbarkeit aus sich selbst spricht.

Nach alle dem muss für die Entscheidung gegenwärtigen Rechtsstreits das am Domicile der Württembergischen Staatsbahn-Verwaltung geltende gemeine Recht massgebend sein. Da aber nach gemeinem Recht der Miether dem Vermiether nur culpam nicht aber (wie dies abweichender Weise ausschliesslich der code civil für das Französische Rechtsgebiet durch positive Vorschrift festsetzt) casum zu prästiren hat, so wird es sich des Weiteren hier nur noch darum handeln, festzustellen, ob der Verklagten ein culposes Verhalten nachgewiesen werden kann, und ob ein solches namentlich darin zu finden, dass sie ihren Güterwagen H 1112 mit einer Beschädigung einer Achse resp. in einer so fehlerhaften Beschaffenheit derselben, wie diese nach dem qu. Unfall von der Verklagten als schon vor demselben bestanden habend, constatirt worden ist, der Rheinischen Eisenbahn zuführte resp. übergab.

Dieses muss indessen verneint werden, es muss vielmehr der Verklagten darin beigepflichtet werden, dass aus dem Befunde über die schlechte Beschaffenheit der qu. Achse unmittelbar nach deren Bruche nach technischen Erfahrungen und Grundsätzen noch nicht geschlossen werden könne, dass jenes Material von Anfang an schlecht gewesen sei, da es vielmehr nachgewiesen ist, dass das Eisen in Folge wiederholter und andauernder Vibrationen, wie das rollende Fahrmaterial solchen beständig ausgesetzt ist, oft wesentliche Veränderungen in seiner Textur erfährt.

Wollte man aber selbst annehmen, dass die gerügten Eigenschaften des Materials bei jener Achse schon von Anbeginn vorhanden gewesen seien, so würde auch daraus ein Verschulden der Württembergischen Verwaltung nicht hergeleitet werden können, da diese Eigenschaften jedenfalls nicht zu den äusserlich erkennbaren gehören.

Noch weniger kann es der Verklagten zur Last fallen, dass der qu. Wagen mit dem in der Klage bezeichneten alten Anbruche einer Achse übergeben wurde. Dieser braucht um so weniger erkennbar resp. sichtbar gewesen zu sein, als der Bruch innerhalb an der Nabe erfolgt war; und daraus dass die Klägerin den Wagen nach dessen vorgeschriebener Revision auf ihrer Uebergangsstation unbeanstandet übernommen, geht vielmehr hervor, dass dieser Fehler nicht zu den äusserlich erkennbaren, durch gewöhnliche Sorgfalt zu ermittelnden gehört hat. Den allgemeinen Sicherheitsvorschriften aber, wie dieselben durch den § 16 des Bahn-Polizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vorgesehen sind, ist Seitens der Verklagten im vorliegenden Falle in keiner Weise zuwidergehandelt worden, da der qu. Wagen von ihr vor dem Unfalle zuletzt im September 1867 revidirt worden ist, und von dieser Zeit bis zu der in Rede stehenden Beschädigung nur 855 Meilen durchlaufen hat.

Hiernach characterisirt sich der mehr beregte Achsbruch der Verklagten gegenüber als ein reiner Zufall, für dessen Folgen einzustehen dieselbe nicht verbunden erachtet werden kann.

## Miscellen.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger No. 25. vom 22. Juni 1872. Chronik des Deutschen Reiches. — Zur Geschichte der Turniere am Brandenburgisch-Preussischen Hofe. IV. — Die Deutsche Fabrikgesetzgebung. — Die Apotheken der älteren Zeit, mit besonderer Rücksicht auf die älteste Kurbrandenburgische Apothekertaxe von 1574. II. — Der Consum Berlins im Jahre 1871. — Uebersicht der periodischen amtlichen nnd halbamtlichen Literatur des Königreichs Preussen. I. — Das Magazin für die Literatur des Auslandes und Goethe's Weltliteratur. I. — Aus den Berliner Bildhauer-Werkstätten.

# Officielle und Privat-Anzeigen.


## Werra-Eisenbahn.

Die General-Versammlung der Actionaire findet

**Sonnabend, den 13. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr**

im Saale des Schützenhauses zu Hildburghausen

statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien, oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeindebehörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis zum 5. Juli entweder hier bei unserm Büreau oder den Billet-Expeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts und die erfolgte Abänderung des al. 1 des § 26 hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von zehn Actien eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen

aber ein Actionair für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communalbehörden beglaubigten Vollmachten versehen sein. Besonders machen wir darauf aufmerksam, dass es unzulässig ist, dass ein Actionär mehr als einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt und dass von dem Verwaltungsrath streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung der Generalversammlung sind:

1. Der Geschäftsbericht auf das Jahr 1871.
2. Die Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungsraths für die statutenmässig ausscheidenden aber wieder wählbaren Herren Oberbürgermeister Krell hier und Justizrath Dr. Rückert in Sonneberg.
3. Antrag des Verwaltungsraths auf Verstärkung des Wirthschaftsfonds,
4. Antrag des Herrn Julius Unger in Erfurt wegen Einführung der Werrabahn-Actien an der Börse,
5. Antrag des Herrn Finanzconsulenten Heym in Eisennach wegen der Eisenbahn Salzungen-Heimboldshausen-Hersfeld.

Für die Generalversammlung wird den Theilnehmern freie Fahrt auf der Werrabahn gewährt, worüber s. Z. die Anschläge auf den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht pro 1871 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf aufliegen.

Meiningen, den 16. Juni 1872.

**Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.**

## Königlich Westfälische Eisenbahn.

Die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der Münster-Hammer Eisenbahn sind vom **20. d. Mts.** ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer Haupt-Casse in Münster,
b) „ „ Stations-Casse in Hamm,
c) „ dem Banquier A. Paderstein zu Berlin.

Mehrere zur Einlösung präsentirte Coupons sind mit einem Verzeichnisse nach der Nummerfolge geordnet einzureichen.

Münster, den 15. Juni 1872.

**Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.**

## Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die **am 1. Juli d. J.** fälligen **halbjährigen Zinsen** der Prioritäts-Obligationen der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können vom gedachten Tage ab bis zum 31. Juli cr. Vormittags in den Geschäftsstunden:

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin;
2) bei dem A. Schaffhausen'schen Bankverein in Cöln;
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a/M. und fortlaufend
4) bei sämmlichen Stations-Cassen der Rhein-Nahe-Eisenbahn, soweit deren Geldbestände ausreichen, und ferner
5) bei unserer Haupt-Casse dahier erhoben werden.

Die Coupons müssen den resp. Zahlstellen mit numerisch-geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 17. Juni 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Königliche Ostbahn.

Vom 1. Juli 1872 ab bis auf Weiteres wird zwischen Berlin und Bromberg und in umgekehrter Richtung ein Local-Personenzug eingerichtet werden, welcher Personen in I., II. und III. Wagenklasse zu den gewöhnlichen Fahrpreisen und nach und von allen zwischenliegenden Stationen und Haltestellen befördert:

| Berlin-Bromberg Station | Zug XIII. Abfahrt U. | M. | Bromberg-Berlin Station | Zug XIV. Abfahrt U. | M. |
|---|---|---|---|---|---|
| Berlin . Nachmittags | 2 | 15 | Bromberg . Morgens | 5 | 50 |
| Cüstrin . . . . . | 4 | 26 | Schneidemühl . . . | 7 | 47 |
| Landsberg . . . . | 5 | 40 | Kreuz . . . . . | 9 | 8 |
| Kreuz . . . . . | 7 | 23 | Landsberg . . . | 10 | 35 |
| Schneidemühl . . . | 8 | 45 | Cüstrin . . . . . | 11 | 45 |
| Bromberg . Ankunft | 10 Abends. | 42 | Berlin . . Ankunft | 1 Nachm. | 45 |

Mit demselben Tage tritt eine Aenderung des Fahrplans der Strecke Mocker (Thorn)-Jablonowo in folgender Weise ein:

| Station | Zug I. U. | M. | Station | Zug VI. U. | M. |
|---|---|---|---|---|---|
| Mocker Abfahrt Morgens | 8 | 15 | Jablonowo Abf. Vorm. | 10 | 49 |
| Jablonowo . Ankunft | 10 | 6 | Mocker Ankunft Nachm. | 12 | 35 |

Der vollständige Fahrplan ist auf allen Stationen der Ostbahn zur Einsicht ausgehängt.

**Königliche Direction der Ostbahn.**
v. Mutius.

## Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Es soll die Lieferung von

8 vierrädrigen Personenwagen I. und II. Classe,
8 do. do. III. Classe,
6 do. do. III. Classe mit Bremse

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen sind von unserm Hauptbüreau hierselbst zu beziehen und versiegelte Offerten, Preis und Lieferzeit enthaltend, unter der Bezeichnung:

„Wagen-Lieferung betreffend"

bis zum **15. Juli d. J. Mittags 12 Uhr** bei unterzeichneter Direction einzureichen.

Altona, den 17. Juni 1872. **Die Direction.**
H. Tellkampf.

## Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von

5000 Stück gewalzten halben Unterlagsplatten
28 550 Stück innere } Laschen,
28 550 Stück äussere }
114 200 Stück Laschenschraubenbolzen und
95 000 Hakennägel

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Kleineisenzeug"

bis zum

**Freitag, den 5. Juli c. Vormittags 11 Uhr**

an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Exemplare der Bedingungen können von uns bezogen werden.

Cassel, den 17. Juni 1872.

**Königliche Eisenbahn-Direction.**

## Bauführer und Bautechniker

finden gegen hohe Diäten Beschäftigung beim Bau der Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Meldungen unter Beifügung der Zeugnisse sind baldigst an den Unterzeichneten einzureichen.

Frankfurt a/M., den 23. Juni 1872.

**Der Eisenbahn-Bauinspector.**
Lehwald.

## Vorzügliche Duxer Salon-Braunkohle

ist in bedeutenden Quantitäten zu beziehen durch
**die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn**
in Teplitz.

V. Jahrgang. V. Jahrgang.

## Pränumerations-Einladung
auf die

# Volkswirthschaftliche Presse
und

## Wiener Allgemeine Versicherungs-Zeitung.

**Organ für National-Oeconomie, Banken, Eisenbahnen, Versicherungswesen, Theater, Kunst und Literatur, Technik und Industrie.**

Erscheint jeden Freitag.

Eigenthümer und Herausgeber **Dr. Moriz Herzog.**

Die eingehende Besprechung der Ereignisse auf volkswirthschaftlichem Gebiete ist Zweck und Bestimmung unserer Wochenschrift, welche das anerkannt beste und gediegenste volkswirthschaftliche Fachblatt der Monarchie ist. Wenn die Wissenschaft der National-Oeconomie uns lehrt, wie gewirthschaftet werden soll, so zeigt uns die Praxis, wie gewirthschaftet wird, und die Ermittlung des Abstandes zwischen Theorie und Praxis ist es, welche in jedem der von uns gebrachten Artikel angestrebt wird. Vor allem ist es eine der concreten Formen des modernen Wirthschaftslebens, die Actien-Gesellschaft, welche der steten Beleuchtung durch die Organe der Oeffentlichkeit bedarf und nicht ohne jene bestehen kann. Unsere Aufmerksamkeit wendet sich in dieser Beziehung zuerst den öffentlichen Erwerbsgesellschaften Oesterreich-Ungarns zu.

Während wir die in Wien befindlichen Unternehmungen aus unmittelbarer Anschauung kennen und darnach beurtheilen, liefern unsere in allen Centren des in- und ausländischen Verkehrs fungirenden Correspondenten ebenso directe Mittheilungen und Berichte. Die „Volkswirthschaftliche Presse“ wird sich nicht darauf beschränken, den Stoff zusammen zu tragen, der sich in anderen Blättern findet. Sie wird stets im Voraus auf neu entstehende Unternehmungen hinweisen und die Ursprungsverhältnisse aus sachlichen und persönlichen Motiven beleuchten. Sie wird der Entwickelung der bestehenden wachsam folgen. — Unsere Abonnenten sollen rasch von den Vorgängen unterrichtet werden, die ihre Sicherheit mehren oder mindern, die Rentabilität fördern oder schmälern, die Betheiligung rathsam oder unräthlich machen.

Die öconomische und finanzielle Situation von Berlin, London, Paris, Frankfurt a. M., München, Pest, Prag, Lemberg u. s. w., wird den Lesern der „Volkswirthschaftlichen Presse“ in wöchentlich gebotenen Skizzen geschildert. Der grössere Capitalist soll auf gewinnbringende Operationen, auf bevorstehende Courssteigerungen und auf die Gefahren, die ihm bei längerem Zuwarten drohen, aufmerksam gemacht werden. Dem kleineren Capitalisten, der seine Ersparnisse fruchtbringend dem Effectenmarkte anzuvertrauen gedenkt, sollen deutliche Rathschläge gegeben werden, wie er seine Anlagen ohne Gefärdung der Sicherheit vortheilhaft zu bewirken im Stande ist.

Die volle Freiheit der wirthschaftlichen Bewegung im Allgemeinen und die gerechte, aber scharfe Kritik der speciellen Unternehmungen und Vorkommnisse bildet den geistigen Mittelpunkt für die Thätigkeit der in Wien, im In- oder Auslande befindlichen Mitarbeiter der „Volkswirthschaftlichen Presse“.

Wir glauben dabei keinen Augenblick lang, unsere Wirksamkeit durch irgend welche Ueberschreitung der durch Anstand und Würde gezogenen Grenzen zu erhöhen. Eine ruhige, hie und da humoristische, stets aber bei der Sache bleibende Sprache, manifestirt sich in jedem von uns geschriebenen Satze.

Wir sind so bestrebt, ein gediegenes und daher lesenswerthes Organ für National-Oeconomie, Banken, Eisenbahnen, Versicherungswesen, commerzionelle Interessen, Technik und Industrie zu sein.

Wir werden uns bemühen, der Theilnahme und Unterstützung der Freunde unseres Blattes stets würdiger zu werden durch Gediegenheit unserer Leistungen, durch Freisinnigkeit unserer Anschauungen, durch Reichhaltigkeit des Gebotenen.

Wien, 1872.

**Die Redaction der „Volkswirthschaftlichen Presse“.**

Wir bitten **Abonnements bei uns direct** einzuleiten, da **Reclamationen** nur dann Berücksichtigung finden können.

### Pränumerations-Preise:

| Für das Inland: | | Für Deutschland: | |
|---|---|---|---|
| Ganzjährig | fl. 10.— Oe.W. | Ganzjährig | 7 Thlr. P.C. |
| Halbjährig | „ 5.— „ | Halbjährig | 3½ Thlr. |
| Vierteljährig | „ 2.50 „ | Vierteljährig | 1 Thlr. 22½ Sgr. |

Für das übrige Ausland ist mit 28 francs zu abonniren.

Redaction und Administration:
**Wien, Stadt, Opernring No. 11.**

---

Alle Post-Anstalten nehmen — gegen Einzahlung des unten specificirten Abonnements-Betrages — **Bestellungen** an auf die 13 Mal wöchentlich,
**täglich 2 Mal, (Montags nur Nachmittags) im 19. Jahrgange erscheinende**

Berliner

# Bank- und Handels-Zeitung

nebst

**Courszettel, Verloosungslisten- Landwirthschaftlichem Anzeiger, Diversen Tabellen**

und all dem Material, das specifische Börsen- und Handelsblätter enthalten müssen.

Die Zeitung bietet ihren Lesern hauptsächlich Folgendes:

**Telegraphische Nachrichten.** — Die politischen Tages-Ereignisse und Kammerverhandlungen in parteiloser Darstellung. — Original-Correspondenzen aus allen Hauptstädten. Prompte und zuverlässige Berichterstattung über neue Unternehmungen und die Fortentwickelung schon bestehender, über die Verhältnisse und Bewegungen des Geld- und Effecten-Verkehrs, über die Organisation des Credits und der industriellen Association. — Besprechungen financieller und industrieller Operationen. — Nachrichten für Börse und Handel. — Geschäfts-Notizen: General-Versammlungen. Einzahlungen. Auszahlungen. Bilanzen und Geschäftsstand der Banken, Eisenbahnen, Versicherungs- und industriellen Unternehmungen. Eisenbahn-Einnahmen. Verloosungen und Kündigungen. Gestohlene oder verlorene Effecten. — Concurs-Eröffnungen und Concurs-Kalender. — Coursbericht über Versicherungs-, Industrie-, Bergwerks, und Hütten-Actien. — Uebersichts-Tabellen verschiedener Art — Verloosungs-Kalender. — Verloosungs-Listen.

Im **Geschäfts-Kalender** allwöchentlich eine nochmalige Zusammenstellung der bevorstehenden General-Versammlungen, Verloosungen, Zins- und Dividenden-Auszahlungen, Einzahlungen. etc.

**Tägliche Courszettel.** Dieselben sind die vollständigsten aller in Berlin erscheinenden; sie enthalten ausser einem eingehenden mit vollster Objectivität abgefassten Bericht über die Fondsbörse auch, behufs Vergleichung, die Notirungen des vorhergehenden Tages und Cours-Angaben für die wichtigeren Versicherungs-, Bergwerks- und Industrie-Actien und Angaben aller Geschäfts-Abschlüsse auf Prämie. (Daran schliesst sich der Productenbericht nebst Notirungen.)

Den Notirungen ist thunlichst die amtliche Notiz zu Grunde gelegt.

Von auswärtigen Börsen täglich telegraphische und briefliche Cours-Notirungen und Berichte von allen bedeutenden Börsen-Plätzen, als: Amsterdam. Antwerpen. Bremen. Breslau. Copenhagen. Constantinopel. Cöln. Frankfurt. Hamburg. Krakau. Leipzig. Liverpool. London. Newyork. Odessa. Paris. Pesth. Prag. Petersburg. Riga. Rotterdam. Smyrna. Stettin. Stochholm. Warschau. Wien. p. p.

Tägliche Notirungen und besprechende Berichte der Berliner Producten-Börse. Aus allen bedeutenderen Plätzen telegraphische und briefliche Berichte mit Preisnotirungen von Getreide. — Spiritus. — Fettwaaren. — Oelsaaten und Petroleum. — Säesaaten. — Hopfen. — Hanf und Flachs. — Zucker. — Wolle. — Baumwolle. — Manufacturen. — Vieh. — Häute, Felle. — Butter. — Diverse Waaren. — Colonial-Waaren. — Eisen, Kohlen und Metalle. — Messberichte. — Rechtsfälle aus dem Geschäftsleben. — Einfuhrlisten. — Fracht-Berichte. — Witterungs-Berichte.

Das Wochenbeiblatt: Der **Landwirthschaftliche Anzeiger** (der Zeitung wöchentlich zwei Mal in getheilter Ausgabe angefügt) bespricht vielfach in Original-Artikeln fachmännischer Autoritäten das Technische der Boden-Production und der damit zusammenhängenden Cultur- und Industrie-Zweige und enthält landwirthschaftliche und technische Notizen. Er bietet der finanziellen Seite der Landwirhschaft einen gesunden Boden zur Beurtheilung der Feldfruchtpreise, ihrer Schwankungen nnd deren Berechtigung zu steigender und fallender Richtung durch Original-Berichte über den Stand der Felder, Ernte-Aussichten und Ernte-Erträge in fortlaufenden Correspondenzen aus den verschiedensten Puncten Nord- und Süd-Deutschlands, Ungarns, Englands, Frankreichs und Americas von den anerkannt tüchtigsten Landwirthen und reproducirt dergleichen Mittheilungen aus anderen verlässlichen Quellen in einer Anzahl, wie sie kein anderes Blatt liefert.

Insertionsgebühr: 3 Sgr. die viergespaltene Petitzeile in der Zeitung und im Anzeiger.

Der Preis des landwirthschaftlichen Anzeigers allein beträgt bei allen Post-Anstalten und Buchhandlungen 1 Thlr. 22 Sgr. jährlich.

Der Preis für den Berliner Börsen-, Cours,- und Producten-Bericht der Bank- und Handels-Zeitung allein beträgt für Berlin 1 Thlr. 7½ Sgr., bei allen Post-Anstalten 1 Thlr. 15 Sgr. vierteljährlich.

Der Vierteljahrs-Preis auf die Zeitung nebst sämmtlichen Beilagen beträgt für Berlin 2 Thlr. 15 Sgr excl. Botenlohn, für Preussen wie für alle anderen Deutschen Staaten einschliesslich Oesterreich 2 Thlr. 18 Sgr. 9 Pf., für Russland und Polen 13 S.-R. 20 Kopek. jährlich nach dem Russischen Preis-Courant.

Berlin, 1872. **Theodor Heymann.**
Besitzer u. Herausgeber der Bank-Zeitung.

Den geehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

# Telegraphen-Anlagen,

sowie zur Lieferung und Aufstellung sämmtlicher

## Apparate, Läutewerke, Stations- u. Regulator-Uhren

## die Internationale Telegraphen-Bau-Anstalt in Berlin.

(vormals **Wilhelm Horn**).

---

Der

## „Deutsche Submissions-Anzeiger“

erscheint **in Berlin wöchentlich 3mal,**

**Dienstag. Donnerstag** und **Sonnabend.**

Es empfiehlt sich dieser Anzeiger allen industriellen, technischen und gewerblichen Kreisen, als das reichhaltigste und ausführlichste Organ zum Zwecke der

**Materialien-Bedarfs-Nachweisungen aller Deutschen Eisenbahnen, sowie Militär- und sonstigen Civilbehörden.**

Der „Deutsche Submissions-Anzeiger“ bringt stets rechtzeitig die **durch Verfügungen**

**des hohen Kaiserl. General-Post-Amts,**
**der „ „ General-Direction der Telegraphie,**
**sowie der Directionen von Königl. Militärwerkstätten,**
**der Kaiserl. Werften in Kiel, Danzig, Wilhelmshaven,**
**Königl. Berginspectionen** etc. etc.

**uns direct zugehenden Ausschreibungen.**

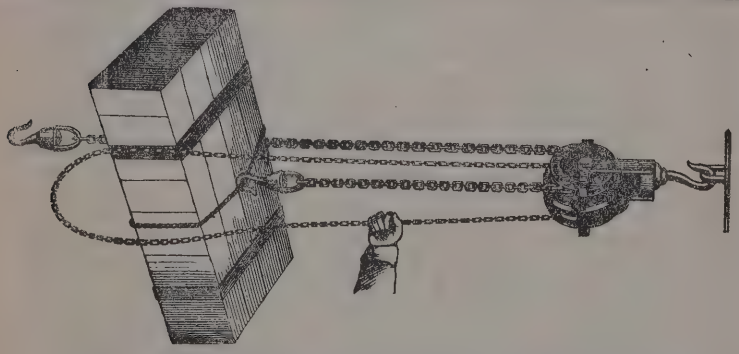
**Abonnements** nehmen alle Postanstalten entgegen und beträgt für ganz Deutschland **halbjährlich Thlr. 3. 22. 6.**

**Inserate** finden grosse Verbreitung bei sämmtlichen **Bahnverwaltungen, Eisenbahn-Industriellen, Hüttenwerken** des In- und Auslandes. Preis der 3 gespaltenen Corpuszeile $2^1/_2$ Sgr.

**Berlin,** Bellealliance-Strasse No. 95.

**Die Expedition** des „Deutschen Submissions-Anzeigers.“

---



## Epicycloidal-Flaschenzüge.

**W. Hanisch & Cie., Berlin,** Philippstrasse 22.

---

## Die Waagenfabrik von Joh. Cramer

### Nachfolger von Franz Ruppert in Carlsruhe

empfiehlt in grosser Auswahl:

geaichte **Tafelwaagen** von 2—25 Kilo Tragfähigkeit,
geaichte **Decimalwaagen** von 50—2500 Kilo Tragfähigkeit mit Holzgestell,
ganz eiserne **Decimal-** und **Centesimalwaagen** für technische Etablissements in jeder beliebigen Tragkraft, Grösse und Gestalt je nach Aufgabe,
**befahrbare Centesimalwaagen** für Land- und Eisenbahnfuhrwerk von jeder gewünschten Tragkraft und Dimension,
**selbstthätige Gepäckzeigerwaagen,**
**metrische Gewichte in Messing und Eisen.**

---

## Ingenieur-Gesuch.

Ein mit der Eisenbahnwagenbaubranche vollständig vertrauter Ingenieur kann Stellung finden. Derselbe muss seine theoretische und practische Befähigung nachzuweisen vermögen. Offerten, denen Gehaltsforderung beizufügen ist, sind unter Chiffre **L. N. 600.** an die Expedition dieser Zeitung einzusenden.

---

## Für Bau-Unternehmer

empfehlen wir eine **bedeutende** Parthie gebrauchte, zu Interimsbahnen **vollständig verwendbare**

**Eisenbahnschienen**

**leichten Calibers** zu billigem Preise.

**Gebrüder Schweitzer & Co.**

Hamm in Westphalen.

---

## J. Whatman's

englische **Hand-** oder **Büttenzeichenpapiere** können in erster Qualität bezogen werden von

**Carl Schleicher & Schüll,**

in Düren, Rhein-Preussen.

Auf Wunsch steht die Preisliste über 7 verschiedene vorräthige Formate franco zu Diensten.

---

## Centesimalwaagen

jeder gewünschten Tragfähigkeit mit den neuesten Entlastungs-Vorrichtungen, sowie

## Decimal-Brückenwaagen

mit **vollständiger Entlastung des Hebelsystems** liefert als **Specialität** die **Maschinenfabrik von Bockhacker & Dinse, Berlin,** Chausseestrasse 32.

---

## Gas- und Wasserleitungen.

Rohre von 27 mm bis 1 m im Lichten weit, auf 20 Atmosphären probirt. Schieberhähne und Ventile.

**E. F. Mayer** in **Cöln.**

---

**Kohlen-Körbe aus Stuhlrohr.**

erfüllen diesen Zweck, ihrer grösseren Haltbarkeit wegen, billiger wie die aus **Weiden** geflochtenen.

Ich halte stets von solide und dauerhaft gearbeiteten **50 Kilo Kohlen** fassenden Körben Lager, auch fertige jede andre vorgeschriebene Grösse prompt an und empfehle mich zu Aufträgen.

Hameln a. d. Weser.

**Carl Stoffers.**

---

**Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
**Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.**

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151553